

Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION

Francia: il primo treno ibrido francese per le regioni Occitania, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine e Centre-Val-de-Loire

Ad un anno dalla sua ibridazione e dopo 8 mesi di test, SNCF Voyageurs e Alstom presentano il primo treno ibrido francese presso la sede Alstom di Reichshoffen e nella sede della Régions de France a Parigi, con la partecipazione di Occitania, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine e Centre-Val-de-Loire (Fig. 1).

- Una prima francese

Questo treno regionale elettrico-diesel-batteria è il primo progetto di ibridazione di un treno Régiolis in Francia. Il progetto è stato lanciato nel 2018 da SNCF Group e Alstom, con la mobilitazione e la partecipazione finanziaria delle Regioni Occitania, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine e Centre-Val-de-Loire, e la fornitura da parte della Regione Occitania di un treno dalla sua flotta liO. L'ambizione del progetto è di contribuire alla decarbonizzazione della flotta dei treni regionali. Gli obiettivi sono la riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di gas serra, con una soluzione che permetta di adattare la flotta diesel esistente senza dover modificare l'attuale infrastruttura.

- Otto mesi di test

La validazione dei sistemi di accumulo di energia presso il sito Alstom di Tarbes (centro di eccellenza per i sistemi di trazione "verdi"), a fine 2020, ha consentito di ibridare il

primo treno Régiolis all'inizio del 2021 presso il sito di Alstom Reichshoffen. L'ibridazione del treno consisteva nella sostituzione della metà dei motori diesel con sistemi di accumulo di energia costituiti da batterie agli ioni di litio. Il treno è stato anche temporaneamente dotato di una carrozza laboratorio e sensori per misurare i flussi di energia del treno.

Dotato dei suoi due sistemi di accumulo di energia e della sua carrozza laboratorio, il treno ha iniziato i suoi test nel 2021. A Reichshoffen si è svolta una fase di messa a punto statica e dinamica fino a 60 km/h per verificare il funzionamento del treno e testare la sua modalità di trazione ibrida. Le prove sono poi proseguite presso il centro prove Velim (in Re-

ubblica Ceca), con prove di validazione e certificazione fino a 160 km/h. Tutte le nuove modalità di trazione del treno sono state testate ad alta velocità e sono stati convalidati i modelli di simulazione del percorso.

- Feedback iniziale di successo

I test hanno mostrato che il treno si è comportato come previsto. Il tasso di recupero energetico in frenata, utilizzato per ricaricare le batterie, è molto elevato, oltre il 90%, consentendo un risparmio energetico fino al 20%, a seconda del percorso. Con un'autonomia di circa 20 km, la modalità a emissioni zero consente al treno di circolare senza l'utilizzo di motori a combustione: questa caratteristica sarà testata nel servizio commerciale per ridurre l'inquinamento in alcune aree urbane. Il Treno Regionale ibrido avrà la stessa autonomia sulle linee non elettrificate della versione bimodale diesel-elettrica, fino a 1.000 km.

- Prossimi passi

Il primo treno regionale ibrido lascerà presto il sito di Reichshoffen per iniziare la sua fase finale di test



(Fonte – Source: Alstom)

Figura 1 – SNCF Voyageurs e Alstom presentano il primo treno ibrido francese per le regioni Occitania, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine e Centre-Val-de-Loire.
Figure 1 – SNCF Voyageurs and Alstom present the first French hybrid train for the Occitania, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine and Centre-Val-de-Loire regions.

sulla rete ferroviaria nazionale francese. Queste prove finali consentiranno a SNCF Voyageurs di finalizzare la pratica di ammissione che sarà presentata all'Istituto di Pubblica Sicurezza Ferroviaria (EPSF) al fine di ottenere le autorizzazioni necessarie per la sua attività commerciale. Questo periodo sarà utilizzato anche da SNCF Voyageurs per preparare l'esercizio del treno nei vari territori (piano di traffico, formazione del personale, ecc.). Il servizio commerciale sperimentale inizierà nel secondo trimestre del 2023 con traffico in ciascuna delle regioni partner, prima di considerare l'implementazione della soluzione ibrida sulla flotta Régiolis esistente (*Comunicato Stampa Alstom e SNCF*, 16 febbraio 2022).

France: the first French hybrid train for the Occitanie, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine and Centre-Val-de-Loire regions

One year after its hybridization and after 8 months of tests, SNCF Voyageurs and Alstom are presenting the first French hybrid train at the Alstom site in Reichshoffen and in the Régions de France headquarters in Paris, with the participation of the Occitanie, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine and Centre-Val-de-Loire regions (Fig. 1).

- *A French première*

This electric-diesel-battery regional train is the first hybridisation project of a Régiolis train in France. The project was launched in 2018 by SNCF Group and Alstom, with the mobilisation and financial participation of the Occitanie, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine and Centre-Val-de-Loire Regions, and the provision by the Occitanie Region of a train from its liO fleet. The ambition of the project is to contribute to the decarbonisation of the regional trains fleet. The objectives are to reduce energy consumption and greenhouse gas emissions, with a solution that makes it possible to adapt the existing diesel fleet without having to modify the current infrastructure.

- *Eight months of testing*

The validation of the energy storage systems at Alstom's Tarbes site (centre of excellence for "green" traction systems), at the end of 2020, enabled the first Régiolis train to be hybridised at the beginning of 2021 at the Alstom Reichshoffen site. The hybridisation of the train consisted of replacing half of the diesel engines with energy storage systems made up of lithium-ion batteries. The train was also temporarily equipped with a laboratory coach and sensors to measure the train's energy flows.

Equipped with its two energy storage systems and its laboratory coach, the train started its tests in 2021. A static and dynamic tuning phase at up to 60 km/h took place in Reichshoffen to check the train's operations and test its hybrid traction mode. The tests then continued on the Velim test center (in the Czech Republic), with validation and certification tests at up to 160 km/h. All of the train's new traction modes were tested at high speed and the route simulation models were validated.

- *Successful initial feedback*

The tests showed that the train performed as expected. The rate of energy recycling during braking, which is used to recharge the batteries, is very high, over 90%, allowing energy savings of up to 20%, depending on the itinerary. With a range of around 20 kilometres, the zero-emission mode allows the train to run without using combustion engines: this feature will be tested in commercial service to reduce pollution in certain urban areas. The hybrid Regional Train will have the same autonomy on non-electrified lines as the dual-mode diesel-electric version, up to 1,000 kilometres.

