

## Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Massimiliano BRUNER

### **TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION**

#### **Kazakistan: prima locomotiva passeggeri completamente assemblata**

Alstom ha rilasciato la sua prima locomotiva passeggeri Prima M4 KZ4AT (Fig. 1) completamente assemblata in Kazakistan, dopo 20 locomotive passeggeri Prima KZ4AT assemblate in Francia tra il 2014 e il 2016. La prima locomotiva made in Kazakistan #0021 è stata commissionata con successo alle Ferrovie del Kazakistan (KTZ).

“Oggi è un giorno molto importante, una data da ricordare! Siamo molto onorati di presentare la prima locomotiva elettrica per passeggeri made in Kazakistan. Grazie alla nostra forte partnership con KTZ e al nostro ambizioso piano di localizzazione, questa locomotiva su misura attraverserà il paese a velocità fino a 200 km/h. Questo nuovo prodotto è il risultato di un ulteriore trasferimento di tecnologia completato grazie al supporto dei nostri siti produttivi europei. Lo stato dell'arte della qualità del prodotto dimostra anche le forti capacità acquisite nel nostro stabilimento EKZ, situato a Nur-Sultan, che è sicuramente identificato come un attore chiave dell'industria ferroviaria, qui in Kazakistan”, ha affermato G. TRITTER, Amministratore Delegato Alstom per l'Asia occidentale e centrale.

La consegna delle locomotive passeggeri KZ4AT fa parte dell'esecuzione del contratto con KTZ per la fornitura e la manutenzione di 302 locomotive passeggeri Prima T8 KZ8A e 119 Prima M4 KZ4AT a KTZ dalla sua firma nel 2010.

Questa locomotiva polivalente si basa sulla piattaforma modulare Alstom Prima progettata per fornire agli operatori le soluzioni più adatte per i servizi passeggeri. È una delle locomotive elettriche più versatili, in termini di applicazioni, al mondo. Questa locomotiva è in grado di viaggiare a 200 km/h nei servizi passeggeri ed è stata progettata per operare con successo in condizioni meteorologiche estreme da -50C a +50C. Sviluppata sulla base dei requisiti tecnici KTZ e in conformità con gli standard e le specifiche GOST, la locomotiva dispone di un sistema di trazione all'avanguardia basato sulla tecnologia Alstom e sui componenti prodotti da Alstom.

La gamma Prima di Alstom copre tutti i segmenti di mercato delle locomotive, dalle operazioni di trasporto pesante, merci e passeggeri, alle operazioni di manovra o sui binari.

Negli ultimi 20 anni sono state vendute in tutto il mondo più di 3.200 locomotive Prima (più di 4.600 sezioni). Alstom è presente in Asia occidentale e centrale con più di 1.000 persone, tre uffici nazionali in Kazakistan, Azerbaigian e Uzbekistan, cinque depositi, un centro di riparazione e due stabilimenti, EKZ a Nur-Sultan per la produzione e manutenzione di locomotive elettriche e la produzione di trasformatori e KEP ad Almaty per la produzione di macchine puntuali. Alstom contribuisce in modo determinante al rilancio dell'industria della mobilità nella regione e allo sviluppo della sua economia (*Comunicato Stampa Alstom*, 21 luglio 2021).

#### ***Kazakhstan: first passenger locomotive fully assembled***

*Alstom released its first Prima M4 KZ4AT passenger locomotive fully assembled in Kazakhstan (Fig. 1). After 20 Prima KZ4AT passenger locomotives assembled in France between 2014 and 2016. The first made-in-Kazakhstan locomotive #0021 is successfully commissioned to Kazakhstan Railways (KTZ).*

*“This is a very important day, a date to be remembered! We are very honored to present and commission*



(Fonte - Source: Alstom)

Figura 1 – La prima locomotiva passeggeri Prima M4 KZ4AT completamente assemblata in Kazakistan.  
*Figure 1 - The first Prima M4 KZ4AT passenger locomotive completely assembled in Kazakhstan.*

*the very first made-in-Kazakhstan passenger electric locomotive. Thanks to our strong partnership with KTZ and our ambitious localization plan, this tailor-made locomotive will run across the country at speeds up to 200 kph. This new product is a result of an additional transfer of technology completed thanks to the support of our European manufacturing sites. The state of the art quality of the product also demonstrates the strong capacities acquired in our EKZ plant, located in Nur-Sultan, which is definitely positioned as a key player of the railway industry, here in Kazakhstan”, said G. TRITTER, Alstom Managing Director for Western & Central Asia.*

*Delivery of KZ4AT passenger locomotives is part of the execution of the contract with KTZ for supply and maintenance of 302 Prima T8 KZ8A freight and 119 Prima M4 KZ4AT passenger locomotives to KTZ since its signature in 2010.*

*This multi-purpose locomotive is based on the Alstom Prima modular platform designed to provide operators with the most suitable solutions for passenger services. It is one of the most versatile, in terms of applications, electric locomotives in the world. This locomotive is able to run at 200km/h in passenger services and has been designed to successfully operate in extreme weather conditions from -50C to +50C. Developed on the basis of KTZ technical requirements and in compliance with GOST standards and specifications, the locomotive has a cutting edge traction system based on Alstom’s technology and components produced by Alstom.*

*Alstom’s Prima range is covering all market segments of locomotives from heavy-haul, freight and passenger operation and shunting or track work operation. Over the past 20 years, more than 3,200 Prima locomotives (more than 4,600 sections) have been sold worldwide. Alstom is present in Western & Central Asia with more than 1,000 people, three country offices in Kazakhstan, Azerbaijan and Uzbekistan, five depots, repair center and two plants, EKZ in Nur-Sultan for electric locomotives manufactur-*

*ing and maintenance and production of on-board transformers, and KEP in Almaty to produce point machines. Alstom is a major contributor to the revitalization of the region’s mobility industry and the development of its economy (Alstom Press Release, July 21<sup>st</sup>, 2021).*

### **Regno Unito: la flotta Voyager di Alstom celebra 20 anni di servizio interurbano**

Alstom, il principale produttore di treni e fornitore di servizi di manutenzione della Gran Bretagna, ha celebrato i 20 anni (Fig. 2) delle flotte interurbane “Voyager” e “Super-Voyager”. Alstom, insieme al proprietario del materiale rotabile Beacon Rail e agli operatori ferroviari, Avanti West Coast e CrossCountry ha segnato due decenni di operazioni affidabili e ad alta velocità in un evento speciale presso il deposito di partenza del treno, la struttura Alstom di Central Rivers nello Staffordshire, nel Regno Unito.

I Classe 220 e Classe 221 sono stati prodotti da Bombardier, acquisita da Alstom nel gennaio 2021, ed entrati in servizio dal 2001. Operando a velocità fino a 200 km/h, hanno totalizzato oltre 380 milioni di miglia di servizio, equivalenti a 843 volte fino alla Luna e ritorno.

Fornendo servizi affidabili e confortevoli per Avanti West Coast e CrossCountry, la flotta Voyager di Alstom può essere trovata ovunque sulla rete interurbana britannica da Aberdeen a Penzance, da Londra a Llandudno. Con innovazioni future progettate per ottenere una maggiore sostenibilità, come il funzionamento ibrido diesel/batteria e l’arresto/avvio intelligente del motore, sono destinate a molti altri anni di servizio sulle ferrovie britanniche.

P. BROADLEY, Managing Director, Services per Alstom UK & Ireland, ha dichiarato: “Vent’anni di funzionamento affidabile a 200 km/ora in tutta la Gran Bretagna sono una pietra miliare molto significativa. Siamo lieti di celebrare Voyager 20 con i nostri amici di Beacon Rail, Cros-

sCountry e Avanti West Coast e non vediamo l’ora di innovazioni future per raggiungere una sostenibilità ancora maggiore”.

