

Notizie dall'estero News from foreign countries

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION

Svizzera: risanamento della galleria in quota del Lötschberg

BLS ha concluso la prima fase di risanamento intensivo nella galleria in quota del Lötschberg. Durante le feste i lavori saranno sospesi affinché possa essere garantito il normale funzionamento del trasporto veicoli BLS.

Tra il 22 ottobre e il 7 dicembre 2018 BLS ha svolto intensi lavori di risanamento in cui ha sostituito 600 m di binari, traversine e pietrisco con binari fissi in cemento. Durante l'intervento è stato necessario bloccare completamente il transito su uno dei due binari della galleria in quota del Lötschberg. Di conseguenza, i treni del trasporto veicoli BLS sono transitati una volta all'ora anziché ogni trenta minuti. In presenza di traffico intenso l'azienda ha tuttavia impiegato due treni auto consecutivi, limitando i lunghi tempi di attesa a casi isolati.

- *A tutta velocità verso le feste*

I lavori di risanamento sono sospesi fino al 6 gennaio 2019. In questo modo BLS potrà far transitare fino a sette treni all'ora e in ogni direzione, assorbendo così i picchi di domanda. La stessa soluzione sarà adottata per i fine settimana compresi tra la stagione sciistica e Pasqua. Il trasporto veicoli è infatti il collegamento più veloce tra il Vallese e l'Altopiano svizzero.

- *Quattro anni di cantieri – ma la galleria resta aperta*

Per evitare il blocco totale del servizio, BLS eseguirà i lavori di risana-

mento a tappe fino al 2022, continuando a garantire il regolare esercizio del trasporto veicoli. I clienti potranno quindi continuare ad attraversare la galleria ogni trenta minuti. In corrispondenza delle settimane di novembre e dicembre a scarsa affluenza sono programmate delle fasi intensive di risanamento che limiteranno il traffico a un transito all'ora in ogni direzione.

Su bls.ch/autoverlad-loetschberg sono disponibili informazioni aggiornate sulla situazione del traffico e sui tempi di attesa previsti. BLS consiglia ai propri clienti di iscriversi al servizio Allerta-SMS o di ascoltare gli aggiornamenti radio sul traffico.

La galleria in quota del Lötschberg collega il Vallese a Berna dal 1913. I binari della galleria di 14,6 km sulla linea di valico tra Kandersteg e Goppenstein hanno più di 40 anni e devono essere sostituiti. BLS eliminerà dunque le vecchie rotaie dotate di traversine in legno e ghiaia per installare binari fissi in cemento. I lavori, per cui BLS investe circa 105 milioni di franchi, si protrarranno dal 2018 alla fine del 2022 (*Comunicato Stampa BLS, 12 dicembre 2018*).

Switzerland: maintenance of the Lötschberg mountain tunnel

BLS has completed the first intensive rehabilitation phase in the Lötschberg high-altitude tunnel. During the holidays the works will be suspended in order to guarantee the normal operation of the BLS vehicle transport.

Between October 22nd and December 7th 2018, BLS undertook intense

rehabilitation works in which it replaced 600 m of tracks, sleepers and crushed stone with fixed concrete tracks. During the intervention it was necessary to completely block the transit on one of the two tracks of the Lötschberg high-altitude tunnel. As a result, BLS vehicle transport trains moved once an hour instead of every thirty minutes. In the presence of heavy traffic, the company has nevertheless used two consecutive car trains, limiting the long waiting times to isolated cases.

- *At full speed towards the holidays*
The rehabilitation works will be suspended until January 6th 2019. In this way BLS will be able to transport up to seven trains per hour and in each direction, thus absorbing the demand peaks. The same solution will be adopted for weekends between the ski season and Easter. In fact, vehicle transport is the fastest connection between the Valais and the Swiss plateau.

- *Four years of construction sites - but the gallery remains open*
In order to avoid total blockage of the service, BLS will carry out the refurbishment works in stages until 2022, continuing to guarantee the regular operation of vehicle transport. Customers can then continue to cross the gallery every thirty minutes. Intensive rehabilitation phases are scheduled at low-traffic weekdays in November and December, limiting traffic to one transit per hour in each direction.

On bls.ch/autoverlad-loetschberg, updated information on the traffic situation and expected waiting times are available. BLS advises its customers to subscribe to the SMS alert service or to listen to radio traffic updates.

The Lötschberg high-altitude tunnel connects the Valais to Bern from 1913. The 14.6 km tunnel tracks on the crossing line between Kandersteg and Goppenstein are over 40 years old and must be replaced. BLS will therefore eliminate the old rails equipped with wooden and gravel sleepers to install fixed concrete tracks. The works, for which BLS invests around 105

million francs, will run from 2018 to the end of 2022 (BLS Press Release, December 12th, 2018).

Marocco: prima linea AV per il Continente Africano

Il 15 Novembre 2018, MOHAMMED VI Re del Marocco, il Presidente francese E. MACRON e i rappresentanti di Ansaldo STS hanno inaugurato la linea Alta Velocità Tangeri – Kenitra, la prima dell'intero continente africano.

L'inaugurazione rappresenta un risultato eccezionale, ottenuto grazie alla fruttuosa collaborazione tra Ansaldo STS e ONCF (Office National des Chemins de Fer, gestore nazionale delle ferrovie marocchine). Cooperazione che contribuirà a supportare in modo significativo il programma di modernizzazione della rete ferroviaria nord africana.

La linea, lunga circa 200 chilometri, è equipaggiata con tecnologia di segnalamento di ultima generazione, progettata e mantenuta da Ansaldo STS. La linea collegherà Casablanca a Tangeri, i due più importanti centri economici del paese. Grazie all'Alta Velocità i tempi di percorrenza tra le due realtà marocchine diminuiranno sensibilmente, contribuendo alla promozione e allo sviluppo economico e sociale dell'intera area.

Le attività realizzate da ASTS, in qualità di leader del consorzio all'interno del progetto (insieme al gruppo Ineo/Engie), sono molteplici e comprendono: progettazione e sviluppo del sistema di segnalamento ETCS Livello 1 e 2, sviluppo dell'OCC situato nella Capitale Rabat.

L'operatore ONCF ha previsto che nei prossimi tre anni la linea sarà utilizzata da circa 6 milioni di passeggeri. Il costo del LGV, finanziato al 50% dal governo francese, ammonta a circa 2 miliardi di Euro (23 miliardi di dirhams), con un incremento di circa il 15% rispetto ai costi stimati inizialmente, ma sotto la media europea (secondo quanto affermato dal ministero marocchino dei Trasporti).

ASTS è sempre stata tra le realtà che più hanno innovato e implementato i sistemi di segnalamento Alta Velocità a livello globale, offrendo al mercato soluzioni sempre più sostenibili ed interoperabili.

“Il traguardo raggiunto rappresenta il nostro impegno verso il miglioramento della mobilità in Marocco e, quindi, nell'intero continente africano. Grazie alla linea inaugurata oggi, avremo l'opportunità di poter contribuire alla modernizzazione dei trasporti nazionali verso una mobilità sempre più sostenibile e multimodale – afferma A. BARR, Amministratore delegato e General Manager di Ansaldo STS –. Migliaia di passeggeri beneficeranno del nostro impegno nel consegnare i nostri prodotti su scala internazionale. Ansaldo STS, come componente della famiglia Hitachi, continuerà a lavorare per migliorare la già vasta gamma di prodotti all'avanguardia tecnologica presenti nel nostro portfolio. Voglio ringraziare le autorità marocchine per la fiducia e il supporto mostratoci durante questo periodo, il nostro partner ONCF per la lunga e fruttifera collaborazione e i nostri colleghi che hanno lavorato duramente per ottenere tale risultato”.

La nuova linea AV collegherà le principali città del regno, riducendo in modo sensibile i tempi di viaggio. Ad esempio la tratta Tangeri – Kenitra sarà coperta in circa 47 minuti (invece delle attuali 3h15M). Dal porto marocchino, inoltre, sarà possibile raggiungere la Capitale Rabat in circa 1H20M (invece di 3H45M), Casablanca in 2H10M (invece di 4H45M) e Marrakech in 4H45 (invece delle attuali 10 ore) (Comunicato Stampa Ansaldo STS Hitachi Group, 16 novembre 2018).