- *Next steps*

The first hybrid regional train will soon leave the Reichshoffen site to begin its final test phase on the French national railway network. These final tests will enable SNCF Voyageurs to finalise the admission file that will be presented to the Public Railway Safety Establishment (EPSF) with a view to

obtaining the necessary authorisations for its commercial operation. This period will also be used by SNCF Voyageurs to prepare the operation of the train in the various territories (traffic plan, staff training, etc.). The experimental commercial service will start in the second quarter of 2023 with traffic in each of the partner regions, before considering the deployment of the hybrid solution on the existing Régiolis fleet (Alstom & SNCF Press Release, February 16th, 2022).

TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

Svezia: 40 nuovi tram a Göteborg

100 milioni di euro per la consegna di 40 nuovi tram a Västtrafik da utilizzare nella città di Göteborg. Il nuovo Flexity (Fig. 2), conosciuto localmente come M34, è una versione estesa del tram M33 che Alstom sta attualmente consegnando a Göteborg e le 40 unità sono un'opzione del contratto iniziale del 2016 che consente a Västtrafik di ordinare tram aggiuntivi. Il primo tram M34 dovrebbe essere in servizio a Göteborg entro la fine del 2023 e l'ultimo tram sarà consegnato nel 2026.

"Alstom è molto orgogliosa di consegnare le nuove carrozze a Göteborg. Il design iconico dei moderni tram Flexity migliorerà l'estetica della città, mentre interni più confortevoli miglioreranno l'esperienza di viaggio per i passeggeri. I tram aiuteranno anche Göteborg a diventare più eco-sostenibile, fornendo un'interessante alternativa di trasporto all'automobile. Vorremmo ringraziare Västtrafik per la loro continua fiducia", afferma R. WHYTE, CEO di Alstom Nordics.

Alstom sta producendo l'M34 insieme al suo partner Kiepe-Electric. Kiepe-Electric fornirà tutte le parti elettriche dei tram mentre Alstom fornirà la parte meccanica. Un risultato della stretta collaborazione tra gli ingegneri di Kiepe-Electric e Alstom sono le eccezionali prestazioni



(Fonte – Source: Alstom)

Figura 2 – Il nuovo modello Flexity M34 può ospitare 319 passeggeri, il 50% in più rispetto al precedente modello M33.

Figure 2 – The new Flexity M34 model can accommodate 319 passengers, which is 50 percent more than the previous M33 model.

dei vari sistemi frenanti, che portano sia l'operatore che i passeggeri a commentare l'eccezionale comfort di marcia del tram.

- Il nuovo tram Flexity ospiterà il 50% di passeggeri in più

Il nuovo modello Flexity M34 può ospitare 319 passeggeri, il 50% in più rispetto al precedente modello M33. I tram aggiuntivi soddisferanno la grande esigenza di Göteborg di nuovi tram poiché i modelli M33 e M34 sostituiranno i modelli M28 e M29 attualmente in uso.

I tram Flexity all'avanguardia sono progettati per soddisfare i percorsi e le condizioni meteorologiche della città e la loro tecnologia all'avanguardia garantirà ai passeggeri un viaggio sicuro e stabile. L'ingresso a pianale ribassato del Flexity facilita l'imbarco e i tram lunghi 45 metri avranno molto spazio sia per le carrozzine che per i passeggeri in sedia a rotelle. Il design soddisfa i più elevati standard di sicurezza e i requisiti di Göteborg per il trasporto pubblico ecologico.

- Tram innovativi

Il design pluripremiato del tram Flexity è accompagnato da tecnolo-

gia innovativa ed eccellenza ambientale. I tram Flexity sono stati i primi nel settore a combinare la tecnologia a pianale ribassato al 100% con i tradizionali carrelli a ruote e possono essere dotati del primo sistema di assistenza al rilevamento degli ostacoli (ODAS) omologato al mondo per una maggiore sicurezza attiva. Il concetto modulare abbinato a elementi costitutivi collaudati e affidabili rende i tram Flexity la soluzione perfetta per una varietà di esigenze dei clienti, dai climi tropicali a quelli invernali, nonché per capacità inferiori o superiori. Con un track record di oltre 30 anni, più di 5.000 tram Flexity sono stati ordinati o sono già in servizio con successo in 70 città in tutto il mondo (Comunicato Stampa Alstom, 9 febbraio 2022).

Sweden: Alstom will deliver 40 new trams to Gothenburg

Alstom has received an order, worth €100m, to deliver 40 new trams to Västtrafik for use in Gothenburg city. The new Flexity (Fig. 2), locally known as the M34, is an extended version of the M33 tram that Alstom is currently delivering to Gothenburg and the 40 units are an option from the initial 2016 contract en-

abling Västtrafik to order additional trams. The first M34 tram is expected to be in service in Gothenburg by the end of 2023 and the last tram will be delivered in 2026.

"Alstom is very proud to deliver the new carriages to Gothenburg. The modern Flexity trams' iconic design will enhance the city's aesthetics while more comfortable interiors will improve the travel experience for the city's passengers. The trams will also help Gothenburg become more sustainable by providing an attractive transport alternative to the automobile. We would like to thank Västtrafik for their continued trust," says R. WHYTE, CEO of Alstom Nordics.

Alstom is manufacturing the M34 together with its partner Kiepe-Electric. Kiepe-Electric will provide all the trams' electrical parts while Alstom will supply the mechanical portion. One outcome of the close collaboration between the engineers at Kiepe-Electric and Alstom is the outstanding performance of the various braking systems – leading both operator and passengers to comment on the tram's exceptionally comfortable ride.

- The new Flexity tram will accommodate 50 percent more passengers

The new Flexity M34 model can accommodate 319 passengers, which is 50 percent more than the previous M33 model. The additional trams will meet Gothenburg's great need for new trams as the M33 and M34 models will replace the ageing M28 and M29 models currently in use.

The state-of-the-art Flexity trams are designed to meet the city's track and weather conditions and their cutting-edge technology will ensure that passengers will have a safe and stable journey. The Flexity's low-floor entrance makes boarding easy and the 45-metre-long trams will feature plenty of space for both prams and passengers using wheelchairs. The design meets the highest safety standards as well as Gothenburg's requirements for environmentally friendly public transport.