R. DEE, Beacon Rail ha dichiarato: “La flotta Voyager è parte integrante del portafoglio di Beacon, composto da quasi 2.000 elementi di materiale rotabile che operano in 17 paesi in tutta Europa. Da quando ha assunto la proprietà dei Voyager nel 2017, Beacon ha lavorato a stretto contatto con i nostri clienti Avanti West Coast e CrossCountry, nonché con Alstom, per garantire che i Voyager offrissero un elevato livello di sicurezza, affidabilità, disponibilità e comfort al pubblico in viaggio. Beacon ha anche incaricato colleghi del settore di sviluppare una soluzione di batteria ibrida per la flotta. L’ibrido ridurrà significativamente le emissioni nelle aree edificate pur mantenendo la capacità di Voyager ad alta velocità e ovunque”.

T. JOYNER, amministratore delegato di CrossCountry, ha dichiarato: “La flotta Voyager ha fornito un servizio eccellente a innumerevoli passeggeri negli ultimi vent’anni. Ci sono alcuni progetti innovativi in cantiere, che assicureranno che i Voyager continuino a costituire una parte fondamentale della nostra flotta e non vediamo l’ora di lavorare con i colleghi di Alstom e Beacon Rail su questi nei mesi a venire”.

G. DUNSTER, Executive Director Operations & Safety, Avanti West Coast ha dichiarato: “Il Super Voyager ha svolto un ruolo chiave nella trasformazione della West Coast Main Line, essendo parte integrante di un orario ad alta frequenza e contribuendo a riportare Shrewsbury e Blackpool nella rete. Il recente investimento di 8,3 milioni di sterline nella flotta ha dato ai treni una nuova prospettiva di vita e continueranno a servire i nostri clienti con grande distinzione”.

In totale 34 Class 220 e 24 Class 221 sono in servizio con CrossCountry che opera su più rotte principali che servono tutte Birmingham; 20 Class 221 sono in servizio con Avanti West Coast che opera servizi di incli-

## NOTIZIARI

nazione e ad alta velocità lungo la linea principale della costa occidentale. Tutte le 78 unità sono di proprietà di Beacon Rail e mantenute da Alstom presso il suo deposito di Central Rivers, con una pesante revisione dei componenti in corso presso gli stabilimenti Alstom di Crewe e Ilford (Comunicato Stampa Alstom, 27 luglio 2021).

### **United Kingdom: Alstom's Voyager Fleet celebrate 20 years of Inter-City service in UK**

Alstom, Britain's leading train manufacturer and maintenance provider, celebrated 20 years of the highly successful 'Voyager' and 'SuperVoyager' Inter-City fleets (Fig. 2). Alstom, together with rolling stock owner Beacon Rail, and train operators, Avanti West Coast and CrossCountry marked two decades of reliable, high speed operation at a special event at the train's home depot, Alstom's Central Rivers facility in Staffordshire, UK.

The Class 220 and Class 221's were manufactured by Bombardier, acquired by Alstom in January 2021, and entered service from 2001. Operating at speeds of up to 200 km/hour, they have clocked up over 380 million miles of service, equivalent to 843 times to the moon and back.



(Fonte - Source: Alstom)

Figura 2 – La celebrazione dei 20 anni di esercizio inter-city nel Regno Unito.  
Figure 2 - Celebration of 20 years of inter-city service in the UK.

*Delivering reliable, comfortable services for Avanti West Coast and CrossCountry, Alstom's Voyager Fleet can be found across the length and breadth of Britain's Inter-City network from Aberdeen to Penzance, London to Llandudno. With innovations ahead designed to achieve greater sustainability, such as hybrid diesel/battery operation and intelligent engine stop/start, they are set for many more years of service on Britain's railways.*

P. BROADLEY, Managing Director, Services for Alstom UK & Ireland said: "Twenty years of reliable, 200 km/hour operation across Britain is a very significant milestone. We are delighted to celebrate Voyager 20 with our friends from Beacon Rail, CrossCountry and Avanti West Coast and look forward to future innovations to achieve even greater sustainability."

R. DEE, Beacon Rail said "The Voyager fleet is an integral part of Beacon's portfolio, consisting of close to 2,000 items of rolling stock operating in 17 countries across Europe. Since taking ownership of the Voyagers in 2017 Beacon has worked closely with our customers Avanti West Coast and CrossCountry as well as Alstom to ensure the Voyagers offer a high level of safety, reliability, availability and comfort to the travelling public. Beacon has also commissioned industry colleagues to develop a hybrid battery solution for the fleet. The hybrid will sig-

nificantly reduce emissions in built-up areas whilst maintaining Voyager's high-speed, go-anywhere capability".

T. JOYNER, Managing Director at CrossCountry said: "The Voyager fleet has provided a sterling service for countless passengers over the past twenty years. There are some innovative projects in the pipeline, which will ensure the Voyagers continue to form a key part of our fleet and we are looking forward to working with colleagues from Alstom and Beacon Rail on these in the months ahead."

G. DUNSTER, Executive Director Operations & Safety, Avanti West Coast said: "The Super Voyager has played a key role in the transformation of the West Coast Main Line - being integral to a high frequency timetable and helping to put Shrewsbury and Blackpool back on the map. The recent £8.3m investment in the fleet has given the trains a new lease of life and they will continue to serve our customers with great distinction."

In total 34 Class 220s and 24 Class 221s are in service with CrossCountry operating across multiple mainline routes all serving Birmingham; 20 Class 221's are in service with Avanti West Coast operating tilting, high speed services along the West Coast Mainline. All 78 units are owned by Beacon Rail, and maintained by Alstom at its Central Rivers depot, with heavy component overhaul taking place at Alstom's Crewe and Ilford facilities (Alstom Press Release, July 27<sup>th</sup>, 2021).

### **TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION**

**Russia: le tecnologie di logistica verde sviluppate dalle Ferrovie dello Stato aiuteranno a risolvere i problemi del cambiamento climatico**

Il Consiglio Scientifico e Tecnico delle Ferrovie Russe, presieduto da O. BELOZEROV, Amministratore Delegato della Società e Presidente del Consiglio di Gestione, ha valutato le prospettive di riduzione delle emis-

sioni di anidride carbonica (decarbonizzazione) e la possibilità di ridurle a zero, in altre parole emissioni nette di anidride carbonica pari a zero.

“Siamo pienamente consapevoli del significato globale del cambiamento climatico. Pertanto, nel tentativo di raggiungere la neutralità del carbonio, stiamo convertendo il nostro intero processo produttivo verso una logistica verde utilizzando tecnologie per ridurre il consumo di elettricità, digitalizzare i processi tradizionali e introdurre nuovi sistemi di alimentazione. La componente ambientale sta addirittura diventando uno dei fattori alla base della stabilità finanziaria della Società. RZD Holding è il più grande emittente di obbligazioni verdi e l'unica società che rappresenta la Russia nel mercato degli investimenti responsabili”, ha affermato O. BELOZEROV.

Il Consiglio Scientifico e Tecnico ha preso in considerazione l'implementazione di soluzioni tecniche per garantire la sicurezza ambientale dei trasporti, nonché la creazione di una piattaforma digitale per il monitoraggio ambientale e la verifica dell'efficacia delle misure per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>.

Le principali aree mirate alla decarbonizzazione sono un maggiore utilizzo della trazione elettrica, l'introduzione di locomotive che utilizzano combustibili alternativi e materiale rotabile che riduce al minimo l'evaporazione durante il trasporto di merci pericolose e la formazione di polvere durante il trasporto di merci sfuse.