Morocco: first African HSL

November the 15th HRH King MOHAMMED VI of Morocco, French President E. MACRON and Ansaldo STS representatives inaugurated the Tanger – Kenitra High Speed Line (HSL), the first HSL of the Moroccan Kingdom and the first ever of the African continent.

The inauguration represents a critical milestone in the close and fruitful collaboration between Ansaldo STS and ONCF teams. A cooperation which actively contributes to the national program of railway modernization of the Kingdom.

Equipped with the latest generation of signalling technology designed and maintained by Ansaldo STS, the 200 km High Speed Line will bridge Casablanca and Tangier, the two major economic centres of the Kingdom, reducing travel time between the two cities as well as promoting the development of a local railway ecosystem.

The scope of ASTS, which leads the consortium along with Ineo/Engie group, encompasses: design and implementation of the ETCS Level 1 & Level 2 signalling technology and related equipment; implementation of the Operational control center (OCC) located in Rabat, Moroccan Capital.

In terms of figures ONCF expects around six million passengers using the new HSL after three years of operation. The cost of LGV, financed 50% by France via various loans, amounts to about €2 billion (23 billion Dirhams), nearly 15% more than initial estimates, but well below average European costs, according to the Moroccan Ministry of Transport.

Since the beginning of the new era of High Speed Rail Line in Europe, Ansaldo STS has been innovating and implementing advanced signalling solutions that meet the increasing global requirement for sustainable and interoperable transportation solutions.

“The remarkable milestone represents vividly our great commitment to the improvement of Morocco mobility, and therefore to the whole African continent. Thanks to the new line we will contribute to the modernization of national transports towards sustainable and multimodal mobility. Thousands of passengers will directly benefit from our dedication to successfully deliver our products

worldwide. Ansaldo STS, as member of the Hitachi family, will continue to work to improve its vast array of cutting edge technologies. I want to thank the Moroccan authorities for the trust and support granted throughout the years, our strong partner ONCF for the long and fruitful cooperation and our colleagues who hard worked to achieve such result," declared A. BARR, CEO and General Manager of Ansaldo STS.

The new HSL will bridge the main cities of the kingdom reducing considerably the travel times. For instance the Tangier – Kenitra connection will take around 47 min instead of 3h15 with conventional line. From Tangier will be possible to reach Rabat in around 1h20 (instead of 3h45), Casablanca in 2h10 (instead of 4h45) and Marrakech in 4h45 (instead of 10H) (Ansaldo STS Hitachi Group Press Release, November 16th, 2018).

TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

Francia: fornitura di ulteriori 47 Francilien per Île-de-France Mobilités di Parigi

Il fornitore di soluzioni di mobilità Bombardier Transportation ha ricevuto un ordine per 47 set di treni Francilien (334 auto) dalla società ferroviaria nazionale francese, Société nationale des chemins de fer français (SNCF) per conto dell'autorità di trasporto pubblico di Parigi, Île-de-France Mobilités. L'ordine, al di fuori del contratto firmato nel 2006 con SNCF per un massimo di 372 treni, è valutato a circa 330 milioni di euro (378 milioni di dollari USA). Questi treni, interamente finanziati da Île-de-France Mobilités, 42 treni di sette carrozze e cinque treni di otto carrozze (Fig. 1), verranno eserciti sulle linee L, J e P sulla rete Transilien SNCF per continuare a modernizzare la flotta. Con questo ordine, la flotta del treno 360 Francilien sarà la più grande serie di ferrovie dell'Île-de-France.

"Questo treno è l'orgoglio dei dipendenti di Bombardier Transporta-

tion France e del sito Crespain nella regione di Hauts-de France, posto di lavoro di circa 2000 persone. Questo treno "Made in France" illustra l'eccellenza lavorativa degli ingegneri che hanno progettato il treno nel 2006, degli operatori che lo producono dal 2009, e dei nostri tecnici esperti che assicurano il funzionamento dei treni ogni giorno insieme a SNCF. Il Francilien, che è fatto su misura per il fitto ecosistema dei trasporti urbani dell'Île-de-France, ha un notevole track record ed è molto apprezzato dai passeggeri", ha dichiarato L. BOUYER, presidente di Bombardier Transportation France.

Con oltre 240 treni operativi oggi, il Francilien simboleggia il trasporto moderno nell'Île-de-France e induce i passeggeri a prendere i mezzi pubblici. Il Francilien è diventato un nuovo riferimento per i viaggi quotidiani, adatto a una capitale come Parigi, che offre un'elevata capacità di seduta, comfort a bordo, un esclusivo design colorato degli interni. Ampie porte e ampi vestiboli con accesso di livello soddisfano le esigenze della fitta rete Île-de-France e migliorano il tempo di sosta. Inoltre, le prestazioni e il rispetto per l'ambiente sono fondamentali per il suo design. Dotato della tecnologia più avanzata, il Francilien contribuisce a migliorare la puntualità delle linee grazie al più alto livello di affidabilità e disponibilità. Ad esempio, la linea H, che ha una flotta Francilien, ha raggiunto il punteggio più alto di puntualità in Île-de-France per il primo semestre 2018 secondo il bollettino di puntualità pubblicato da Île-de-France Mobilités nel settembre 2018.

Per sostenere il rinnovo del materiale rotabile Île-de-France e per contribuire al programma Mirina, Bombardier aumenterà il ritmo di produzione del Francilien in Crespain a partire da settembre 2019.

Conosciuta come il primo sito ferroviario industriale francese, circa 2.000 persone lavorano nello stabilimento di Bombardier a Crespain (Nord), tra cui 500 ingegneri e manager. La società progetta, costruisce e commissiona diversi tipi di attrezza-

ture ed è specializzata in piattaforme a due piani. Tre progetti emblematici sono ora in produzione:

- 1) OMNEO (nelle versioni regionali Premium e Regio 2N) è un treno extra-capacità a due piani per le Regioni della Francia, che ha ordinato 401 set di treni in un contratto firmato nel 2010.
- 2) Francilien è un treno di pendolari ultramoderni per la Grande Parigi. La Île-de-France Mobilités ha ordinato 360 treni. In servizio da dicembre 2009, è il treno più performante della rete Transilien SNCF, che opera sulle linee P, L, J, K e H
- 3) RER NG, con un contratto firmato nel 2017 come parte di un consorzio per l'Île-de-France Mobilités, opererà sulle linee E e D della RER (Comunicato Stampa Bombardier Transportation, 21 dicembre 2018).

France: 47 additional Francilien trains to Île-de-France Mobilités in Paris

Mobility solution provider Bombardier Transportation has received an order for 47 Francilien train sets (334 cars) from the French national railway corporation, Société nationale des chemins de fer français (SNCF) on behalf of the Greater Paris public transport authority, Île-de-France Mobilités. The order, a call off from a contract signed in 2006 with SNCF for a maximum of 372 trains, is valued at approximately 330 million euro (\$378 million US). These trains, entirely financed by Île-de-France Mobilités, 42 seven-car train sets and five eight-car train sets (Fig. 1), will be rolled out on lines L, J and P on the SNCF Transilien network to continue modernizing the fleet. With this order, the 360 Francilien train fleet will be the largest rail series in Île-de-France.

"This train is the pride of the Bombardier Transportation France employees and the Crespain site in the Hauts-de France Region, workplace of around 2000 people. This "Made in France" train illustrates the work ex-



(Fonte - Source: Bombardier Transportation)

Fig. 1 - Un esemplare del nuovo materiale rotabile, ordinato per la mobilità parigina a Bombardier
 Fig. 1 - A sample of the new rolling stock, ordered for Parisian mobility in Bombardier.

cellence of engineers who designed the train in 2006, of operators who produce it since 2009, and of our expert technicians who ensure the train operation every day alongside SNCF. The Francilien, which is tailor-made for the dense Île-de-France urban transportation ecosystem, has a remarkable performance track record and is greatly appreciated by passengers," said L. BOUYER, president of Bombardier Transportation France.