- *Innovative trams*

The Flexity tram's award-winning design is matched by innovative technology and environmental excellence. Flexity trams were the first in the industry to combine 100 percent low-floor technology with conventional wheel-set bogies and can be equipped with the world's first homologated obstacle detection assistance system (ODAS) for increased active safety. The modular concept paired with proven and reliable building blocks makes Flexity trams a perfect fit for a variety of customer needs, from tropical to winter climates as well as for smaller or higher capacities. With a track record of over 30 years, more than 5,000 Flexity trams have been ordered or are already in successful revenue service in 70 cities around the globe (Alstom Press Release, February 9th, 2022).

Uzbekistan: modernizzazione della linea elettrificata Angren-Pap-Kokand-Andjijan

Italferr fornirà a Joint Stock Company servizi di direzione lavori per il progetto “Central Asia Regional Economic Cooperation (#Carec - #Carec2) Corridor 2 (Pap-Namangan-Andjijan) Railway Electrification Project - Additional Financing” per la modernizzazione della linea elettrificata “Angren-Pap-Kokand-Andjijan Railway Line”, finanziato dalla Asian Development Bank (#ADB) e da fondi Nazionali.

Il progetto include sistemi di elettrificazione e segnalamento, telecomunicazioni e gestione della potenza di trazione alla linea ferroviaria a binario unico di 452,4 km di lunghezza, costituita dalla sezione Angren-Pap-Kokand-Margilan-Andjijan-Xonobod, e quattro diramazioni adiacenti. La linea – situata lungo (o in alternativa) al Corridoio 2 che va da est a ovest, dalla Cina al Caucaso – ha una velocità di progetto di 160 km/h ed è collegata alla linea ferroviaria elettrificata ad alta velocità tra le capitali di Tashkent, Samarcanda e Bukhara.

Lo scopo dei servizi è supportare UTY in diverse fasi dell’attuazione del progetto: elaborazione dei documenti di gara, assistenza durante la procedura di gara, revisione dei disegni di progetto forniti da UTY e/o appaltatori e supervisione e monitoraggio dei lavori di costruzione. Inoltre, il Consulente dovrà formare il personale UTY dopo aver implementato un sistema di controllo e gestione dei treni modernizzato.

Grazie a questo progetto Italferr consolida la sua presenza in Uzbekistan, dove ha già svolto altre attività di PMC sulla linea Angren-Pap-Andjijan e per il progetto della metro di Tashkent (Comunicato Stampa ITALFERR, 3 marzo 2022).

Uzbekistan: modernization of the electrified Angren-Pap-Kokand-Andjijan line

Italferr will provide the Joint Stock Company construction management services for the “Central Asia Regional Economic Cooperation (#Carec - #Carec2) Corridor 2 (Pap-Namangan-Andjijan) Railway Electrification Project - Additional Financing” project for the modernization of the electrified line “Angren-Pap-Kokand-Andjijan Railway Line”, financed by the Asian Development Bank (#ADB) and by national funds.

The project includes electrification and signaling systems, telecommunications, and traction power management to the 452.4-kilometer-long single-track railway line, consisting of the Angren-Pap-Kokand-Margilan-Andjijan-Xonobod section, and four adjacent branches. The line – located along (or alternatively) Corridor 2 which runs from east to west, from China to the Caucasus – has a design speed of 160 km/h and is connected to the electrified high-speed railway line between the capitals of Tashkent, Samarkand and Bukhara.

The purpose of the services is to support UTY in different phases of the project implementation: elaboration of the tender documents, assistance during the tender procedure, review of the project drawings provided

by UTY and/or contractors and supervision and monitoring of the construction works. Furthermore, the Consultant will have to train the UTY staff after having implemented a modernized train control and management system.

Thanks to this project, Italferr consolidates its presence in Uzbekistan, where it has already carried out other PMC activities on the Angren-Pap-Andjijan line and for the Tashkent metro project (ITALFERR Press Release, 3 March 2022).

TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION

Svizzera: Hupac trasporta 1,1 milioni di camion e risparmia 1,5 milioni di tonnellate di CO₂

Nonostante la difficile situazione economica, l’operatore del trasporto combinato Hupac ha aumentato il volume di traffico del 10,7% nel 2021, portandolo a 1,1 milioni di spedizioni stradali. I fattori chiave per l’auspicato ulteriore trasferimento del traffico pesante sono la capacità nella rete ferroviaria, l’elevata affidabilità del trasporto e costi energetici e ferroviari sostenibili. Per il periodo strategico 2021-2026 (Fig. 3), Hupac adotta un ambizioso programma di investimenti in materiale rotabile, terminal di trasbordo e tecnologia informatica.

- Contributo al raggiungimento degli obiettivi climatici

L’anno scorso il Gruppo Hupac ha gestito 1.123.562 spedizioni stradali o 2.118.000 TEU nel trasporto combinato strada/rotaia e nel traffico marittimo retroportuale. Rispetto all’anno precedente, sono stati movimentati circa 100.000 camion in più, pari a una crescita del 10,7%. “Gli obiettivi climatici sono raggiungibili”, dice M. STAHLHUT, CEO del Gruppo Hupac. “Rispetto al trasporto tutta-strada, abbiamo risparmiato all’ambiente 1,5 milioni di tonnellate di CO₂ e ridotto il consumo di ener-

Sviluppo del traffico Numero di spedizioni stradali	2021	2020	in %
Transalpino via Svizzera	597.512*	538.104	11,0*
Transalpino via Austria e Francia	46.869*	42.549	10,2*
Non transalpino	479.181	434.033	10,4
Totale	1.123.562	1.014.686	10,7

* Nota 7.2.2022 - Queste cifre sono state corrette.

(Fonte – Source: Hupac)

Figura 3 – Dati di trasporto.
Figure 3 – Transportation data base.

gia di 17 miliardi di megajoule – oltre ad aver alleggerito le strade del trasporto di 21 milioni di tonnellate di merci. Facciamo la nostra parte fornendo un servizio affidabile e gestendo la rete in modo efficiente ed ecologico”. La certificazione delle prestazioni ambientali è disponibile online per i clienti di Hupac Intermodal.

- Il trasporto combinato dà prova di resilienza durante l'emergenza COVID-19

Tutti i segmenti di trasporto hanno contribuito allo sviluppo positivo del 2021 in misura comparabile. Il traffico transalpino è cresciuto dell'11,0% grazie soprattutto al successo del corridoio di 4 metri via Gottardo. Nel traffico non transalpino (+10,4%), i segmenti dell'Europa sud-orientale e sud-occidentale si sono sviluppati in modo molto dinamico. Nel traffico marittimo di container, la ERS Railways, membro del Gruppo Hupac, ha recuperato le perdite dovute alla pandemia dell'anno precedente e ha registrato una crescita soddisfacente dei volumi nonostante la persistente volatilità. STAHLHUT: “Le misure di sostegno in vari paesi ci hanno aiutato a mantenere la nostra rete nella pandemia e quindi a garantire gli approvvigionamenti”.