Inoltre, dalla digitalizzazione del processo di trasporto è possibile estrarre riserve significative per migliorare la compatibilità ambientale e ridurre i danni ambientali. Le Ferrovie Russe hanno già implementato una soluzione hardware e software per lo sviluppo di orari dei treni a risparmio energetico che tengono conto del carico di lavoro sull'infrastruttura. La Società sta inoltre adottando sempre più spesso l'uso diffuso di modalità di controllo delle locomotive ottimizzate dal punto di vista energetico, come la restituzione dell'energia elettrica alla rete quando il motore è in frenata.

Durante la riunione del Consiglio è stata annunciata una delle soluzioni promettenti per risparmiare carburante ed energia: la riduzione del lavoro di smistamento merci sulla trazione diesel a causa della crescita del traffico di container e lo sviluppo delle cosiddette tecnologie con accelerazione navetta, che prevede la circolazione dei treni merci secondo un orario senza modificarne la composizione.

Queste e altre misure stanno già consentendo di ottenere una riduzione dell'intensità energetica delle ferrovie, con l'intensità energetica del trasporto ferroviario ridotta dell'8,2% nel 2020.

Nel 2021, le ferrovie russe prevedono di risparmiare energia per un importo di 3,2 miliardi di rubli (Comunicato stampa RZD, 18 agosto 2021).

### **Russia: green logistics technologies developed by State Railways will help solve climate change problems**

*The Scientific and Technical Council of Russian Railways, chaired by O. BELOZEROV, the Company's Chief Executive Officer and Chairman of the Management Board, has considered the prospects of reducing carbon dioxide emissions (decarbonisation) and the possibility of reducing them to zero, in other words net zero carbon dioxide emissions.*

*“We are fully aware of the global significance of climate change. Therefore, in an effort to achieve carbon neutrality, we are switching our entire production process to green logistics using technologies for reducing electricity consumption, digitalising traditional processes, and introducing new fuel systems. The environmental component is even becoming one of the factors underpinning the Company's financial stability. The RZD Holding is the largest issuer of green bonds and the only company representing Russia in the responsible investment market,” said O. BELOZEROV.*

*The Scientific and Technical Council considered the implementation of technical solutions with regard to ensuring the environmental securi-*

*ty of transportation, as well as the creation of a digital platform for environmental monitoring and verifying the effectiveness of measures to reduce CO<sub>2</sub> emissions.*

*The main areas targeted for decarbonisation are greater use of electric traction, the introduction of locomotives using alternative fuels and rolling stock that minimises evaporation during the transportation of dangerous goods and dust formation during the transport of bulk goods.*

*In addition, significant reserves for improving environmental friendliness and reducing environmental damage can be extracted from digitalising the transportation process. Russian Railways has already implemented a hardware and software solution for developing energy-saving train timetables which take into account the workload on the infrastructure. The Company is also increasingly adopting the widespread use of energy-optimal locomotive control modes, such as returning electricity to the network when the engine is braking.*

*During the Council meeting, one of the promising solutions to saving fuel and energy resources was announced – the reduction of freight-shunting work on diesel traction due to the growth of container traffic and the development of so-called shuttle-accelerated technologies, which involves the movement of freight trains according to a timetable without changing their composition.*

*These and other measures are already making it possible to achieve a reduction in the energy intensity of railways, with the energy intensity of railway transport reduced by 8.2% in 2020.*

*In 2021, Russian Railways plans to make energy savings in the amount of 3.2 billion roubles (RZD Press Release, August 18<sup>th</sup>, 2021).*

### **Internazionale: Hupac, sviluppo del traffico 1° semestre 2021**

- Gli obiettivi climatici richiedono una capacità stabile per il trasporto combinato

Nel primo semestre del 2021 il Gruppo Hupac ha registrato una crescita del traffico del 14,5% rispetto all'anno precedente (Fig. 3). Dopo la pausa dovuta alla pandemia, l'azienda intensifica la sua strategia di investimenti in materiale rotabile e terminal. Per garantire la stabilità dell'offerta di capacità sugli assi internazionali, Hupac propone una tavola rotonda con i gestori delle infrastrutture e i clienti ferroviari.

- Sviluppo del traffico oltre le aspettative

Il traffico combinato sta crescendo in modo dinamico, trasferendo il trasporto merci dalla strada alla ferrovia, in linea con la strategia europea sulla protezione del clima. Nel primo semestre del 2021 il volume di traffico nella rete del Gruppo Hupac è aumentato del 14,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, raggiungendo 568.622 spedizioni stradali. "Questo significa che abbiamo chiuso il gap causato dalla pandemia, e addirittura superiamo i volumi del 2019 di quasi il 10%", sottolinea M. STAHLHUT, CEO del Gruppo Hupac. Il trend positivo è confermato in tutti i segmenti di mercato ed è stato costantemente al di sopra delle aspettative. Un'eccezione è il trasporto marittimo, che soffre le conseguenze del blocco del Canale di Suez e risente della congestione di numerosi terminal a causa degli squilibri nel traffico dell'entroterra.

La forte domanda logistica degli ultimi mesi ha causato problemi di capacità, soprattutto nei terminal e sulle linee ferroviarie. Questo ha un impatto sull'affidabilità e la qualità del traffico ferroviario. Hupac ha in programma una serie di misure mirate all'organizzazione e alla disponibilità di risorse per rafforzare il sistema e garantire la qualità necessaria.

- Una tavola rotonda per risolvere il collo di bottiglia dei cantieri

L'attuale intensa attività di costruzione sul corridoio Reno-Alpino, con chiusure totali o parziali che durano giorni e settimane, mostra ancora una volta quanto sia importante per

tutti i partner coinvolti agire in modo coordinato. La costruzione simultanea su diversi tratti della linea con insufficienti opzioni di deviazione riduce notevolmente la capacità. Le conseguenze sono cancellazioni, ritardi, congestione dei terminal, esplosione dei costi di produzione e il ritrasferimento su strada. La situazione è particolarmente seria nei nostri terminal italiani, dove da settimane l'operatività si svolge in modalità di crisi.

"I cantieri non devono diventare un ostacolo per il trasferimento del traffico", avverte il presidente del Consiglio di amministrazione H.J. BERTSCHI. Hupac chiede una tavola rotonda sull'istituzione di linee di bypass stabili, dal momento che i lavori sul corridoio Reno-Alpino si protrarranno per i prossimi anni. Al tavolo dovrebbero sedere tutti i gestori delle infrastrutture del corridoio, compresa la Francia come partner importante per l'adeguamento e l'elettrificazione del percorso alternativo Wörth-Lauterbourg-Strasburgo sulla riva sinistra del Reno. "Siamo convinti che uno scambio costante e mirato tra i gestori dell'infrastruttura e i clienti del trasporto merci su rotaia sia il fattore chiave per garantire, in futuro, la costruzione e la circolazione sulla più grande arteria di approvvigionamento d'Europa", sostiene BERTSCHI.

- Investire nella crescita

Più volume nel trasporto combinato richiede anche più capacità. Dopo la riduzione degli investimenti dovuta alla pandemia, Hupac sta potenziando la sua attività di investimento. Nel settore dei terminal, i lavori di progettazione e costruzione stanno procedendo nei siti di Piacenza, Milano Smistamento e Novara in Italia e Brwinów in Polonia. A settembre Hupac inizierà l'attività di agenzia presso il terminal Brescia/Montirone con personale proprio, aprendo così un nuovo potenziale per l'area economica ad est di Milano.