With over 240 trains operating today, the Francilien symbolizes modern transportation in Île-de-France and induces passengers to take public transportation. The Francilien has become a new reference for daily trips, fit for a capital city like Paris, offering high seated capacity, onboard comfort, a unique colorful interior design. Wide doors and large vestibules with level access meet the demands of the dense Île-de-France network and improve the dwell time. Also, performance and respect for the environment are key to its design. Equipped with state-of-the-art technology, the Francilien contributes to improve the punctuality of the lines thanks to the highest level of reliability and availability. For example, Line H, which has a Francilien fleet, reached the highest punctuality score in Île-de-France for

the first semester 2018 according to the punctuality bulletin published by Île-de-France Mobilités in September 2018.

To support the renewal of the Île-de-France rolling stock and to contribute to the Mirina scheme, Bombardier will increase the Francilien production pace in Crespin from September 2019.

Renowned as France's first industrial rail site, about 2,000 people work on Bombardier's facility in Crespin (Nord), including 500 engineers and managers. The company designs, builds and commissions different types of equipment and is specialized in double deck platforms. Three emblematic projects are now in production:

- 1) OMNEO (in the Premium and Region 2N regional versions) is an extra-capacity, double-deck train for the Regions of France, which ordered 401 train sets in a contract signed in 2010.
- 2) Francilien is an ultra-modern commuter train for Greater Paris. Île-de-France Mobilités has ordered 360 trains. Operating since December 2009, it is the best performing train of the SNCF Transilien network, servicing the P, L, J, K and H lines.

- 3) RER NG, under a contract signed in 2017 as part of a consortium for Île-de-France Mobilités, will operate on the E and D lines of the RER (Bombardier Transportation Press Release, December 21st, 2018).

**TRASPORTI INTERMODALI
 INTERMODAL TRANSPORTATION**

Internazionale: Freight Leaders Council presenta il Quaderno 27, le misure da attuare per rilanciare il sistema logistico nazionale

“Abbattere le strozzature del sistema logistico italiano ingegnerizzando il processo intermodale attraverso maggiori investimenti da parte delle aziende, del gestore dell'infrastruttura e da parte dello Stato”. Gli incentivi sono utili, ma non sufficienti: il trasporto intermodale ferroviario è l'unica modalità in declino (-0,8%, dati Confetra) nel primo semestre 2018 nonostante l'avvio del Ferrobonus. Il cambio di passo per attuare realmente lo switch dalla gomma al ferro, evidenziato anche nel contratto di Governo, passa attraverso diverse azioni tese ad annullare le molte anomalie che l'Italia della logistica intermodale continua a portarsi dietro nei confronti dei competitori europei e che frenano sia la domanda che l'offerta. In primis, il doppio macchinista, una misura tecnicamente non più giustificata, superata altrove, che in Italia gonfia i costi degli operatori intermodali. Occorre velocizzare il piano di adeguamento della rete e dei terminal per la circolazione di treni più lunghi e pesanti: in Europa lo standard tecnico è 750 metri e 2000 tonnellate, mentre in Italia i treni raggiungono a mala pena i 600 metri e le 1600 tonnellate. Inoltre, non sono più rimandabili i potenziamenti dei raccordi portuali e interportuali: oggi la maggior parte dei traffici nei porti viaggiano su gomma. Occorre anche procedere nell'attuazione completa della riforma portuale con l'attivazione dello sportello unico, dare impulso alla di-

gitalizzazione dei processi, dei documenti e delle connessioni tra operatori della supply chain. Prevedere misure in grado di elevare l'appeal della rotaia per il mondo dell'auto-transporto come per esempio la riduzione del bollo ai Tir che fanno combinato e l'introduzione di speciali deroghe nel calendario dei divieti per la circolazione dei mezzi pesanti. Insomma, un patto per l'intermodalità tra strada e rotaia nel segno della maggiore sostenibilità (sia economica che ambientale) del sistema dei trasporti nel nostro Paese.

È quanto emerge dal Quaderno 27 "Intermodalità ferroviaria, un'occasione per crescere" presentato dal Freight Leaders Council nell'ambito di un convegno organizzato a Roma presso la sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla presenza del Viceministro E. RIXI. Il documento, coordinato dall'associazione che raggruppa i maggiori operatori logistici guidata da A. MALVESTIO, nasce dal lavoro congiunto con Anita, Confcommercio, Direzione generale per il Trasporto stradale e l'intermodalità del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Fercargo, Mercitalia, RFI Terminali Italia, Università di Roma Tor Vergata con il contributo del prof. P. COPPOLA e UIR.

"L'intermodalità ferroviaria è morta più di una volta - ha dichiarato il presidente del Freight Leaders Council, A. MALVESTIO- Ora che, grazie ad aiuti e ad azioni ad hoc, sta lentamente risorgendo, si deve tener conto dell'innovazione e dell'ingegnerizzazione dei processi. E notiamo che ci vuol poco a regredire come appena successo. Non servono rivoluzioni: basterebbe accelerare su progetti come quello dell'alta velocità delle merci, dare certezza agli imprenditori sul piano degli incentivi e della realizzazione delle infrastrutture necessarie a sbloccare i colli di bottiglia evidenziati nel nostro Quaderno."

Lo split modale in Italia resta tra i più bassi in Europa. Secondo Eurostat nel nostro Paese solo il 13% delle merci viaggia su rotaia (un dato ritenuto gonfiato dagli operatori del set-

tore), mentre la media europea supera il 18% con la Germania al 19,3%. Il Libro Bianco della Commissione europea prevede entro il 2030 il trasferimento del 30% del trasporto stradale alla rotaia sulle percorrenze superiori ai 300 chilometri. Un obiettivo ancora molto lontano per l'Italia soprattutto per le carenze di tipo normativo, organizzativo e infrastrutturale. Inoltre, persiste ancora una scarsa attenzione alle problematiche ambientali connesse al trasporto stradale delle merci: non si considerano a sufficienza, infatti, la CO₂ prodotta dai motori, le polveri sottili emesse e l'inquinamento acustico (*Comunicato Stampa FLC*, 27 novembre 2018).

International: Freight Leaders Council presents Quaderno 27, the measures to be implemented to relaunch the national logistics system

"Break down the bottlenecks of the Italian logistics system by engineering the intermodal process through greater investments by companies, the infrastructure manager and the state". The incentives are useful, but not sufficient: the railway intermodal transport is the only mode in decline (-0.8%, Confetra data) in the first half of 2018 despite the start of the Ferrobonus. The change of pace to actually implement the switch from rubber to iron, also highlighted in the Government contract, goes through several actions aimed at canceling the many anomalies that Italy intermodal logistics continues to take with respect to European competitors and who are holding back both the demand and the offer. First of all, the double driver, a technically no longer justified measure, surpassed elsewhere, which in Italy inflates the costs of intermodal operators. It is necessary to speed up the plan to adapt the network and the terminals for the circulation of longer and heavier trains: in Europe the technical standard is 750 meters and 2000 tons, while in Italy trains reach barely 600 meters and 1600 tons. Moreover, the upgrades of the port and interportual fittings are no longer postponed: today

most of the traffic in the ports travel by road. It is also necessary to proceed with the complete implementation of the port reform with the activation of the one-stop shop, to boost the digitalisation of processes, documents and connections between supply chain operators. Provide measures able to increase the appeal of the rail for the road transport industry, such as the reduction of the stamp to the combined Tir and the introduction of special exceptions in the timetable of the prohibitions for the circulation of heavy vehicles. In short, a pact for intermodality between road and rail in the sign of greater sustainability (both economic and environmental) of the transport system in our country.

This is what emerges from the Quaderno 27 "Railway Intermodality, an opportunity to grow" presented by the Freight Leaders Council as part of a conference organized in Rome at the headquarters of the Ministry of Infrastructures and Transport in the presence of Deputy Minister E. RIXI. The document, coordinated by the association that groups the major logistics operators led by A. MALVESTIO, comes from the joint work with Anita, Confcommercio, General Directorate for Road Transport and the intermodality of the Ministry of Infrastructures and Transport, Fercargo, Mercitalia, RFI Terminali Italia, University of Rome Tor Vergata with the contribution of prof. P. COPPOLA and UIR.