- Più trasferimento modale attraverso una qualità stabile

Lo sviluppo positivo del traffico è da ricondurre alla ripresa economica

dell'anno scorso, ma anche al crescente interesse della logistica per soluzioni di trasporto su rotaia competitive e rispettose del clima. “Con un servizio affidabile, possiamo soddisfare le aspettative dell'industria e trasferire ulteriori volumi sulla ferrovia”, dice M. STAHLHUT. “Il prerequisito è una qualità stabile. Questo richiede una migliore gestione dei cantieri di costruzione adesso e nei prossimi anni e decenni, specialmente sul corridoio Reno-Alpi. Interruzioni e inefficienze come quelle verificatesi nella seconda metà del 2021 non devono ripetersi”.

Le condizioni essenziali per un miglioramento sostenibile della qualità sono soluzioni di reset nel fine settimana per stabilizzare il traffico, il rafforzamento del coordinamento dei cantieri tra i vari gestori delle infrastrutture e una gestione efficiente del traffico con una notevole riduzione dei tempi di interruzione.

Di importanza cruciale per i prossimi anni è la creazione di bypass internazionali come l'upgrade di un percorso alternativo sulla riva sinistra del Reno tra Karlsruhe e Basilea. “La capacità supplementare di cui abbiamo bisogno per una gestione affidabile del traffico sulle tratte di alimentazione delle gallerie di base svizzere, può essere creata in tempi brevi e con un finanziamento relativamente ridotto”, spiega H.J. BERTSCHI, presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac SA. “Il potenziamento dell'asse nord-sud sulla riva sinistra del Reno è un pre-

supposto importante per il pieno utilizzo di Alptransit e per l'ulteriore trasferimento del traffico merci transalpino”.

- La crisi energetica mette a rischio il trasporto ferroviario amico dell'ambiente

Un'altra sfida per il trasporto combinato è l'attuale esplosione dei costi energetici. In diversi paesi europei i costi per l'energia di trazione sono raddoppiati o addirittura triplicati. Il risultato è un aumento dei prezzi che non può essere compensato e che sta mettendo a dura prova la competitività del trasporto combinato. “I costi energetici del trasporto merci su rotaia dovrebbero essere valutati in termini macroeconomici”, chiede M. STAHLHUT. “Possiamo realizzare la svolta verde solo con prezzi competitivi. Un contributo per i costi di trasmissione dell'elettricità – cioè la componente di prezzo per gli impianti di energia ferroviaria, le linee aeree, ecc. – servirebbe a mitigare la situazione attuale e manderebbe un segnale importante al mercato”.

- Hupac adotta la Strategia 2021-2026

Per i prossimi anni, Hupac prevede una notevole richiesta di servizi intermodali per contribuire al raggiungimento dell'obiettivo climatico zero netto. “Con la nostra Strategia 2021-2026 stiamo impostando un percorso di crescita che soddisfa le aspettative del Green Deal”, afferma H.J. BERTSCHI, “Con una crescita annuale del 7%, puntiamo a un volume di 1,5 milioni di spedizioni stradali nel 2026”. Nei prossimi anni Hupac rafforzerà la sua offerta sul mercato chiave del trasporto transalpino attraverso la Svizzera e lavorerà per migliorare la produttività in modo da compensare la riduzione delle sovvenzioni. Altre priorità di sviluppo sono l'Italia meridionale, la Spagna, l'Europa orientale e sudorientale. Il programma d'investimento per i prossimi cinque anni prevede CHF 300 milioni per terminali, materiale rotabile e sistemi informatici (*Comunicato Stampa Hupac, 27 gennaio 2022*).

Switzerland: Hupac transports 1.1 million trucks and saves 1.5 million tonnes of CO₂

Despite the difficult economic situation, the combined transport operator Hupac increased the traffic volume by 10.7% in 2021, bringing it to 1.1 million road shipments. The key factors for the desired further transfer of heavy traffic are the capacity in the railway network, the high reliability of transport and sustainable energy and rail costs. For the strategic period 2021-2026 (Fig. 3), Hupac adopts an ambitious investment program in rolling stock, transshipment terminals and information technology.

- Contribution to the achievement of climate objectives

Last year, the Hupac Group handled 1,123,562 road shipments or 2,118,000 TEUs in combined road / rail transport and in retro-port maritime traffic. Compared to the previous year, approximately 100,000 more trucks were handled, equal to a growth of 10.7%. "The climate targets are achievable," says M. STAHLHUT, CEO of the Hupac Group. "Compared to all-road transport, we have saved the environment 1.5 million tons of CO₂ and reduced energy consumption by 17 billion megajoules - in addition to having lightened the transport roads of 21 million tons of goods. our part by providing a reliable service and managing the network in an efficient and ecological way." Environmental performance certification is available online for Hupac Intermodal customers.

- Combined transport demonstrates resilience during the COVID-19 emergency

All transport segments contributed to the positive development of 2021 to a comparable extent. Transalpine traffic grew by 11.0% thanks above all to the success of the 4-meter corridor via Gottardo. In non-transalpine traffic (+10.4%), the segments of south-eastern and south-western Europe developed very dynamically. In maritime container traffic, ERS Railways, a member of the Hupac Group, recov-

ered the losses due to the previous year's pandemic and recorded satisfactory volume growth despite persistent volatility. Stahlhut: "Support measures in various countries have helped us keep our network in the pandemic and thus secure supplies."

- More modal shift through stable quality

The positive development of traffic is due to the economic recovery last year, but also to the growing interest of logistics for competitive and climate-friendly rail transport solutions. "With reliable service, we can meet the expectations of the industry and transfer additional volumes to the railway," says M. STAHLHUT. "The prerequisite is stable quality. This requires better management of construction sites nowadays and in the coming years and decades, especially on the Rhine-Alps corridor. Outages and inefficiencies such as those that occurred in the second half of 2021 must not repeat themselves."

The essential conditions for sustainable quality improvement are weekend reset solutions to stabilize traffic, strengthening coordination of construction sites between the various infrastructure managers and efficient traffic management with a significant reduction in downtime.