- Hupac acquisisce una partecipazione in WienCont

Un passo importante nell'espansione della rete sull'asse Benelux/Germania-Europa sud-orientale è la partecipazione del 4,16% nel terminal WienCont, conclusa a metà agosto. "I terminal sono l'apriporta per aumentare il trasferimento del traffico e sostenere il green spirit", dice M. STAHLHUT. "Questa partecipazione è un passo importante nell'espansione della nostra rete intermodale per portare più traffico su rotaia e rafforzare il trasporto intermodale". Attualmente Hupac gestisce circa 50 treni alla settimana tra l'hub di WienCont e le destinazioni Budapest, Duisburg, Rotterdam, Istanbul/Halkali, Ludwigshafen, Geleen, Bucarest/Ploiești e Busto Arsizio (*Comunicato Stampa Hupac*, 20 agosto 2021).

International: Hupac, traffic development 1<sup>st</sup> half 2021

### International: Hupac, traffic development 1<sup>st</sup> half 2021

- Climate targets require stable capacity for combined transport

*In the first half of 2021, the Hupac Group achieved a 14.5% increase in traffic compared to the previous year (Fig. 3). After the pandemic-related pause, the company is continuing its investment strategy in rolling stock and terminals. To ensure the stability of capacity on the international axes, Hupac proposes a round table of infrastructure managers and rail customers.*

- Transport development above expectations

*Combined transport is growing dynamically and shifting freight transport from road to environmentally friendly rail – in line with the European climate strategy. In the first half of 2021, the traffic volume in the Hupac Group network increased by 14.5% compared to the same period of last year to 568,622 road consignments. "We have closed the coronavirus gap and exceed 2019 volumes by almost 10%", emphasises M. STAHLHUT, CEO of the Hupac Group. The positive trend is confirmed within all market segments and was consistently above expectations. An exception is maritime transport, which is suffering the consequences of the Suez*

<b>Sviluppo del traffico nel 1° semestre 2021</b>	<b>gennaio-giugno 2021</b>	<b>gennaio-giugno 2020</b>	<b>in %</b>
Numero di spedizioni stradali			
Transalpino via CH	308.324	268.135	15,0
Transalpino via A	18.815	17.170	9,6
Transalpino via F	3.633	2.505	45,0
Non transalpino	237.850	208.680	14,0
<b>Totale</b>	<b>568.622</b>	<b>496.490</b>	<b>14,5%</b>

  

<b>Traffic development in the 1<sup>st</sup> half of 2021</b>	<b>January-June 2021</b>	<b>January-June 2020</b>	<b>in %</b>
Number of road shipments			
Transalpine via CH	308,324	268,135	15.0
Transalpine via A	18,815	17,170	9.6
Transalpine via F	3,633	2,505	45.0
Non-transalpine	237,850	208,680	14.0
<b>Total</b>	<b>568,622</b>	<b>496,490</b>	<b>14.5%</b>

(Fonte - Source: Hupac)

Figura 3 – Riepilogo dei dati di sviluppo del traffico ferroviario Hupac per il primo semestre 2021.  
 Figure 3 - Summary of Hupac railway traffic development data for the first half of 2021.

Canal blockage and is affected by the congestion of numerous terminals due to imbalances in hinterland traffic.

The strong logistics demand of the past months has led to capacity problems, especially in the terminals and on the rail routes. This has an impact on the reliability and quality of rail traffic. Hupac is planning a series of measures relating to the organisation and availability of assets in order to strengthen the system and ensure the required quality.

- Bottleneck construction sites: round table required for international coordination

The current intensive construction activity on the Rhine-Alpine corridor, with full or partial closures lasting days and weeks, shows once again how important it is for all partners involved to act in a coordinated manner. Simultaneous construction on several sections of the line with insufficient diversion options reduces the capacity considerably. The consequences are train cancellations, delays, terminal congestions, the explosion of production costs and shifts back to the roads. Serious ef-

fects are occurring at our Italian terminals, among others, where work has been in crisis mode for weeks.

“Construction sites must not become a modal shift stopper”, warns Chairman of the Board H.J. BERTSCHI. Hupac is calling for a round table on stable international bypass routes, because construction works on the Rhine-Alpine corridor will continue to be a constant in the coming years. All infrastructure operators of the corridor should sit at the table, including France as an important partner for the upgrading and electrification of the Wörth-Lauterbourg-Strasbourg alternative route on the left bank of the Rhine. “We are convinced that a constant, targeted exchange between the infrastructure managers and the rail freight customers is the key factor in ensuring that construction and driving on Europe’s largest supply artery can continue in the future”, says BERTSCHI.

- Investing in growth

More volume in combined transport also requires more capacity. After the pandemic-related reduction in in-

vestments, Hupac has increased its investment activity again. In the terminal sector, planning and construction is progressing at the Piacenza, Milano Smistamento and Novara sites in Italy and Brwinów in Poland. In September Hupac starts agency activities at the Brescia/Montirone terminal with its own staff, thus opening up new potential for the economic area east of Milan.

- Hupac acquires a stake in WienCont

An important step in the expansion of the network on the Benelux/Germany-South-east Europe axis is the 4.16% stake in the container terminal WienCont in mid-August. “Terminals are door openers for more modal shift and support the green spirit”, says M. STAHLHUT. “This participation is an important step in the expansion of our intermodal network to bring more traffic onto rail in the future and to strengthen intermodal transport”. Hupac currently runs around 50 trains per week between the WienCont hub and the destinations Budapest, Duisburg, Rotterdam, Istanbul/Halkali, Ludwigshafen, Geleen, Bucharest/Ploie ti

and Busto Arsizio (Hupac Press Release, August 20<sup>th</sup>, 2021).

### TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

#### Cina: consegnato all'aeroporto internazionale di Pechino il primo people mover automatico (APM)

Il 14 luglio, la joint venture cinese CRRC Puzhen Bombardier Transportation Systems Limited (PBTS) di Alstom ha consegnato il primo nuovo treno automatico (Fig. 4 e Fig. 5) per il trasporto di persone (APM) al BCIA (Beijing Capital International Airport). Una cerimonia di consegna si è svolta nell'area di montaggio della sua officina, il cliente ha visitato la fabbrica ed è stato in grado di ritirare il nuovo treno APM.

L'aeroporto internazionale di Pechino Capital, come "primo gateway" della Cina, è un grande aeroporto internazionale con la posizione geografica più importante, a confronto con gli altri siti, forse il più grande, le attrezzature più complete e il trasporto e la produzione più trafficati in Cina. Il numero di voli in decollo e atterraggio e il flusso di passeggeri dell'aeroporto sono al primo posto nel settore a livello mondiale. Nel 2008, Alstom ha consegnato il progetto designato per le Olimpiadi di Pechino: l'aeroporto internazionale di Pechino Capitale APM per accogliere i Giochi Olimpici e, nel novembre 2019, PBTS e BCIA hanno firmato il contratto di fornitura e aggiornamento dei treni APM. Di fronte alla sfida del COVID-19, i team di entrambe le parti hanno superato le difficoltà e hanno lavorato insieme per portare avanti la progettazione, la produzione e la consegna del progetto e hanno completato i test del treno all'inizio di luglio 2021, che era pronto per la consegna.

Da quando è stata fondata nel 2014, PBTS si è impegnata a fornire soluzioni di sistemi di rotaie in gomma per piccoli e medi volumi e i prodotti principali di PBTS, monorotaia e APM hanno ottenuto risultati impressionanti nei mercati nazionali e



(Fonte - Source: Alstom)

Figura 4 – La cerimonia di consegna del primo people mover automatico (APM) all'aeroporto internazionale di Pechino.

Figure 4 – Celebration of the delivery for the first automatic people mover (APM) to Beijing Capital International Airport.



(Fonte - Source: Alstom)

Figura 5 – In mostra il primo people mover automatico (APM) consegnato all'aeroporto internazionale di Pechino.