"The railway intermodality has died more than once - said the president of the Freight Leaders Council, A. MALVESTIO - Now that, thanks to aid and ad hoc actions, is slowly resurrounding, we must take into account the innovation and process engineering. And we notice that it takes little to regress as soon as it happened. There is no need for revolutions: it would be enough to speed up projects such as high-speed goods, give certainty to entrepreneurs in terms of incentives and the construction of the necessary infrastructure to unlock the bottlenecks highlighted in our Notebook. "

The modal split in Italy remains among the lowest in Europe. According to Eurostat, in our country only

13% of goods travel by rail (a figure considered inflated by operators in the sector), while the European average exceeds 18% with Germany at 19.3%. By 2030 the European Commission's White Paper foresees the transfer of 30% of road transport to rail on journeys over 300 kilometers. An objective still very far for Italy, above all for regulatory, organizational and infrastructural deficiencies. Furthermore, there is still a lack of attention to the environmental problems associated with road transport of goods: in fact, CO₂ produced by engines, fine dust and noise pollution are not considered enough (FLC Press Release, November 27th, 2018).

INDUSTRIA MANUFACTURES

Regno Unito: British Steel si aggiudica due importanti commesse di RFI

British Steel si è aggiudicata due commesse multimilionarie per la fornitura di 86.000 tonnellate di rotaia a RFI (Rete Ferroviaria Italiana), il gestore dell'infrastruttura ferroviaria in Italia.

Gli accordi con RFI — che includono la consegna di 18.000 tonnellate di rotaie di qualità Stress-Free prodotte con esclusivo processo di trattamento termico — seguono quelli recentemente siglati da British Steel con altri due importanti operatori ferroviari nazionali.

A settembre, Network Rail, gestore dell'infrastruttura ferroviaria britannica, ha annunciato di aver prorogato di due anni il contratto di fornitura e in ottobre Infrabel, che gestisce le ferrovie in Belgio, ha firmato un accordo quadriennale.

R. BELL, Direttore Commerciale di British Steel Rail, ha dichiarato: "Siamo lieti di esserci aggiudicati queste commesse che riflettono l'eccellente rapporto di collaborazione che abbiamo instaurato con diversi operatori ferroviari nazionali, come RFI, a testimonianza del nostro costante impegno nella fornitura di ro-

taie di alta qualità in Italia e nel resto del mondo.

"Per ognuna delle commesse acquisite da RFI, Network Rail e Infrabel, abbiamo dovuto superare un rigoroso processo di gara, pertanto questi contratti sono un'ottima prova della nostra capacità di fornire prodotti e servizi di prima classe in mercati altamente competitivi."

Degli ultimi contratti siglati da British Steel con RFI, uno riguarda la fornitura di 68.000 tonnellate di rotaia standard e l'altro la fornitura di 18.000 tonnellate di rotaia SF350 di alta qualità trattata termicamente. In entrambi i casi, le rotaie vengono realizzate in lunghezze di 108 metri.

Le rotaie SF di alta qualità trattate termicamente sono progettate per essere utilizzate su percorsi con presenza di curve strette e traffico pesante dove l'usura e la fatica sono problemi significativi. Guarda qui un video sulle nostre rotaie SF.

Afferma R. BELL: "La nostra gamma SF è sempre più richiesta, dovendo i binari lavorare più a lungo sopportando un traffico più pesante.

"Abbiamo sviluppato le rotaie Stress-Free trattate termicamente per soddisfare le esigenze del mercato in termini di elevata resistenza all'usura e una migliore gestione dell'usura per rotolamento e dell'usura della suola al fine di prolungare la vita utile della rotaia e ridurre il costo del ciclo di vita".

"Prodotti come questo riducono la necessità di costosi e lunghi programmi di manutenzione e sostituzione, massimizzando così la disponibilità dei binari e permettendo ai treni di funzionare più a lungo: vantaggi importanti per operatori e utenti finali."

British Steel ha realizzato la sua prima rotaia trattata termicamente nel 1984 e da allora ha fornito più di un milione di tonnellate di rotaie in sei continenti, abbastanza per costruire una ferrovia da Londra a Pechino.

L'acciaio delle rotaie SF trattate termicamente viene prodotto presso

la sede centrale dell'azienda a Scunthorpe, in Inghilterra, prima di essere trasportato all'innovativo impianto di spianatura di British Steel a Hayange, in Francia. Qui viene laminato in rotaie e ulteriormente rinforzato con lo speciale processo di trattamento termico di British Steel.

L'esclusivo processo di produzione utilizza il riscaldamento induttivo seguito dal raffreddamento ad aria compressa in un unico movimento continuo. Questo processo è così strettamente controllato che, a differenza della concorrenza, non richiede una successiva rettifica tramite rulli, il che si traduce in una rotaia "a prova di stress" e più durevole.

Nelle rotaie SF di British Steel, i difetti necessari a innescare effetti di fatica nella suola sono tipicamente tre volte più grandi rispetto alle rotaie standard R350HT. Se la fatica inizia a verificarsi, la bassa sollecitazione residua della rotaia SF350 ne dimezza il tasso di rottura, rispetto ai metodi standard di trattamento termico on-line/in-line.

I risultati dei test hanno dimostrato che per ottenere la stessa vita a fatica (5 milioni di cicli) la rotaia SF di British Steel sopporta il 67% di sollecitazioni in più rispetto alle rotaie trattate con i procedimenti termici tradizionali.

Afferma R. BELL: "La nostra gamma SF è un altro eccellente esempio di come British Steel lavora in collaborazione con i clienti per comprendere le esigenze del settore ferroviario. Queste commesse ottenute dimostrano come possiamo sviluppare prodotti innovativi e a valore aggiunto per rispondere direttamente a tali esigenze. Il nostro team tecnico è sempre a disposizione per fornire consulenza e supporto, aiutando gli operatori a ottimizzare le loro scelte in termini di rotaia. I nostri prodotti e le diverse tipologie possono essere abbinati con precisione alle condizioni dei binari, ai tipi di binario, alle condizioni ambientali e a una serie di altre variabili, al fine di garantire che ogni nostra rotaia offra prestazioni ottimali per la sua intera durata."

L'anno scorso British Steel ha aperto un centro logistico ferroviario a Lecco, al fine di soddisfare la domanda dei suoi prodotti in Italia. Può fornire una gamma completa di rotaie lunghe di alta qualità con consegna affidabile just-in-time in qualunque località. "I nostri clienti riconoscono i nostri eccellenti standard di qualità e affidabilità e, come dimostrano queste commesse ottenute, la sede di Lecco permette a British Steel di servire meglio i gestori di rete italiani con binari di alta qualità."

Perché scegliere la rotaia Stress-Free con trattamento termico?

- Le sollecitazioni residue nella rotaia influenzano l'insorgere e la crescita delle cricche, il controllo di questi fenomeni migliora la resistenza alla rottura;
- Le basse sollecitazioni residue nella suola della rotaia ottenute durante il nostro processo di produzione riducono sostanzialmente il rischio di fatica nella suola rispetto a tutti gli altri metodi di trattamento termico;
- Gli standard ferroviari europei per le rotaie R350HT richiedono che la sollecitazione residua nella suola non superi i 250 MPa: la nostra rotaia SF350 Stress-Free offre prestazioni 5 volte superiori a questo valore, con una sollecitazione residua massima di soli 50 MPa;
- In condizioni tipiche, ciò significa che un difetto nella suola, come un alveolo di corrosione, deve essere 3 volte più grande in una rotaia SF350 per poter innescare il processo di rottura, rispetto alle rotaie a trattamento termico della concorrenza;
- La rotaia SF350 fa parte della nostra vasta gamma di prodotti ferroviari che comprende oltre 100 tipi di profili, offrendo rotaie che durano di più con meno manutenzione.

• *Nota per il lettore*

British Steel è stata costituita nel Giugno del 2016 quando Greybull Capital ha acquisito il ramo Long Products da Tata Steel. L'attività vanta una consolidata tradizione e la

passione di costruire futuri più solidi - il ritmo al quale si evolve permette di potenziare la capacità a lungo termine e di costruire un futuro sostenibile, come leader del settore, sia per British Steel che per i suoi dipendenti, clienti, fornitori e per le comunità locali.