Crucially for the next few years is the creation of international bypasses such as the upgrade of an alternative route on the left bank of the Rhine between Karlsruhe and Basel. "The additional capacity we need for reliable traffic management on the supply lines of Swiss base tunnels can be created quickly and with relatively little funding," explains H. J. BERTSCHI, Chairman of the Board of Directors of Hupac SA. "The strengthening of the north-south axis on the left bank of the Rhine is an important prerequisite for the full use of Alptransit and for the further transfer of transalpine freight traffic."

- The energy crisis puts environmentally friendly rail transport at risk

Another challenge for combined transport is the current explosion in

energy costs. Traction energy costs have doubled or even tripled in several European countries. The result is an increase in prices which cannot be compensated for and which is putting a strain on the competitiveness of combined transport. "The energy costs of rail freight should be assessed in macroeconomic terms," asks M. STAHLHUT. "We can only achieve the green shift with competitive prices. A contribution to the cost of electricity transmission - that is, the price component for rail power plants, overhead lines, etc. - would serve to mitigate the current situation and would send an important signal to the market."

- Hupac adopts the 2021-2026 Strategy

For the next few years, Hupac expects a significant demand for intermodal services to help achieve the net zero climate target. "With our 2021-2026 Strategy we are setting a growth path that meets the expectations of the Green Deal," says H.J. BERTSCHI, "With an annual growth of 7%, we aim for a volume of 1.5 million road shipments in 2026." In the coming years, Hupac will strengthen its offer on the key transalpine transport market through Switzerland and will work to improve productivity to compensate for the reduction in subsidies. Other development priorities are southern Italy, Spain, eastern and south-eastern Europe. The investment program for the next five years foresees CHF 300 million for terminals, rolling stock and IT systems (Hupac Press Release, January 27th 2022).

INDUSTRIA MANUFACTURES

Internazionale: nuovo record negativo per i volumi del mercato auto europeo a gennaio 2022

"Dopo una chiusura del 2021 a -1,5%, con meno di 11,8 milioni di unità immatricolate, anche il 2022 si apre in flessione per il mercato auto europeo, che a gennaio riporta il settimo calo consecutivo (-2,4%), se-

gnando un nuovo record negativo in termini di volumi rispetto a quello già registrato a gennaio 2021 – afferma G. GIORDA, Direttore di ANFIA.

Guardando ai cinque major market (compreso UK), registrano flessioni a doppia cifra sia l'Italia (-19,7%) – che risulta essere il terzo mercato per immatricolazioni, dopo Germania e UK – che la Francia (-18,6%). Performance positive, invece, per il Regno Unito (+27,5%) e la Germania (+8,5%), che riportano una solida crescita, e per la Spagna che registra un modesto aumento (+1%). Complessivamente, questi cinque mercati vedono calare le immatricolazioni poco meno della media UE (-1,8%) e rappresentano una quota del 67,2% del totale immatricolato. Come previsto, il 2022 si pone in continuità con il 2021 per una serie di fattori che influenzano negativamente la produzione e le vendite di autoveicoli, dalla crisi delle materie prime, in particolare i semiconduttori, alle incertezze che ancora caratterizzano la roadmap normativa per la decarbonizzazione della mobilità in UE, a cui si sono recentemente aggiunte le difficoltà legate al caro energia, il gas in primis, al centro anche delle tensioni internazionali protagoniste dell'attualità di queste settimane.

In Italia, si attende che venga varato a breve un piano pluriennale di incentivazione all'acquisto delle auto ricaricabili (BEV e PHEV) – già in vigore negli altri major market europei. Un provvedimento, questo, che si inserisce nell'ambito di un set di misure di politica industriale necessarie per sostenere le aziende della filiera nella transizione verso l'elettrificazione e che risulta indispensabile per proseguire il percorso virtuoso avviato nel 2020 e 2021, evitando interventi a singhiozzo e sostenendo con continuità la produzione e la domanda di veicoli a zero e a bassissime emissioni. Il nostro Paese, infatti, nel 2021 si è collocato al primo posto, nell'area UE-EFTA-UK, per la quota di penetrazione (72,2%) nel mercato delle auto a gas naturale e al terzo per la quota (17,5%) nel merca-

to delle auto ibride tradizionali (HEV), ma non figura nella top 3 nel mercato delle auto ricaricabili (BEV e PHEV)".

In Italia, i volumi totalizzati a gennaio 2022 si attestano a 107.814 unità (-19,7%). Secondo i dati preliminari ISTAT, a gennaio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dell'1,6% su base mensile e del 4,8% su base annua (da +3,9% di dicembre). L'ulteriore accelerazione dell'inflazione è dovuta prevalentemente ai prezzi dei Beni energetici (da +29,1% di dicembre a +38,6%), in particolare a quelli della componente regolamentata (da +41,9% a +93,5%), e in misura minore ai prezzi dei Beni energetici non regolamentati (da +22,0% a +23,1%); da segnalare, invece, il rallentamento dei prezzi dei Servizi relativi ai trasporti (da +3,6% a +1,4%). Nel comparto dei beni energetici non regolamentati, guardando all'andamento dei prezzi dei carburanti, rallentano i prezzi del Gasolio (da +23,0% a +20,2%; +0,9% il congiunturale), quelli della Benzina (da +21,3% a +18,9%; +0,7% sul mese), e i prezzi degli altri carburanti (da +45,3% a +41,1%; +0,3% da dicembre).

Analizzando il mercato per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di gennaio ridursi del 39,1%, con una quota di mercato del 27,4%, mentre le diesel, con il 18,5% di quota, si riducono del 44,2% rispetto al primo mese del 2021. Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa, di contro, rappresentano il 54,1% del mercato di gennaio 2022, in crescita del 16,8%. Le elettrificate sono il 43,6% e raggiungono il 34,4% di quota, risultando il tipo di alimentazione con la maggior quota per il settimo mese consecutivo. Le ricaricabili crescono del 56,9% e rappresentano il 9,1% del mercato, era da luglio 2021 che non scendevano sotto il 10% di quota. Tra queste, le auto elettriche hanno una quota del 3,4% e crescono del 45,7%, mentre le ibride plug-in crescono del 64,3% e rappresentano il 5,7% del totale. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,6% del

mercato di gennaio, di cui il 9,3% sono auto Gpl (+23,4%) e l'1,3% vetture a metano (-48,3%).

Il Gruppo Stellantis ha registrato, in Europa, 156.673 immatricolazioni nel mese di gennaio 2022 (-12,4%) con una quota di mercato del 19,1%.