Figure 5 – Unveiling the first automatic people mover (APM) to deliver to Beijing Capital International Airport.

internazionali. Il sistema APM con ruote in gomma è una delle migliori soluzioni per consentire ai passeggeri di spostarsi rapidamente e facilmente tra i terminal aeroportuali (Comunicato Stampa Alstom, 15 luglio 2021).

**China: first automatic people mover (APM) delivered to Beijing Capital International Airport**

On 14 July, Alstom's Chinese Joint Venture CRRC Puzhen Bombardier

*Transportation Systems Limited (PBTS) delivered the first (Fig. 4 and Fig. 5) new automatic people mover (APM) train to BCIA (Beijing Capital International Airport). A delivery ceremony was held in the assembly area of its workshop, the customer toured the factory and was able to take the new APM train.*

*Beijing Capital International Airport, as China's "first gateway", is a large international airport with the most important geographical location, the largest scale, the most complete equipment and the busiest transportation and production in China. The number of flights taking off and landing and the passenger throughput of the airport are in the leading position in the industry worldwide. In 2008, Alstom delivered Beijing Olympic designated project—Beijing Capital International Airport APM to welcome the Olympic Games, and in November 2019, PBTS and BCIA signed the APM trains supply and upgrading contract. Facing with the challenge of COVID-19, the teams of both sides overcame the difficulties and worked together to push forward the project design, production and delivery, and completed the testing of train in early July 2021, which was ready for delivery.*

*Since established in 2014, PBTS has been committed to providing small and medium volume rubber wheel rail system solutions, and the core products of PBTS, monorail and APM, have achieved impressive results in the domestic and international markets. The rubber wheel APM system is one of the best solutions for passengers to move quickly and easily between airport terminals (Alstom Press Release, July 15<sup>th</sup>, 2021).*

### INDUSTRIA MANUFACTURES

#### **Internazionale: mercato auto Europeo con una flessione del 14% rispetto a giugno 2019**

Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a giugno le immatricola-

zioni di auto ammontano a 1.282.503 unità, il 13,3% in più rispetto a giugno 2020. Se confrontato con giugno 2019, tuttavia, il mercato risulta in calo del 14%.

Nel primo semestre del 2021, i volumi immatricolati raggiungono 6.486.351 unità, con una variazione positiva del 27,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, ma il 23% in meno rispetto a gennaio-giugno 2019.

“A giugno 2021 il mercato auto europeo registra un altro rialzo a doppia cifra (+13,3%), più moderato rispetto al mese precedente, che equivale, in termini di volumi, ad appena 151.000 unità in più rispetto a giugno 2020, mese che aveva perso 360.000 immatricolazioni (-24%) essendo ancora pesantemente colpito dalle conseguenze dello shock pandemico – afferma P. SCUDIERI, Presidente di ANFIA. Nel confronto con giugno 2019, pre-pandemia, il sesto mese dell'anno corrente risulta quindi, in realtà, in calo del 14%. I 5 major market incluso UK rappresentano il 72% del totale immatricolato a giugno e l'Italia cede un'ulteriore posizione nella classifica per volumi, diventando il quarto mercato dopo Germania, Francia e UK. Tutti e 5 i Paesi chiudono il mese con un segno positivo eccetto la Francia, che presenta una contrazione di mercato del 14,7% rispetto a giugno 2020, quando, al contrario, era stato l'unico dei major market a registrare un primo recupero, grazie alle misure di incentivazione all'epoca da poco introdotte.

Anche il recupero dei volumi immatricolati in UE-EFTA-UK nel primo semestre 2021 non riesce a compensare le perdite dello scorso anno, risultando al di sotto dei livelli di gennaio-giugno 2019 del 23%.

In un momento già difficoltoso, in cui mercato e filiera produttiva devono poter contare su misure di sostegno alla domanda per ripartire e adeguarsi agli obiettivi europei di progressiva decarbonizzazione della mobilità, la recente proposta di inasprimento dei target di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per auto e VCL al 2030 e 2035 è fonte di grande preoc-

cupazione, come già espresso da ANFIA e altre associazioni automotive europee. All'industria automotive è richiesto uno sforzo insostenibile che mina la sopravvivenza di molte imprese della componentistica, necessitando, queste ultime, di un percorso di accompagnamento alla transizione produttiva, e non tiene conto dei pesantissimi impatti industriali, economici e sociali di scelte così ambiziose e categoriche”.

In Italia, le immatricolazioni totalizzate a giugno 2021 si attestano a 149.438 unità, il 12,6% in più rispetto a giugno 2020 (-13,2% rispetto a giugno 2019). Nei primi sei mesi del 2021, le immatricolazioni complessive ammontano a 884.750 unità, con un incremento del 51,4% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2020 (-18,3% rispetto a gennaio-giugno 2019).

Secondo gli ultimi dati ISTAT, a giugno l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,1% su base mensile e dell'1,3% su base annua (come nel mese precedente). L'inflazione si deve prevalentemente alla crescita sostenuta dei prezzi dei Beni energetici (da +13,8% di maggio a +14,1%) sia della componente regolamentata (da +16,8% a +16,9%), sia di quella non regolamentata (da +12,6% a +12,8%). In quest'ultimo comparto, guardando all'andamento dei prezzi dei carburanti, accelerano ulteriormente i prezzi del Gasolio (da +15,1% a +15,6%; +0,9% il congiunturale), quelli della Benzina (da +16,1% di maggio a +16,2%; +0,8% rispetto al mese precedente), e i prezzi degli Altri carburanti (da +9,2% a +9,9%; -0,2% rispetto a maggio). Analizzando il mercato per alimentazione, le autovetture diesel, in calo del 29,2% a giugno, per il quinto mese consecutivo, non superano la soglia del 25% di quota e rappresentano il 22,3% del mercato nel mese e il 23,8% del mercato nei primi sei mesi del 2021 (era il 34,7% nella prima metà del 2020). In calo anche il mercato di autovetture a benzina, -14,3% e 30,4% di quota a giugno, ma in crescita del 13,1% nel primo semestre, con il 32,3% di quota. Le immatrico-

lazioni delle vetture ad alimentazione alternativa, di contro, raggiungono una quota del 47,4% a giugno 2021, in crescita del 116,8%, e del 43,9% nei primi sei mesi, +201,4%. Le auto elettrificate rappresentano più di un terzo del mercato (36,8% nel mese e 35,1% nel cumulato). Tra queste, le ibride non ricaricabili aumentano del 154,8% a giugno, e rappresentano il 27,3% del mercato del mese (per il quinto mese consecutivo una quota più alta rispetto al diesel), e il 27,4% nel cumulato. Le ricaricabili, in crescita del 265,6% nel sesto mese dell'anno, raggiungono il 9,5% di quota a giugno e il 7,7% nel semestre (le ibride plug-in il 4,8% nel mese e il 4,3% nel cumulato, e le elettriche pure il 4,7% nel mese e il 3,4% nel cumulato). Infine, le auto a gas rappresentano il 10,6% del mercato del sesto mese del 2021 e l'8,7% del mercato del primo semestre. Tra queste, le vetture GPL hanno una quota di mercato dell'8,2% nel mese e del 6,4% nel cumulato e quelle a metano del 2,4% nel mese e del 2,3% nei primi sei mesi. Il Gruppo Stellantis ha registrato, in Europa, 258.657 immatricolazioni nel mese di giugno 2021, +11,5% rispetto a giugno 2020, con una quota di mercato del 20,2%. Nel periodo gennaio-giugno 2021, i volumi ammontano a 1.378.773 unità (+32,1%), con una quota del 21,3% (era 20,5% nei primi sei mesi del 2020).