L'ambizione, a livello internazionale, è di essere competitivi nelle esportazioni e partner commerciali strategici. A livello nazionale l'azienda tende ad essere un esempio sui mercati che scelti - riconosciuti come centro di competenza e partner preferenziale nel settore delle acciaierie. Localmente, infine, attraverso l'impegno positivo, è necessario diventare leader del settore e del nuovo sviluppo delle comunità nelle aree in cui si opera.

L'acciaio utilizzato è stato, e continua ad essere, fondamentale per la creazione di strutture iconiche e maestose in tutto il mondo. Aiuta le persone a viaggiare, lavorare, mangiare e socializzare tutti i giorni. Soprattutto, aiuta la sicurezza della società.

L'azienda di avere dipendenti appassionati, grandi lavoratori, ambiziosi e dedicati e, insieme a loro, sta creando un futuro di cui si possa essere tutti orgogliosi di fare parte. L'azienda produce oltre 2,8 milioni di tonnellate di acciaio ogni anno. Da questo, sono realizzate più di 1.450 specifiche di acciaio differenti, che vengono laminati in barre, sezioni, profili speciali, rotaie, blumi e bramme.

L'azienda possiede 4.800 dipendenti (4.400 nel Regno Unito, 400 in Francia). L'attività lavorativa comprende i seguenti stabilimenti:

- Acciaierie integrate, Scunthorpe;
- Laminatoio a caldo di Teesside, Lackenby;
- Profili speciali, Skinningrove;
- Laminatoio rotaie di Hayange, nel nord-est della Francia;
- Terminale sfusi di Immingham (terminale portuale);
- Attività di ingegneria, Workington;
- Consulenza progettuale nazionale;

- Impianti di distribuzione associati nel Regno Unito e in Irlanda (*Comunicato Stampa British Steel*, 30 novembre 2018).

United Kingdom: British Steel wins two important RFI orders

British Steel has won two multi-million dollar contracts for the supply of 86,000 tons of rail to RFI (Italian Railway Network), the manager of railway infrastructure in Italy.

The agreements with RFI - which include the delivery of 18,000 tons of Stress-Free quality rails produced with exclusive heat treatment process - follow those recently signed by British Steel with two other major national railway operators.

In September, Network Rail, the manager of the British railway infrastructure, announced that it had extended the supply contract for two years and in October Infrabel, which manages the railways in Belgium, signed a four-year agreement.

R. BELL, Commercial Director of British Steel Rail, said: "We are delighted to have been awarded these contracts that reflect the excellent relationship of collaboration we have established with several national railway operators, such as RFI, reflecting our ongoing commitment to supplying high quality rails in Italy and in the rest of the world."

"For each of the orders acquired by RFI, Network Rail and Infrabel, we had to pass a rigorous tendering process, so these contracts are an excellent proof of our ability to deliver first class products and services in highly competitive markets."

Of the latest contracts signed by British Steel with RFI, one concerns the supply of 68,000 tons of standard rail and the other the supply of 18,000 tons of heat-treated high quality SF350 rail. In both cases, the rails are made in lengths of 108 meters.

High quality, heat-treated SF rails are designed to be used on routes with tight bends and heavy traffic where wear and fatigue are significant problems. Watch a video on our SF rails here.

R. BELL says: "Our SF range is increasingly in demand, as the tracks work longer and endure heavier traffic. "We have developed heat-treated Stress-Free rails to meet the needs of the market in terms of high wear resistance and improved handling of rolling wear and sole wear in order to extend the life of the rail and reduce the cost of the life cycle. Products like this reduce the need for costly and time-consuming maintenance and replacement programs, maximizing track availability and allowing trains to run longer - important benefits for operators and end users."

British Steel built its first heat-treated rail in 1984 and since then has supplied more than one million tons of rails in six continents, enough to build a railroad from London to Beijing.

The steel of heat-treated SF rails is produced at the company's headquarters in Scunthorpe, England, before being transported to the innovative British Steel Facing Plant in Hayange, France. Here it is rolled into rails and further reinforced with the special British Steel heat treatment process.

The unique production process uses inductive heating followed by compressed air cooling in one continuous motion. This process is so tightly controlled that, unlike the competition, it does not require a subsequent roller adjustment, which results in a "stress-proof" and more durable rail.

In British Steel SF rails, the defects necessary to trigger fatigue effects in the sole are typically three times larger than the standard R350HT rails. If fatigue begins to occur, the low residual stress of the SF350 rail halves its failure rate compared to standard on-line / in-line heat treatment methods.

The results of the tests showed that to obtain the same fatigue life (5 million cycles) the SF rail of British Steel bears 67% more stresses than the rails treated with the traditional thermal processes.

R. BELL says: "Our SF range is another excellent example of how British Steel works in collaboration with customers to understand the needs of the railway sector. These orders obtai-

ned demonstrate how we can develop innovative and value-added products to respond directly to these needs. "Our technical team is always available to provide advice and support, helping operators to optimize their choices in terms of rail. Our products and different types can be precisely matched to track conditions, track types, environmental conditions and a range of other variables, to ensure that each of our rails offers optimum performance over its entire lifetime. "

Last year British Steel opened a railway logistics center in Lecco, in order to meet the demand of its products in Italy. It can provide a full range of high quality long rails with reliable just-in-time delivery in any location. R. Bell says: "Our customers recognize our excellent standards of quality and reliability and, as these orders have shown, the Lecco office allows British Steel to better serve Italian grid operators with high quality tracks."

Why choose the Stress-Free rail with heat treatment?

- The residual stresses in the rail influence the onset and the growth of the cracks, the control of these phenomena improves the resistance to breakage;
- The low residual stresses in the rail sole obtained during our production process substantially reduce the risk of fatigue in the sole compared to all other heat treatment methods;
- European rail standards for R350HT rails require that the residual stress in the sole does not exceed 250 MPa: our SF350 Stress-Free rail offers 5 times the performance, with a maximum residual stress of only 50 MPa;
- Under typical conditions, this means that a defect in the sole, like a corrosion socket, must be 3 times larger in a SF350 rail in order to trigger the breaking process, compared to the heat treatment rails of the competition;
- The SF350 rail is part of our extensive range of rail products including over 100 types of profiles, offering longer lasting rails with less maintenance.

• Note to the reader

British Steel was formed in June 2016 when Greybull Capital acquired the Long Products business from Tata Steel. Its business has a proud tradition and a passion for building stronger futures - the pace at which evolves allows us to build on our long-term capacity and build a sustainable future, as a leader in the industry, both for British Steel and for its employees, customers, suppliers and local communities.

The ambition, at the international level, is to be competitive in exports and strategic business partners. At national level they want to be the champions on the markets we have chosen - recognized as a center of competence and preferential partner in the steel industry. Finally, locally, through our positive commitment, the society wants to become leaders in the sector and in the new development of the communities in the areas in which we operate.

Its steel has been, and continues to be, fundamental for the creation of iconic and majestic structures all over the world. It helps people to travel, work, eat and socialize everyday. Above all, it helps their safety.

The society knows having passionate employees, great workers, ambitious and dedicated and, together with them, creating a future of which we are all proud to be a part. The society produces over 2.8 million tons of steel every year. From this, can be manufacture more than 1,450 different steel specifications, which are rolled into bars, sections, special profiles, rails, blooms and slabs.

The society has 4,800 employees (4,400 in the United Kingdom, 400 in France). Its activity includes the following establishments:

- Integrated steelworks, Scunthorpe;
- Teesside hot rolling mill, Lackenby;
- Special profiles, Skinningrove;
- Hayange railway rolling mill in the northeast of France;
- Immingham bulk terminal (port terminal);
- Engineering activities, Workington;
- National planning consultancy;

- *Associated distribution facilities in the United Kingdom and Ireland* (British Steel Press Release, 30 November 30th, 2018).

Internazionale: a novembre il mercato europeo dell'auto registra il terzo mese consecutivo in calo

Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata e dell'EFTA a novembre le immatricolazioni di auto ammontano a 1.158.300 unità, con un decremento dell'8,1% rispetto a novembre 2017.