La Spagna totalizza 42.377 immatricolazioni a gennaio 2022, l'1% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Si tratta del secondo risultato più basso della serie storica dal 2000. L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC fa notare che i dati di gennaio risentono fortemente della riduzione di scorte dovuta alla crisi dei microchip, ma anche della crisi economica derivata dalla pandemia, che non è ancora stata superata. La situazione attuale è preoccupante, ma si possono attuare misure ad hoc per non aggravarla. Ad esempio, un incremento della pressione fiscale sui nuovi acquisti non aiuta, anzi, allontana i consumatori e ostacola la strada verso la decarbonizzazione. In questo modo, l'industria automotive si sta indebolendo e non solo non può contribuire alla ripresa dell'economia, ma rischia anche di perdere la posizione di rilievo che detiene in termini di PIL e occupazione nel Paese. Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, il mercato di gennaio risulta ripartito in 21.567 vendite ai privati (+13,3% e 50,9% di quota), 19.195 vendite alle società (+4,4% e 45,3% di quota) e 1.615 vendite per noleggio (-64,4% e 3,8% di quota). Le autovetture a benzina rappresentano il 38,3% del mercato di gennaio (-16,4%). A seguire, le vetture ibride non ricaricabili rappresentano il 31% del mercato del mese (+44,9%), mentre le auto diesel sono il 16,7% del mercato (-33,6%), seguite dalle ibride plug-in (7,6% di quota, +123,6% rispetto a gennaio 2021), dalle elettriche (4,2%, +259%) e dalle auto a gas (2,3%, +5,7%). Le emissioni medie di CO₂ delle nuove autovetture si attestano a 118,2 g/km a gennaio.

In Francia, a gennaio 2022, si registrano 102.899 nuove immatricolazioni, in calo del 18,6% rispetto a gennaio 2021. In riferimento alle ali-

mentazioni, a gennaio calano le autovetture a benzina (-31,5%, con il 37,7% di quota) e diesel (-41,1%, con il 18,3% di quota). Le auto ad alimentazione alternativa crescono del 19,9%, con il 44% di quota. Le ibride (29,7% di quota) superano il diesel. Le ibride ricaricabili riportano una quota del 7,7% nel mese (-3,2%) e le non ricaricabili del 22% (+12,9%). Infine, le elettriche raggiungono il 9,9% del mercato (+57,9%) e le vetture a gas il 4,3%.

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a gennaio 184.112 unità, con una crescita dell'8,5%, il primo incremento di mercato da giugno 2021. Gli ordini domestici, a gennaio 2022, risultano in aumento del 53% su base annua. Guardando ai canali di vendita, le autovetture intestate a società rappresentano il 64,8%, contro il 35,2% delle vetture intestate ai privati.

Con 20.892 nuove immatricolazioni (+28,1%), le auto elettriche raggiungono una quota di mercato dell'11,3% nel mese, mentre le auto ibride sono 54.126 (+19,1% e 29,4% di quota), di cui 18.900 plug-in (-8,2%, con il 10,3% di quota). Le auto a benzina rappresentano il 36,7% del totale immatricolato (67.575 unità, +7,2%) e le auto diesel il 21,6% (39.713 unità, -10,4%). La quota delle auto a gas è dell'1%: 1.586 auto nuove Gpl (0,9%) e 186 a metano (0,1%).

La media delle emissioni di CO₂ delle nuove autovetture immatricolate a gennaio 2022 è pari a 123,8 g/km. Il mercato inglese, infine, a gennaio totalizza 115.087 nuove autovetture immatricolate, con una crescita del 27,5%.

L'Associazione inglese dell'automotive SMMT fa notare che, tenuto conto che sui risultati di gennaio 2021 avevano pesato le conseguenze del lockdown, i dati di gennaio 2022 avrebbero rappresentato un miglioramento in ogni caso, ma è comunque rassicurante vedere un mercato in ripresa. Ancora una volta, sono i veicoli elettrificati a trainare la crescita, nonostante i continui venti contrari derivanti dalla carenza di

chip, dall'inflazione in crescita e dall'aumento del costo della vita. Il 2022 è tuttavia iniziato in modo soddisfacente e, con circa 50 nuovi modelli elettrificati in uscita quest'anno, i consumatori si troveranno di fronte ad un'offerta sempre più ampia, elemento utile per il raggiungimento dei target ambientali.

La quota di mercato dei privati, nel mese, si attesta al 54,1%, mentre le vetture destinate a società rappresentano il 45,9% del mercato. Per tipo di alimentazione, per le auto diesel si registra una quota del 5,2% nel mese (-45,8% rispetto a gennaio 2021), per quelle a benzina del 44,7% (+14,6%), mentre le ibride non ricaricabili sono il 29,7% del mercato. Infine, le autovetture ricaricabili rappresentano il 20,4% del mercato del mese, di cui il 12,5% le BEV (+130,6%) e 7,9% le PHEV (+47,3%) (Comunicato Stampa ANFIA, 17 febbraio 2022).

International: new negative record for the volumes of the European auto market in January 2022

"After a closure in 2021 at -1.5%, with less than 11.8 million units registered, 2022 also opens in decline for the European auto market, which in January reported the seventh consecutive decline (-2.4%), marking a new negative record in terms of volumes compared to the one already recorded in January 2021 – says G. GIORDA, Director of ANFIA.

Looking at the five major markets (including the UK), both Italy (-19.7%) – which is the third largest market for registrations, after Germany and the UK – and France (-18.6%) recorded double-digit declines. Positive performances, on the other hand, for the United Kingdom (+27.5%) and Germany (+8.5%), which reported solid growth, and for Spain, which recorded a modest increase (+1%). Overall, these five markets see registrations drop just under the EU average (-1.8%) and represent a share of 67.2% of the total registrations. As expected, 2022 is in continu-

ity with 2021 due to a series of factors that negatively affect the production and sales of motor vehicles, from the crisis in raw materials, in particular semiconductors, to the uncertainties that still characterize the regulatory roadmap for decarbonisation. mobility in the EU, to which have recently been added the difficulties linked to expensive energy, gas in the first place, also at the center of the international tensions which have been protagonists in recent weeks.

In Italy, a multi-year incentive plan for the purchase of rechargeable cars (BEVs and PHEVs) – already in force in other major European markets – is expected to be launched shortly. This provision is part of a set of industrial policy measures necessary to support companies in the supply chain in the transition to electrification and which is essential to continue the virtuous path started in 2020 and 2021, avoiding interventions at hiccups and continuously supporting the production and demand for zero- and ultra-low-emission vehicles. Our country, in fact, in 2021 ranked first, in the EU-EFTA-UK area, for the share of penetration (72.2%) in the natural gas car market and third for the share (17,5%) in the traditional hybrid car (HEV) market but does not figure in the top 3 in the rechargeable car market (BEV and PHEV)."