La Spagna totalizza 96.785 immatricolazioni a giugno 2021, il 17,1% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno, ma in calo del 25,8% rispetto a giugno 2019. Nei primi sei mesi dell'anno, il mercato risulta in crescita del 34,4%, con 456.833 unità immatricolate (-34% rispetto a gennaio-giugno 2019). Secondo l'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC, nonostante il canale del noleggio nei primi giorni del mese abbia risollevato il mercato, non è in realtà in grado di compensare da solo la gravissima debolezza del canale dei privati, che a giugno registra vendite inferiori rispetto allo stesso mese sia del 2019 che del 2020. Questo dato è significativo perché giugno è tradizionalmente un mese caratterizzato da un buon livel-

lo di vendite, essendo immediatamente precedente al periodo delle vacanze estive e dell'arrivo dei turisti. ANFAC è fiduciosa che la temporanea riduzione della tassa di immatricolazione, che entrerà in vigore a luglio, sommata ad un possibile miglioramento del comparto turistico e dell'attività economica delle aziende, possa avere un impatto positivo sulle vendite per la seconda metà dell'anno. Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, a giugno si registrano 36.269 vendite ai privati (37,5% di quota), 31.347 vendite alle società (32,4%) e 29.169 vendite per noleggio (30,1%), mentre nel cumulato il mercato si suddivide tra 174.993 vendite ai privati (38,3%), 167.755 vendite a società (36,7%) e 114.085 vendite per noleggio (25%). Le autovetture a benzina rappresentano il 46,2% del mercato di giugno e il 48% del mercato da inizio anno. A seguire, le vetture ibride non ricaricabili, con il 27,2% di quota nel mese e il 23,6% nel cumulato. Le auto diesel rappresentano il 18,2% del mercato di giugno e il 21% dei primi sei mesi, seguite dalle ibride plug-in (4,6% nel mese e 4,2% nel cumulato), dalle elettriche pure (2,7% nel mese e 2% nel cumulato) e dalle auto a gas (1,1% nel mese e 1,2% nel cumulato). Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle nuove autovetture si attestano a 123,8 g/km a giugno e a 126,3 g/km da inizio anno.

In Francia, a giugno 2021, si registrano 199.508 nuove immatricolazioni, in calo del 14,7% rispetto a giugno 2020. Nei primi sei mesi dell'anno, i volumi totalizzati risultano superiori del 28,9% a quelli del primo semestre 2020, ammontando a 922.765 immatricolazioni. In riferimento alle alimentazioni, a giugno calano le auto a benzina (-35,9%, con una quota del 39,2%) e diesel (-38,9% e una quota del 20,5%). Le ibride, con una quota del 26,5%, superano il diesel: le ricaricabili rappresentano l'8,3% del mercato e le non ricaricabili il 18,2%. Infine, le auto elettriche raggiungono il 10,5% del mercato e le vetture a gas il 3,2%. Nei primi sei mesi del 2021, le vetture diesel diminuiscono del 4,7%, mentre crescono

le auto a benzina, che rappresentano il 42,3% del mercato, le ibride non ricaricabili, pari al 16,5%, le ibride ricaricabili (7,8%), le elettriche pure (7,9%) e le auto a gas (2,5%).

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a giugno 274.152 unità, +24,5% rispetto a giugno 2020. A gennaio-giugno 2021, le immatricolazioni si attestano a 1.390.889 unità, in crescita del 14,9%. I volumi, tuttavia, non sono ancora tornati ai livelli pre-crisi: il mercato cala, infatti, del 25% se confrontato con lo stesso periodo del 2019. Gli ordini domestici a giugno calano del 2% su base annua, ma nel cumulato crescono del 13%. Guardando ai canali di vendita, le autovetture intestate a società rappresentano il 66,9%, contro il 33,1% delle vetture intestate ai privati. Con 33.420 nuove immatricolazioni (+312%), le auto elettriche raggiungono una quota di mercato del 12,2%. Nel mese, sono state immatricolate complessivamente 76.564 vetture ibride, in aumento del 153%, con il 27,9% di quota, di cui 31.314 plug-in, in rialzo del 191,3% e con l'11,4% di quota. In ogni caso, le auto a combustione interna costituiscono ancora la maggior parte del mercato. Il 39,5% delle nuove auto è a benzina (108.302 unità, -4,6%) e il 19,9% è diesel (54.677 unità, -4,6%). Le vetture a gas rappresentano lo 0,4% del mercato: 682 auto GPL (0,2%) e 467 a metano (0,2%). Nei primi sei mesi del 2021, le vetture a benzina rappresentano il 38,6% del mercato, le diesel il 22,6%, le ibride il 27,6% (di cui l'11,8% ricaricabili), le elettriche il 10,7% e, infine, le auto a gas lo 0,5%. La media delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle nuove autovetture immatricolate a giugno 2021 è pari a 121,7 g/km.

Il mercato inglese, infine, a giugno totalizza 186.128 nuove autovetture immatricolate (+28% rispetto a giugno 2020, primo mese di riapertura della maggior parte dei concessionari dopo il primo lockdown), ma registra un calo del 26,8% rispetto a giugno 2019 e del 16,4% rispetto alla media del decennio per questo mese. Nel primo semestre dell'anno, le immatri-

colazioni si attestano a 909.973 unità, il 39,2% in più rispetto a gennaio-giugno 2020 (-26,8% rispetto alla media registrata a gennaio-giugno nel decennio 2010-2019). L'Associazione inglese dell'automotive SMMT fa notare che, con le fasi finali della campagna vaccinale a buon punto nel Regno Unito e la fiducia in aumento, il settore automotive sta ora combattendo contro un altro "lungo Covid" dove le sfide riguardano la catena di fornitura dei veicoli. Le carenze di semiconduttori derivanti da una produzione ristretta a causa della pandemia a livello globale stanno influenzando la produzione di autoveicoli, interrompendo l'offerta su alcuni modelli e limitando la ripresa del settore. Tuttavia, la ripresa per il prossimo decennio è ora ben avviata, grazie agli investimenti nella produzione locale di batterie e ad una serie di nuovi modelli elettrificati già disponibili negli showroom. Con la probabile fine delle restrizioni anti-Covid nazionali al termine di questo mese, l'ottimismo delle imprese e dei consumatori dovrebbe migliorare ulteriormente, alimentando una maggior propensione al consumo, mentre l'industria già guarda a settembre e agli ordini in progressione per il prossimo cambio delle targhe. La quota di mercato dei privati, nel mese, si attesta al 47,7%, mentre le vetture destinate a società rappresentano il 49,9% del mercato. Per tipo di alimentazione, le auto diesel detengono una quota dell'8,1% nel mese e del 10,2% nel cumulato, le vetture a benzina del 46,4% nel mese e del 48,6% nel cumulato e le ibride non ricaricabili del 28,3% a giugno e del 26,7% nei primi sei mesi del 2021. Infine, le autovetture ricaricabili rappresentano il 17,2% del mercato del mese (10,7% le BEV e 6,5% le PHEV) e il 14,5% da inizio anno (8,1% le BEV e 6,4% le PHEV) (Comunicato Stampa ANFIA, 16 luglio 2021).

### **International: European car market with a decrease of 14% compared to June 2019**

According to the data released today by ACEA, in the whole of the countries of the European Union en-

larged to EFTA and the United Kingdom in June, car registrations amounted to 1,282,503 units, 13.3% more than in June 2020. If compared to June 2019, however, the market is down by 14%.