Nei primi undici mesi del 2018, i volumi immatricolati raggiungono 14.585.417 unità, con una variazione positiva dello 0,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

“A novembre, il mercato europeo dell'auto registra una flessione dell'8,1%, segnando il terzo mese consecutivo in calo – commenta P. SCUDIERI, Presidente di ANFIA. In previsione dell'entrata in vigore del nuovo test WLTP a settembre, le immatricolazioni di autovetture sono aumentate del 29,8% in agosto, il che ha portato ad un calo della domanda nei mesi successivi. Il mercato ha così continuato a contrarsi nella maggior parte dei Paesi UE a novembre, compresi i cinque major market: Spagna -12,6%, Germania -9,9%, Italia -6,3%, Francia -4,7% e Regno Unito -3%.

Nonostante la flessione degli ultimi tre mesi, nel progressivo 2018 le immatricolazioni di nuove autovetture registrano un lieve aumento (+0,6%) rispetto al progressivo 2017. La domanda continua ad essere alimentata dall'area dei nuovi Paesi membri (EU12), dove le immatricolazioni sono cresciute del 9,6% nel cumulato da inizio anno. Guardando ai principali mercati dell'UE, Spagna (+8,0%) e Francia (+4,7%) hanno registrato una solida crescita da gennaio a novembre 2018, il mercato in Germania è rimasto stabile (+0,4%), mentre le immatricolazioni sono diminuite in Italia (-3,5%) e nel Regno Unito (-6,9%) durante lo stesso periodo.

Prosegue nel mese di novembre la contrazione delle vendite di auto diesel nei cinque major market (-22%), con una quota del 35,5%, (6,7 punti in meno rispetto a novembre 2017), mentre a gennaio-novembre 2018 la flessione registrata è del 18,5%”.

In Italia, le immatricolazioni totalizzate a novembre si attestano a 146.991 unità (-6,3%). Nei primi undici mesi del 2018, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.785.722 unità, con un decremento del 3,5% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2017.

Secondo le stime preliminari ISTAT, a novembre l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra una diminuzione dello 0,1% su base mensile e un aumento dell'1,7% su base annua (da +1,6% registrato nel mese precedente). A spiegare la dinamica di novembre sono lievi accelerazioni registrate dai prezzi di diverse tipologie di prodotto (tra cui Servizi relativi ai trasporti, da +1,8% a +2,0%) che prevalgono sul rallentamento dei prezzi dei Beni energetici non regolamentati (da +9,5% a +7,8%), la cui crescita rimane però molto ampia e insieme a quella dei regolamentati (stabili a +10,7%) contribuisce per quasi la metà dell'ampiezza al tasso di inflazione.

Guardando al mercato per alimentazione, a novembre risultano in calo le vendite di auto diesel, -25% e 44,9% di quota, (11 punti in meno rispetto a novembre 2017); nel cumulato si registra una flessione del 12%, con il 52% di quota. E' in crescita, invece, il mercato delle auto nuove a benzina, con un aumento delle vendite nel mese del 27%. La quota di mercato ha raggiunto il 41% (11 punti in più di novembre 2017). A novembre, le auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 14,2% del mercato, in diminuzione del 2,3%. Diminuiscono anche le immatricolazioni di auto a gas: GPL -6,5% e metano -41%. La quota di mercato delle autovetture a metano è appena dell'1,3%. Le vendite di auto elettriche, seppure con una quota di mercato di appena lo 0,3%, crescono del 195% nel mese di novembre e le ibri-

de crescono del 19%. L'ottima performance delle nuove registrazioni di auto ibride ed elettriche vale il 5,7% del mercato. A gennaio-novembre le nuove registrazioni di auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 13% del mercato con 238.000 autovetture (+11%).

Le marche italiane hanno registrato, in Europa, 68.720 immatricolazioni nel mese di novembre (-8%), con una quota di mercato del 5,9%. Chiudono positivamente il mese i marchi Jeep (+29,1%) e Lancia/Chrysler (+13,8%). Nel periodo gennaio-novembre, le immatricolazioni delle marche italiane ammontano a 960.879 unità (-2,2%) con una quota del 6,6%. Risultato positivo per il marchio Jeep, in rialzo del 57,4%.

La Spagna totalizza 91.063 immatricolazioni nel mese di novembre (-12,6%). Nei primi undici mesi del 2018, i volumi complessivi si attestano a 1.222.147 (+8%).

Secondo l'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC i dati di novembre mostrano che la domanda di veicoli è debole, specialmente nel canale dei privati. Questa situazione, in parte, è il risultato di un'anticipazione delle vendite nei mesi estivi causata dall'entrata in vigore del nuovo regolamento WLTP sulle emissioni, e in parte risponde all'incertezza che vivono il mercato e i consumatori in questo momento. Le diverse notizie sui divieti e le restrizioni sui veicoli a combustione, unitamente alle previsioni economiche che parlano di una crescita inferiore per il prossimo anno, hanno infatti influenzato la decisione di acquisto: la fiducia dei consumatori si sta deteriorando, così come le aspettative di crescita economica. ANFAC spera che questa situazione non produca un aumento delle vendite di vecchi veicoli, cosa che inciderebbe negativamente sul rinnovo del parco e, allo stesso tempo, sull'ambiente.

Secondo i canali di vendita, il mercato di novembre risulta così ripartito: 55.681 vendite ai privati (-10,6%), 29.327 vendite alle società (-12,3%) e 6.055 vendite per noleggio (-28,4%). Nel cumulato le vendite ai privati

crescono del 5,2%, quelle alle società crescono del 14% e infine le auto per noleggio aumentano il loro mercato del 5,8%.

Le vendite di autovetture diesel nel mese sono calate del 40% ed hanno una quota del 30,5% (33,8% nel cumulato), mentre quelle a benzina sono aumentate del 6%, con una quota del 61,3% (52,8% nel cumulato). Infine, le autovetture alternative rappresentano l'8,2% del mercato auto (5,9% nel cumulato). Nei primi undici mesi dell'anno, le auto diesel perdono quasi 13 punti percentuali di quota di mercato rispetto allo stesso periodo del 2017 (da 48,7% a 36,1%).

In Francia, a novembre, si registrano 171.611 nuove immatricolazioni, con una flessione del 4,7% rispetto a novembre 2017, che ha contato gli stessi giorni lavorativi, (21 giorni lavorativi a novembre 2018 e a novembre 2017).

Il cumulato dei primi undici mesi del 2018 è di 2.008.091 unità, il 4,7% in più rispetto al periodo gennaio-novembre 2017, percentuale che scende a +4,3% a parità di giorni lavorativi (232 giorni nel progressivo 2018 e 231 giorni nel progressivo 2017).

Il mercato dell'usato, secondo le stime di CCFA, registra 455.564 unità a novembre, con una variazione positiva del 6,2% rispetto allo stesso mese del 2017. Nel periodo gennaio-novembre 2018, i volumi complessivi si attestano a 5.228.344 unità, con un calo dello 0,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

A novembre, le immatricolazioni di auto diesel cedono il 28% del mercato (23.000 unità in meno) e la quota si attesta al 35,4% (era del 46,7% a novembre 2017). Le auto a benzina, con il 56,3% del mercato, conquistano 8,5 punti di quota rispetto a novembre 2017, grazie ad un incremento delle vendite del 12%. Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa rappresenta l'8,3% del mercato, con 14.400 auto eco-friendly, di cui 3.541 auto elettriche (+112% e 2,1% di quota), 1.443 ibride plug-in (+8%

e 0,8% di quota), 9.072 ibride tradizionali (+37% e 5% di quota).

Nel mercato tedesco, sono state immatricolate a novembre 272.674 unità (-9,9%). Nel periodo gennaio-novembre 2018, il mercato totalizza 3.198.720 unità (+0,4%).

Sulla flessione di novembre 2018, pesa anche il fatto che novembre 2017 è stato il miglior novembre dal 2006. Un analogo effetto si può osservare anche negli ordini domestici in entrata che erano insolitamente

A novembre le nuove registrazioni di auto a benzina (163.420) sono calate del 12,5%, con una quota del 59,9%. In calo le immatricolazioni di auto diesel (92.642), -10% rispetto a novembre 2017, con una quota del 34%. In diminuzione del 13% le auto a GPL e del 65% le auto a metano. Le immatricolazioni di auto elettriche (4.262 unità, quota 1,6%) mostrano un aumento del 41%, mentre quelle ibride (11.672 unità, quota 4,3%) sono aumentate del 35%, ma, tra queste, le ibride plug-in (2.004 unità, quota 0,7%) diminuiscono del 38,5%. Le vendite ai privati rappresentano il 34% del mercato con volumi in diminuzione del 16%.