In Italy, the total volumes in January 2022 amounted to 107,814 units (-19.7%). According to preliminary IS-TAT data, in January the national consumer price index recorded an increase of 1.6% on a monthly basis and 4.8% on an annual basis (from +3.9% in December). The further acceleration of inflation is mainly due to the prices of energy goods (from +29.1% in December to +38.6%), in particular those of the regulated component (from +41.9% to +93, 5%), and to a lesser extent the prices of non-regulated energy goods (from +22.0% to +23.1%); on the other hand, the slowdown in the prices of transport services (from +3.6% to +1.4%) should be noted. In the sector of non-regulated energy goods, looking

at the trend in fuel prices, diesel prices slow down (from +23.0% to +20.2%; +0.9% on an economic +21.3% to +18.9%; +0.7% on the month), and the prices of other fuels (from +45.3% to +41.1%; +0.3% from December).

Analyzing the market by fuel, gasoline-powered cars see the January market shrink by 39.1%, with a market share of 27.4%, while diesel cars, with 18.5%, are down by 44.2% compared to the first month of 2021. The registrations of alternative fuel cars, on the other hand, represent 54.1% of the market in January 2022, up by 16.8%. The electrified are 43.6% and reach 34.4% of share, resulting in the type of power supply with the highest share for the seventh consecutive month. Rechargeable batteries grow by 56.9% and represent 9.1% of the market, it was from July 2021 that they did not fall below 10% of share. Among these, electric cars have a 3.4% share and grow by 45.7%, while plug-in hybrids grow by 64.3% and represent 5.7% of the total. Finally, gas cars represent 10.6% of the January market, of which 9.3% are LPG cars (+23.4%) and 1.3% natural gas cars (-48.3%).

The Stellantis Group recorded 156,673 registrations in Europe in January 2022 (-12.4%) with a market share of 19.1%.

Spain totaled 42,377 registrations in January 2022, 1% more than in the same month last year. This is the second lowest result in the historical series since 2000. The Spanish automotive association ANFAC points out that the January data are strongly affected by the reduction in stocks due to the microchip crisis, but also by the economic crisis resulting from the pandemic, which has not yet been overcome. The current situation is worrying, but ad hoc measures can be implemented in order not to aggravate it. For example, an increase in the tax burden on new purchases does not help, on the contrary, it drives consumers away and hinders the road to decarbonisation. In this way, the automotive industry is weakening and not only cannot contribute to the recovery of the economy, but also risks

losing the important position it holds in terms of GDP and employment in the country. In detail, according to the sales channels, the January market is divided into 21,567 sales to individuals (+13.3% and 50.9% of share), 19,195 sales to companies (+4.4% and 45.3% share) and 1,615 sales per rental (-64.4% and 3.8% share). Petrol cars accounted for 38.3% of the January market (-16.4%). Subsequently, non-rechargeable hybrid cars account for 31% of the month market (+44.9%), while diesel cars account for 16.7% of the market (-33.6%), followed by plug-in hybrids. (7.6% share, +123.6% compared to January 2021), from electric (4.2%, +259%) and from gas cars (2.3%, +5.7%). Average CO₂ emissions from new cars stood at 118.2 g/km in January.

In France, in January 2022, 102,899 new registrations were recorded, down by 18.6% compared to January 2021. With reference to fuel consumption, in January petrol-driven cars fell (-31.5%, with 37.7% share) and diesel (-41.1%, with 18.3% share). Alternative fuel cars grow by 19.9%, with a 44% share. Hybrids (29.7% share) outnumber diesel. Rechargeable hybrids reported a share of 7.7% in the month (v3.2%) and non-rechargeable hybrids of 22% (+12.9%). Finally, electric cars reach 9.9% of the market (+57.9%) and gas cars 4.3%.

In the German market 184,112 units were registered in January, with a growth of 8.5%, the first market increase since June 2021. Domestic orders, in January 2022, are up by 53% on an annual basis. Looking at the sales channels, the cars registered to companies represent 64.8%, against 35.2% of the cars registered to private individuals.

With 20,892 new registrations (+28.1%), electric cars reach a market share of 11.3% in the month, while hybrid cars are 54,126 (+19.1% and 29.4% share), of which 18,900 plug-ins (-8.2%, with a 10.3% share). Petrol cars represent 36.7% of the total registered (67,575 units, +7.2%) and diesel cars 21.6% (39,713 units, -10.4%). The share of gas cars is 1%:

1,586 new LPG cars (0.9%) and 186 methane (0.1%).

The average CO₂ emissions of new cars registered in January 2022 was 123.8 g/km. Finally, the British market in January totaled 115,087 new cars registered, with a growth of 27.5%.

The British automotive association SMMT points out that, considering that the January 2021 results had weighed on the consequences of the lockdown, the data for January 2022 would have represented an improvement in any case, but it is still reassuring to see a market recovering. Once again, electrified vehicles are driving growth, despite continuing headwinds resulting from chip shortages, rising inflation, and rising cost of living. However, 2022 has begun satisfactorily and, with about 50 new electrified models coming out this year, consumers will find themselves faced with an increasingly broad offer, a useful element for achieving environmental targets.

The market share of private individuals in the month stood at 54.1%, while cars destined for companies accounted for 45.9% of the market. By type of fuel, diesel cars recorded a share of 5.2% in the month (-45.8% compared to January 2021), for petrol cars 44.7% (+14.6%), while non-rechargeable hybrids account for 29.7% of the market. Lastly, rechargeable cars represent 20.4% of the monthly market, of which 12.5% are BEVs (+130.6%) and 7.9% PHEVs (+47.3%) (ANFIA Press Release, February 17th, 2022).

Belgio: per SNCB 50 locomotive elettriche Traxx

50 locomotive elettriche Traxx di terza generazione (Fig. 4) saranno consegnate alla Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) da utilizzare per i suoi servizi passeggeri. Il primo ordine già fissato, del valore di circa 120 milioni di euro, riguarda la progettazione, la fabbricazione e l'omologazione di 24 locomotive. Le consegne dovrebbero iniziare nel 2026.



(Fonte – Source: Alstom)

Figura 4 – Alstom fornirà alla SNCB 50 locomotive elettriche Traxx.
Figure 4 – Alstom will supply Belgium's SNCB 50 electric Traxx locomotives.