*In the first half of 2021, the volumes registered reached 6,486,351 units, with a positive change of 27.1% compared to the same period of the previous year, but 23% less than in January-June 2019.*

*"In June 2021, the European auto market recorded another double-digit increase (+13.3%), more moderate than the previous month, which is equivalent, in terms of volumes, to just 151,000 units more than in June 2020, the month which had lost 360,000 registrations (-24%) being still heavily affected by the consequences of the pandemic shock - says P. SCUDIARI, President of ANFIA. In comparison with June 2019, pre-pandemic, the sixth month of the current year is therefore, in reality, down by 14%. The 5 major markets including the UK represent 72% of the total registered in June and Italy loses a further position in the ranking by volume, becoming the fourth market after Germany, France and the UK. All 5 countries closed the month with a positive sign except France, which has a market contraction of 14.7% compared to June 2020, when, on the contrary, it was the only major market to record a first recovery, thanks to the incentive measures recently introduced at the time.*

*The recovery of volumes registered in the EU-EFTA-UK in the first half of 2021 also fails to compensate for the losses of last year, falling below the levels of January-June 2019 by 23%.*

*In an already difficult moment, in which the market and the production chain must be able to count on measures to support demand to restart and adapt to the European objectives of progressive decarbonisation of mobility, the recent proposal to tighten the targets for reducing CO<sub>2</sub> emissions for cars and VCL to 2030 and 2035 is a source of great concern, as already expressed by ANFIA and other European automotive associations. The*

*automotive industry is required to make an unsustainable effort that undermines the survival of many components companies, requiring, the latter, a path to accompany the production transition, and does not take into account the very heavy industrial, economic and social impacts of such ambitious and categorical."*

*In Italy, registrations totaled in June 2021 amounted to 149,438 units, 12.6% more than in June 2020 (-13.2% compared to June 2019). In the first six months of 2021, total registrations amounted to 884,750 units, with an increase of 51.4% compared to the volumes of the same period of 2020 (-18.3% compared to January-June 2019).*

*According to the latest ISTAT data, in June the national consumer price index recorded an increase of 0.1% on a monthly basis and 1.3% on an annual basis (as in the previous month). Inflation is mainly due to the sustained growth in the prices of energy goods (from +13.8% in May to +14.1%) both of the regulated component (from +16.8% to +16.9%) and than the unregulated one (from +12.6% to +12.8%). In the latter sector, looking at the trend in fuel prices, diesel prices accelerate further (from +15.1% to +15.6%; +0.9% the economic situation), those of Petrol (from +16.1% in May to +16.2%; +0.8% compared to the previous month), and the prices of Other fuels (from +9.2% to +9.9%; -0.2% compared to May). Analyzing the market by fuel, diesel passenger cars, down 29.2% in June, for the fifth consecutive month, do not exceed the 25% market share and represent 22.3% of the market in the month and 23.8% of the market in the first six months of 2021 (it was 34.7% in the first half of 2020). The petrol-driven car market also fell, -14.3% and 30.4% share in June, but up 13.1% in the first half, with 32.3% share. The registrations of the cars with alternative fuel, on the other hand, reached a share of 47.4% in June 2021, up by 116.8%, and by 43.9% in the first six months, +201.4%. Electrified cars represent more than a third of the market*

(36.8% in the month and 35.1% in the cumulative). Among these, non-rechargeable hybrids increased by 154.8% in June, and represented 27.3% of the market of the month (for the fifth consecutive month a higher share than diesel), and 27.4% in the cumulative. Rechargeable, up 265.6% in the sixth month of the year, reached 9.5% in June and 7.7% in the half year (plug-in hybrids 4.8% in the month and 4.3% in the cumulative, and the electric as well 4.7% in the month and 3.4% in the cumulative). Finally, gas cars represent 10.6% of the market in the sixth month of 2021 and 8.7% of the market in the first half. Among these, LPG cars have a market share of 8.2% in the month and 6.4% in the cumulative and CNG cars of 2.4% in the month and 2.3% in the first six months. The Stellantis Group recorded 258,657 registrations in Europe in June 2021, +11.5% compared to June 2020, with a market share of 20.2%. In the period January-June 2021, volumes amounted to 1,378,773 units (+32.1%), with a share of 21.3% (it was 20.5% in the first six months of 2020).

Spain totaled 96,785 registrations in June 2021, 17.1% more than in the same month last year, but down by 25.8% compared to June 2019. In the first six months of the year, the market is growing 34.4%, with 456,833 units registered (-34% compared to January-June 2019). According to the Spanish automotive association ANFAC, although the rental channel in the first days of the month has revived the market, it is not actually able to compensate on its own for the very serious weakness of the private channel, which in June recorded lower sales than in the same month of both 2019 and 2020. This data is significant because June is traditionally a month characterized by a good level of sales, being immediately preceding the period of the summer holidays and the arrival of tourists. ANFAC is confident that the temporary reduction of the registration tax, which will come into effect in July, together with a possible improvement in the tourism sector and the economic activity of companies, will have a positive impact on

sales for the second half of the year. In detail, according to the sales channels, in June there were 36,269 sales to private individuals (37.5% share), 31,347 sales to companies (32.4%) and 29,169 sales per rental (30.1%), while in cumulative, the market is divided between 174,993 sales to private individuals (38.3%), 167,755 sales to companies (36.7%) and 114,085 sales per rental (25%). Gasoline-powered cars accounted for 46.2% of the June market and 48% of the market year-to-date. Followed by non-rechargeable hybrid cars, with a 27.2% share in the month and 23.6% in the cumulative. Diesel cars accounted for 18.2% of the June market and 21% in the first six months, followed by plug-in hybrids (4.6% in the month and 4.2% in the cumulative), pure electric cars (2, 7% in the month and 2% in the cumulative) and from gas cars (1.1% in the month and 1.2% in the cumulative). The average CO<sub>2</sub> emissions of new cars stood at 123.8 g / km in June and 126.3 g / km from the beginning of the year.

In France, in June 2021, 199,508 new registrations were recorded, down by 14.7% compared to June 2020. In the first six months of the year, the total volumes were 28.9% higher than those of the first half of 2020, amounting to 922,765 registrations. With reference to fuel consumption, in June petrol (-35.9%, with a 39.2% share) and diesel (-38.9% and a 20.5% share) decreased. Hybrids, with a share of 26.5%, exceed diesel: rechargeable ones represent 8.3% of the market and non-rechargeable 18.2%. Finally, electric cars reach 10.5% of the market and gas cars 3.2%. In the first six months of 2021, diesel cars decreased by 4.7%, while petrol cars grew, representing 42.3% of the market, non-rechargeable hybrids, equal to 16.5%, rechargeable hybrids ( 7.8%), pure electric cars (7.9%) and gas cars (2.5%).

In the German market, 274,152 units were registered in June, +24.5% compared to June 2020. In January-June 2021, registrations amounted to 1,390,889 units, an increase of 14.9%. Volumes, however, have not yet re-

turned to pre-crisis levels: the market, in fact, drops by 25% compared to the same period in 2019. Domestic orders in June fell by 2% on an annual basis, but in the cumulative they grow 13%. Looking at the sales channels, cars registered to companies represent 66.9%, against 33.1% of cars registered to private individuals. With 33,420 new registrations (+312%), electric cars reach a market share of 12.2%. In the month, a total of 76,564 hybrid cars were registered, up 153%, with 27.9% share, of which 31,314 plug-ins, up 191.3% and with 11.4% share. In any case, internal combustion cars still make up the bulk of the market. 39.5% of new cars are petrol (108,302 units, -4.6%) and 19.9% are diesel (54,677 units, -4.6%). Gas cars represent 0.4% of the market: 682 LPG cars (0.2%) and 467 methane (0.2%). In the first six months of 2021, petrol cars accounted for 38.6% of the market, diesel cars 22.6%, hybrids 27.6% (of which 11.8% rechargeable), electric cars 10.7% and, finally, gas cars 0.5%. The average CO<sub>2</sub> emissions of new cars registered in June 2021 was 121.7 g / km.