Il mercato inglese, infine, a novembre totalizza 158.639 autovetture (-3%). Nei primi undici mesi dell'anno i volumi complessivi raggiungono 2.223.058 unità, con un decremento del 6,9% rispetto allo stesso periodo del 2017, comunque in linea con le previsioni dell'Associazione inglese dell'industria automotive SMMT.

Quest'ultima fa notare che i cambiamenti nei modelli e nelle normative, combinati con il crollo della fiducia da parte dei consumatori, hanno contribuito a condizionare l'offerta e la domanda del mese di novembre. La buona notizia è che, man mano che i problemi di fornitura si allentano e che verranno messi in vendita nuovi modelli nei prossimi mesi, i compratori possono aspettarsi un'ampia scelta di auto all'avanguardia a benzina, diesel ed elettriche. Adesso è fondamentale che venga garantito un accordo Brexit per aumentare la fiducia dei consumatori e

fornire uno stimolo al nuovo mercato automobilistico mentre si entra nel nuovo anno.

A novembre, le flotte aziendali registrano volumi in ribasso dello 0,7% con una quota del 53,2%. In calo nel mese le vendite di auto diesel del 17%, mentre la quota di mercato si riduce al 32,4% (5,4 punti percentuali in meno rispetto a novembre 2017), con una perdita di 10.000 unità. Cresce invece di quasi 4 punti la quota delle auto nuove a benzina, che conquistano il 60,8% del mercato, in aumento tendenziale del 3,5%; le auto ad alimentazione alternativa valgono il 6,8% del mercato e risultano in aumento del 25%. A novembre le auto ibride tradizionali registrano un aumento del 34%, quelle elettriche (a batteria) del 69,5% e le auto ibride plug-in del 3%. Insieme le auto elettriche (BEV) e le auto ibride plug-in (PHEV) rappresentano il 3% del mercato (*Comunicato Stampa ANFIA*, 14 dicembre 2018).

International: in November the European car market registered the third consecutive month in decline

According to data released by ACEA, in the countries of the enlarged European Union and EFTA in November, car registrations amounted to 1,158,300 units, with a decrease of 8.1% compared to November 2017.

In the first eleven months of 2018, the registered volumes reached 14,585,417 units, with a positive variation of 0.6% compared to the same period of the previous year.

"In November, the European car market registered a decline of 8.1%, marking the third consecutive month down - commented P. SCUDIERI, President of ANFIA. In anticipation of the entry into force of the new WLTP test in September, car registrations increased by 29.8% in August, which led to a drop in demand in the following months. The market thus continued to contract in most of the EU countries in November, including the five major markets: Spain -12.6%,

Germany -9.9%, Italy -6.3%, France -4.7% and United Kingdom -3%.

Despite the decline in the last three months, registrations of new cars recorded a slight increase (+0.6%) compared to the progressive 2017 in the progressive 2018. Demand continues to be nourished by the area of the new member countries (EU12), where registrations increased by 9.6% in the cumulated from the beginning of the year. Looking at the main EU markets, Spain (+8.0%) and France (+4.7%) recorded solid growth from January to November 2018, the market in Germany remained stable (+0.4%), while registrations decreased in Italy (-3.5%) and in the United Kingdom (-6.9%) during the same period.

The decline in diesel car sales in the five major markets continued in November (-22%), with a share of 35.5%, (6.7 points less than in November 2017), while in January-November 2018 the recorded decline is 18.5%.

In Italy, total registrations totaled 146,991 units in November (-6.3%). In the first eleven months of 2018, total registrations amounted to 1,785,722 units, with a decrease of 3.5% compared to the volumes of the same period of 2017.

According to preliminary ISTAT estimates, in November the national consumer price index recorded a decrease of 0.1% on a monthly basis and an increase of 1.7% on an annual basis (from +1.6% recorded in the previous month). To explain the November dynamics are slight accelerations recorded by the prices of different types of product (including transport services, from +1.8% to +2.0%) that prevail over the slowdown in prices of non-regulated energy goods (from +9.5% to +7.8%), whose growth, however, remains very wide and together with that of regulated (stable at +10.7%) contributes for almost half of the magnitude to the rate of inflation.

Looking to the market for food, November sales of diesel cars, -25% and 44.9%, decreased (11 points less than in November 2017); in the cumulative, a decrease of 12% was recorded, with a 52% share. On the

other hand, the market for new petrol cars is on the rise, with an increase in sales in the month of 27%. The market share reached 41% (11 points more than November 2017). In November, alternative-powered cars account for 14.2% of the market, down by 2.3%. Car gas registrations also decreased: GPL -6.5% and methane -41%. The market share of natural gas vehicles is just 1.3%. Sales of electric cars, albeit with a market share of just 0.3%, grew by 195% in November and hybrids grew by 19%. The excellent performance of new hybrid and electric car registrations is worth 5.7% of the market. In January-November the new registrations of cars with alternative power supply represent 13% of the market with 238,000 cars (+11%).

In Italy, the Italian brands recorded 68,720 registrations in November (-8%), with a market share of 5.9%. The Jeep brands (+29.1%) and Lancia / Chrysler (+13.8%) closed the month positively. In the January-November period, registrations of Italian brands amounted to 960,879 units (-2.2%) with a 6.6% share. Positive result for the Jeep brand, up 57.4%.

Spain totals 91,063 registrations in November (-12.6%). In the first eleven months of 2018, total volumes amounted to 1,222,147 (+8%).

According to the Spanish automotive ANFAC Association, the November data show that vehicle demand is weak, especially in the private sector. This situation, in part, is the result of an anticipation of sales in the summer months caused by the entry into force of the new WLTP emissions regulation, and partly responds to the uncertainty that the market and consumers experience at the moment. The different news on bans and restrictions on combustion vehicles, together with economic forecasts that speak of lower growth for next year, have in fact influenced the purchase decision: consumer confidence is deteriorating, as well as growth expectations economic. ANFAC hopes that this situation will not lead to an increase in sales of old vehicles, which would negatively affect the renewal of the park and, at

the same time, the environment.

According to the sales channels, the November market is broken down as follows: 55,681 sales to private individuals (-10.6%), 29,327 sales to companies (-12.3%) and 6,055 sales per rental (-28.4%). In aggregate, sales to individuals grew by 5.2%, those to companies grew by 14% and, finally, rental cars increased their market by 5.8%.

Sales of diesel cars in the month fell by 40% and have a 30.5% share (33.8% in cumulative), while gasoline ones have increased by 6%, with a share of 61.3% (52, 8% in cumulative). Finally, alternative cars account for 8.2% of the car market (5.9% in cumulative). In the first eleven months of the year, diesel cars lost almost 13 percentage points of market share compared to the same period of 2017 (from 48.7% to 36.1%).

In November, there were 171,611 new registrations, with a decrease of 4.7% compared to November 2017, which counted the same working days, (21 working days in November 2018 and November 2017).

The cumulative of the first eleven months of 2018 is 2,008,091 units, 4.7% more than in the period January-November 2017, a percentage that drops to +4.3% on the same working days (232 days in the progressive 2018 and 231 days in the progressive 2017).

The second-hand market, according to CCFA estimates, recorded 455,564 units in November, with a positive change of 6.2% compared to the same month of 2017. In the period January-November 2018, total volumes amounted to 5,228,344 units, with a 0.8% drop compared to the same period of the previous year.

In November, diesel car registrations sold 28% of the market (23,000 units less) and the share stood at 35.4% (it was 46.7% in November 2017). The petrol cars, with 56.3% of the market, won 8.5 percentage points compared to November 2017, thanks to a 12% increase in sales. The alternative food car market accounts for 8.3% of the market, with 14,400 eco-

friendly cars, of which 3,541 electric cars (+112% and 2.1% share), 1,443 plug-in hybrids (+8 % and 0.8% share), 9,072 traditional hybrids (+37% and 5% share).

In the German market, 272,674 units were registered in November (-9.9%). In the period January-November 2018, the market totaled 3,198,720 units (+0.4%).