Queste nuove locomotive saranno utilizzate per i viaggi nazionali e transfrontalieri sulle reti elettrificate in Belgio, Paesi Bassi, Lussemburgo e Germania, comprese alcune linee ad alta velocità. Sono progettati per l'uso con i vari sistemi di elettrificazione nei paesi e sono dotati di un sistema di segnalamento ETCS, nonché di tutti i sistemi di segnalamento convenzionali richiesti.

“Vorremmo ringraziare SNCB per aver riposto la sua fiducia nelle nostre soluzioni di trasporto. La locomotiva Traxx è la soluzione di mobilità più sostenibile nella sua categoria e può vantare un'affidabilità comprovata e un ciclo di manutenzione ottimizzato”, ha affermato B. BELVAUX, amministratore delegato di Alstom Benelux.

Lo sviluppo di questa nuova generazione di locomotive si basa sul comprovato successo della piattaforma Traxx. Più di 2.400 unità sono state vendute in tutto il mondo negli ultimi 20 anni. Sono stati approvati in 20 paesi e coprono una distanza totale annua di oltre 300 milioni di km. Nei paesi del Benelux, quasi 280 locomotive Traxx sono già in servizio commerciale.

La locomotiva Traxx di terza ge-

nerazione offre prestazioni operative migliorate: funziona a 200 km/h, offre una maggiore flessibilità e soddisfa i più recenti requisiti degli standard di sicurezza STI. È inoltre dotato di una maggiore efficienza energetica e gli intervalli di manutenzione sono stati estesi del 33% per migliorare la disponibilità e ridurre gli oneri di manutenzione.

La nuova locomotiva Traxx è stata progettata nello stabilimento Alstom di Mannheim e prodotta nello stabilimento di Kassel (Germania). I carrelli sono forniti dal sito di Siegen (Germania) e le strutture della carrozzeria sono prodotte a Wrocław (Polonia). Il sito di Alstom a Charleroi fornirà i sistemi di segnalamento nazionali per i quattro paesi e il sistema ETCS di livello 2 (*Comunicato Stampa SNCB*, 1 febbraio 2022).

Belgium: for SNCB 50 electric Traxx locomotives

50 third-generation electric Traxx locomotives (Fig. 4) will be delivered to Belgium's Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) for use on its passenger services. The first firm order, worth around €120 mil-

lion, covers the design, manufacturing and homologation of 24 locomotives. Deliveries are expected to begin in 2026.

These new locomotives will be used for domestic and cross-border journeys on the electrified networks in Belgium, the Netherlands, Luxembourg and Germany, including on a number of high-speed lines. They are designed for use with the various electrification systems across the countries and are equipped with an ETCS signalling system, as well as all the required conventional signalling systems.

“We would like to thank SNCB for placing its trust in our transport solutions. The Traxx locomotive is the most sustainable mobility solution in its category and can boast proven reliability and an optimised maintenance cycle,” said B. BELVAUX, Managing Director of Alstom Benelux.

The development of this new generation of locomotives builds on the proven success of the Traxx platform. More than 2,400 units have been sold throughout the world over the last 20 years. They have been approved in 20 countries and cover a total annual distance of more than 300 million kilometres. In the Benelux countries, nearly 280 Traxx locomotives are already in commercial service.

The third generation Traxx locomotive delivers increased operational performance: it runs at 200 km/h, provides increased flexibility and meets the most recent requirements of the TSI security standards. It also comes with a higher energy efficiency and its maintenance intervals have been extended by 33% to improve availability and reduce maintenance burden.

The new Traxx locomotive was designed at Alstom's site in Mannheim and is manufactured at the site of Kassel (Germany). The bogies are provided by the Siegen site (Germany) and the body structures are manufactured in Wrocław (Poland). Alstom's site at Charleroi will provide the national signalling systems for the four countries and the level 2 ETCS system (SNCB Press Release, February 1st, 2022).

Austria: ÖBB firma un ordine per 186 treni a due piani

Dopo che la conclusione della procedura di gara è stata ritardata da un procedimento giudiziario, tutti gli ostacoli legali sono stati rimossi. Ciò significa che ora ÖBB può concludere l'accordo quadro con Stadler. La decisione di aggiudicazione annunciata da ÖBB segnala che la strada è libera per l'ordine di ritiro dei primi veicoli. L'accordo quadro riguarda la produzione e la consegna di vari treni KISS a due piani a quattro, cinque e sei carrozze a più unità. Contando l'accordo quadro per ÖBB, Stadler ha finora venduto oltre 550 treni KISS. I treni saranno prodotti presso il nuovo centro di eccellenza Stadler per i treni a due piani a St. Margrethen (CH). Un primo ordine di call-off dovrebbe essere effettuato nel prossimo futuro. ÖBB e Stadler pubblicheranno ulteriori informazioni sui veicoli e sull'ordine iniziale nelle prossime settimane.

“Siamo estremamente lieti che, dopo una procedura di appalto ritardata, ci sia stato ora legalmente aggiudicato l'appalto da ÖBB. I veicoli di Stadler operano da anni con successo sulle rotaie austriache. Il fatto che ora siamo anche in grado di fornire la prossima generazione di treni a due piani a più unità in Austria con ÖBB ci riempie di grande orgoglio”, afferma P. SPUHLER, presidente del consiglio di amministrazione e CEO del gruppo a.i. di Stadler (*Comunicato Stampa Stadler*, 23 febbraio 2022).

Austria: ÖBB completes the order for 186 double-decker trains once again

After the conclusion of the tendering process was delayed by court proceedings, all legal obstacles have now been removed. This means that ÖBB can now conclude the framework agreement with Stadler. The award decision announced by ÖBB signals that the way is clear for the call-off order of the first vehicles. The framework agree-

ment covers the manufacture and delivery of various four-, five- and six-car double-decker multiple-unit KISS trains. Counting the framework agreement for ÖBB, Stadler has so far sold over 550 KISS trains. The trains will be manufactured at Stadler's new centre of excellence for double-decker trains in St. Margrethen (CH). A first call-off order is expected to be made soon. ÖBB and Stadler will publish further information on the vehicles and the initial order in the coming weeks.

“We are extremely pleased that, after a delayed tendering process, we have now been legally awarded the contract by ÖBB. Vehicles from Stadler have been operating successfully on Austrian rails for years. The fact that we are now also able to supply the next generation of double-decker multiple-unit trains to Austria with ÖBB fills us with great pride,” says P. SPUHLER, Chairman of the Board of Directors and Group CEO a.i. of Stadler (Stadler Press Release, February 23rd, 2022).