Finally, the English market in June totaled 186,128 new cars registered (+28% compared to June 2020, the first month of reopening of most of the dealers after the first lockdown), but recorded a decrease of 26.8% compared to June 2019 and 16.4% compared to the decade average for this month. In the first half of the year, registrations amounted to 909,973 units, 39.2% more than in January-June 2020 (-26.8% compared to the average recorded in January-June in the decade 2010-2019). The UK Automotive Association SMMT notes that, with the final stages of the vaccination campaign well underway in the UK and confidence rising, the automotive sector is now battling another "long Covid" where the challenges relate to the chain. supply of vehicles. Semiconductor shortages resulting from restricted production due to the global pandemic are impacting automotive manufacturing, disrupting supply on some models and limiting the recovery of the industry. However, the recovery for the next decade is now

*well underway, thanks to investments in local battery production and a series of new electrified models already available in showrooms. With the likely end of national anti-Covid restrictions at the end of this month, business and consumer optimism should improve further, fueling greater propensity to consume, as the industry already looks to September and progressing orders for the next license plate change. The market share of private individuals in the month stood at 47.7%, while cars destined for companies accounted for 49.9% of the market. By type of fuel, diesel cars have an 8.1% share in the month and 10.2% in the cumulative, petrol cars 46.4% in the month and 48.6% in the cumulative and hybrids non-rechargeable cars by 28.3% in June and 26.7% in the first six months of 2021. Finally, rechargeable cars represent 17.2% of the month market (10.7% BEVs and 6.5% PHEV) and 14.5% from the beginning of the year (8.1% for BEVs and 6.4% for PHEVs) (ANFIA Press Release, July 16<sup>th</sup>, 2021).*

### VARIE OTHERS

#### **Svizzera: i droni, un valido alleato per le FFS**

Le FFS utilizzano i droni (Fig. 6) già da un paio d'anni. Uno dei primi ambiti d'impiego è stato il monitoraggio dei corsi d'acqua sul Rossberg, a monte della linea ferroviaria nei pressi di Arth-Goldau (vedi l'articolo FFS News «Come i droni contribuiscono alla sicurezza della ferrovia»).

L'obiettivo è assicurare che nei corsi d'acqua non si accumulino materiale come legna e fango, che potrebbero invadere il sedime ferroviario in caso di maltempo. Da allora l'impiego dei droni è costantemente cresciuto. Ecco un paio di esempi.

- Per una ferrovia sicura: ispezioni con l'aiuto dei droni

Attualmente i droni sono utilizzati per sorvegliare diversi pericoli naturali. Ciò comprende il monitoraggio dei pendii. Le riprese dei droni

aiutano a rilevare eventuali cambiamenti sui pendii e, di conseguenza, a valutare il rischio di frane. I droni permettono inoltre di tenere sotto controllo la crescita della vegetazione là dove non è opportuno: nella zona dei binari. Qui, infatti, può coprire i segnali o ridurre la stabilità del pietrisco.

Le FFS si avvalgono dei droni non solo per monitorare la natura, ma anche per controllare e documentare, ad esempio, lo stato di ponti e canali sotterranei. L'impiego dei droni nel campo delle ispezioni permette così di migliorare la sicurezza della ferrovia. Senza contare il fatto che, in questo modo, il personale delle FFS non deve avventurarsi in zone poco praticabili o sui binari, a tutto vantaggio della propria sicurezza.

- Tutto sott'occhio, anche quando il tempo stringe

Le FFS gestiscono una rete di binari di oltre 3200 km che comprende quasi 6000 ponti. Documentare questa infrastruttura e i suoi eventuali cambiamenti è un compito mastodontico che i droni possono agevolare. Senza di essi, infatti, ogni oggetto dovrebbe essere ispezionato manualmente, dai segnali ai chiusini per i pozzetti.

L'unità Intervento delle FFS uti-

lizza questa documentazione per gli interventi e per le formazioni. In caso di evento, questa unità garantisce la sicurezza dei viaggiatori e il ripristino in tempi brevi del traffico ferroviario. A seconda dell'evento, i droni aiutano a farsi un rapido quadro d'insieme della situazione.

- Le FFS utilizzano i droni anche sui cantieri.

Le immagini forniscono una buona panoramica dell'area – che spesso può estendersi per diversi km – già prima dell'inizio dei lavori. Questo consente di monitorare in modo semplice e rapido l'avanzamento dei lavori.

I droni sono utili anche prima dell'avvio di un cantiere: le loro riprese consentono di elaborare modelli in 3D. Questi ultimi possono ad esempio essere utilizzati per messe a concorso o fungere da base per progetti.

Durante la formazione i partecipanti acquisiscono conoscenze in materia di diritto aeronautico, diritti delle immagini e tecniche di volo. Dall'inaugurazione del Centro di competenza Droni nel 2017, le FFS hanno formato circa 150 piloti di droni. Tutti i piloti seguono un corso di formazione di due giorni e si attestano, per tutti gli interventi, alle



(Fonte- Source: FFS)

Figura 6 – Un drone utilizzato dalle FFS per controllo delle infrastrutture ferroviarie.

Figure 6 - A drone used by SBB to check the railway infrastructure.

direttive dell'Ufficio federale dell'aviazione civile. I voli dei droni si svolgono generalmente su territorio FFS e solo in casi eccezionali negli spazi pubblici (Comunicato Stampa FFS, 7 luglio 2021).

### **Switzerland: drones, a valuable ally for SBB**

SBB has been using drones (Fig. 6) for a couple of years. One of the first areas of use was the monitoring of watercourses on the Rossberg, upstream of the railway line near Arth-Goldau (see the article SBB News "How drones contribute to railway safety").

The goal is to ensure that no material such as wood and mud accumulate in the waterways, which could invade the railway bed in case of bad weather. Since then, the use of drones has steadily grown. Here are a couple of examples.

- For a safe railway: inspections with the help of drones

Drones are currently used to monitor various natural hazards. This includes slope monitoring. Shooting from drones helps to detect any changes on slopes and, consequently, to assess the risk of landslides. Drones

also make it possible to keep the growth of vegetation under control where it is not welcome: in the area of the tracks. Here, in fact, it can cover the signals or reduce the stability of the crushed stone.

SBB uses drones not only to monitor nature, but also to monitor and document, for example, the state of bridges and culverts. The use of drones in the field of inspections thus makes it possible to improve the safety of the railway. Not to mention the fact that, in this way, SBB personnel do not have to venture into inaccessible areas or on the tracks, to the benefit of their own safety.

- Everything in view, even when time is running out

SBB operates a track network of more than 3,200 kilometers that includes nearly 6,000 bridges. Documenting this infrastructure and its eventual changes is a mammoth task that drones can facilitate. Without them, in fact, every object would have to be inspected manually, from signs to manhole covers.

The SBB Intervention Unit uses this documentation for interventions and training. In the event of an event, this unit guarantees the safety of trav-

elers and the rapid restoration of rail traffic. Depending on the event, the drones help to get a quick overview of the situation.

- SBB also uses drones on construction sites.

The images provide a good overview of the area – which can often extend for several kilometers – even before construction begins. This allows you to quickly and easily monitor the progress of the work.

Drones are also useful before starting a construction site: their shots allow you to process 3D models. The latter can for example be used for tenders or as a basis for projects.

During the training, participants acquire knowledge in aviation law, image rights and flight techniques. Since the opening of the Drone Competence Center in 2017, SBB has trained around 150 drone pilots. All pilots undergo a two-day training course and comply, for all interventions, with the directives of the Federal Office of Civil Aviation. Drone flights generally take place on SBB territory and only in exceptional cases in public spaces (SBB Press Release, July 7<sup>th</sup>, 2021).