The November 2018 downturn also reflects the fact that November 2017 was the best November since 2006. A similar effect can also be seen in incoming domestic orders that were unusually.

In November, new gasoline car registrations (163,420) fell by 12.5%, with a share of 59.9%. Diesel car registrations declined (92,642), -10% compared to November 2017, with a 34% share. Cars with LPG decreased by 13% and CNG cars by 65%. The registrations of electric cars (4,262 units, share of 1.6%) show an increase of 41%, while the hybrid ones (11,672 units, share of 4.3%) increased by 35%, but, among these, the plug-in hybrids in (2,004 units, 0.7% share) they decreased by 38.5%. Sales to individuals represent 34% of the market with volumes down 16%.

Lastly, in November the British market totaled 158,639 cars (-3%). In the first eleven months of the year, total volumes reached 2,223,058 units, with a decrease of 6.9% compared to the same period of 2017, however, in line with the forecasts of the British automotive industry SMMT.

The latter points out that changes in models and regulations, combined with the collapse of consumer confidence, have helped to condition the November supply and demand. The good news is that, as supply problems become looser and new models will be on sale in the coming months, buyers can expect a wide range of state-of-the-art gasoline, diesel and electric cars. Now it is essential that a Brexit agreement is guaranteed to increase consumer confidence and provide a stimulus to the new car market as we enter the new year.

In November, company fleets recor-

ded down 0.7% volumes with a share of 53.2%. Diesel car sales were down in the month by 17%, while the market share fell to 32.4% (5.4 percentage points lower than in November 2017), with a loss of 10,000 units. On the other hand, the share of new petrol-driven cars grew by almost 4 points, reaching 60.8% of the market, up by 3.5%; alternative fueled cars are worth 6.8% of the market and are up 25%. In November, traditional hybrid cars recorded an increase of 34%, electric (battery) of 69.5% and hybrid plug-in cars of 3%. Together, electric cars (BEV) and plug-in hybrid cars (PHEV) represent 3% of the market (ANFIA Press Release, December 14th, 2018).

Argentina: consorzio per il rinnovamento del segnalamento della General Roca Railway di Buenos Aires

Il consorzio guidato da Alstom (Alstom, leader del consorzio con il 58%, e POSE con il 42%) con POSE ha firmato un contratto per un valore totale di circa 90 milioni di euro (la quota di Alstom del contratto è di circa 50 milioni di euro) per modernizzare l'attuale sistema di segnalazione sulla General Roca Railway. Il contratto, assegnato dal Ministero dei Trasporti Argentino, fa parte del programma di recupero delle Ferrovie metropolitane.

Alstom fornirà la sua tecnologia di blocco automatico della circolazione elettronico comprovata da Smartlock, il sistema centralizzato di gestione del traffico Iconis e l'installazione del sistema ATS (Automatic Train Stop). L'ambito di Alstom comprende anche progettazione, ingegnerizzazione, prove in fabbrica e sul campo, integrazione tecnica, messa in servizio e garanzia dei sistemi; sistemi di supervisione attraverso il Centro per il traffico locale, il controllo centralizzato del traffico e le operazioni centrali postali; barriere pedonali e automatiche a livello; rete di cavi in rame e fibra ottica e sistema di rilevamento e protezione antincendio della sala di segnalazione. POSE sarà inoltre responsabile dell'installazione di barriere pedonali e

automatiche per i passaggi a livello, nonché della rete di cavi in rame e in fibra ottica.

Entrambe le società eseguiranno congiuntamente test sul campo, messa in servizio e garanzia.

POSE sarà responsabile per l'esecuzione e l'integrazione di opere civili ed elettriche, la costruzione dei centri di controllo e di esercizio, per l'ingegneria del progetto di posa della linea elettrica e delle fibre ottiche, l'installazione dell'attrezzatura e il sistema di rivelazione e protezione antincendio di la sala di segnalazione, eseguendo congiuntamente le prove sul campo, la messa in servizio e la garanzia.

“Celebriamo con grande entusiasmo questo nuovo contratto in Argentina. È il nostro primo lavoro sulla General Roca Railway, una delle linee più importanti per i passeggeri di Buenos Aires. Questo progetto garantirà un'elevata sicurezza per le migliaia di utenti che utilizzano questa linea ogni giorno, ottimizzando i loro viaggi con tecnologie di prima classe”, ha affermato E. GARBEROGLIO, Managing Director di Alstom Argentina.

“Questo contratto implica una grande innovazione e orgoglio per la nostra azienda, che continua ad avventurarsi in progetti ferroviari di tale portata”, ha dichiarato F. DI LISIO, General Manager di POSE.

La General Roca Railway è la più estesa delle sette linee suburbane dell'area metropolitana di Buenos Aires. Comprende 237 km di binari e trasporta 600.000 passeggeri al giorno. I lavori saranno eseguiti nelle filiali Avellaneda-La Plata, Temperley-Bosques-Berazategui e Bosques-Villa Elisa (Alstom Press Release, 21 dicembre 2018).

Argentina: Alstom-POSE Consortium to renew signalling system on the General Roca Railway in Buenos Aires

The Alstom-led consortium (Alstom, leader of the consortium with 58%, and Pose with 42%) with POSE

NOTIZIARI

signed a contract with a total value of around €90 million (Alstom's share of the contract is worth approximately €50 million) to modernise the current signalling system on the General Roca Railway. The contract, awarded by the Argentinian Ministry of Transport is part of the Metropolitan Railways recovery programme.

Alstom will provide its Smartlock proven electronic interlocking technology, the Iconis centralised traffic management system and the installation of the ATS (Automatic Train Stop) system. Alstom's scope also includes design, engineering, factory and field testing, technical integration, commissioning and the guarantee of the systems; supervision systems through the Local Traffic Centre, Centralized Traffic Control and Central Operations Post; pedestrian and automatic level crossings barriers; copper and fibre optic cables network and signalling

room's detection and fire protection system. POSE will also be in charge of the installation of pedestrian and automatic barriers for level crossings, as well as the copper and fibre-optic cable network.

Both companies will jointly carry out field tests, commissioning and warranty.

POSE will be responsible for the execution and integration of civil and electrical works, the construction of the control and operations centres, for the engineering of the power line and optical fibre laying project, the installation of the equipment and the fire detection and protection system of the signalling room, jointly carrying out the field tests, the commissioning and the guarantee.

"We celebrate with great enthusiasm this new contract in Argentina. It is our first work on the General Roca

Railway, one of the most important lines for passengers in Buenos Aires. This project will guarantee high safety for the thousands of users that uses this line each day, optimizing their trips with first-class technology", said E. GARBEROGLIO, Managing Director of Alstom Argentina. "This contract implies a great innovation and pride for our company, which continues to venture into railway projects of such magnitude," said F. DI LISIO, General Manager of POSE.

The General Roca Railway is the most extensive of the seven suburban train lines of the Metropolitan Area of Buenos Aires. It includes 237 km of track and transports 600,000 passengers per day. The works will be carried out in the Avellaneda-La Plata, Temperley-Bosques-Berazategui and Bosques-Villa Elisa branches (Alstom Press Release, December 21th, 2018).

IL SEGNALEMENTO DI MANOVRA NELLA IMPIANTISTICA FS STANDARD FUNZIONALI E APPLICAZIONE CONVENZIONALE

Con questo volume il CIFI intende colmare la lacuna relativa alla mancanza nella letteratura di testi sul segnalamento di manovra, spesso considerato complementare al segnalamento "alto" pur non essendo meno importante.

Questo primo volume sugli apparati convenzionali, insieme al secondo in preparazione sugli apparati statici, è indirizzato ai progettisti del segnalamento e ai cultori di impianti ferroviari che vi troveranno una completa "biblioteca" storica e tecnica in materia, per il numero e l'eshaustività degli argomenti trattati.

Contenuti del libro: standard del segnalamento di manovra; la logica circuitale; piani schematici di riferimento; tabelle delle condizioni; circuiti elettrici; condizioni operative.

296 pagine in formato A4, ricco di schemi e circuiti. Prezzo di copertina € 30,00. Per sconti, spese di spedizione e modalità di acquisto consultare la pagina "Elenco di tutte le pubblicazioni CIFI" sempre presente nella Rivista.

