

Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION

Turchia: FSI per la formazione specialistica di personale ferroviario

Firmato un accordo tra Ferrovie dello Stato Italiane e Ferrovie turche (TCDD) per le attività di formazione specialistica del personale di manutenzione delle linee ferroviarie.

Il know-how tecnico ingegneristico di FS Italiane sarà trasferito con due corsi di formazione studiati per le esigenze di TCDD. Il contratto è stato sottoscritto durante un gruppo di lavoro congiunto svoltosi a Roma, previsto dal Memorandum of Understanding (MoU) firmato nel 2017 per individuare aree di collaborazione reciproca. Lo sviluppo di ulteriori opportunità di cooperazione tecnica per la sicurezza ferroviaria e la fattibilità di progetti ingegneristici da realizzare ad hoc per TCDD è stato uno dei temi affrontati nel corso dei lavori. È stata valutata inoltre la possibilità di fornire una consulenza specialistica per realizzare un laboratorio per il test di rotabili ferroviari.

Nel corso dell'incontro Italferr (la società d'ingegneria di FS Italiane) ha fatto il punto sull'upgrading del Corridoio ferroviario Istanbul-Salonicco. Allo studio anche un ulteriore perfezionamento formativo per ingegneri di TCDD, in partnership con l'Università La Sapienza di Roma, in ingegneria ferroviaria (Dedicated Post-Bachelor Training Program, Master Degree, Post-Master Specialist Course). Si rafforza così la decennale cooperazione tra FS Italiane e TCDD. Negli anni il Gruppo

ha fornito servizi di consulenza a TCDD attraverso Rete Ferroviaria Italiana (RFI), Trenitalia e Italferr. Nel maggio 2017 è stato firmato con TCDD un MoU ad ampio spettro, avviando gruppi di lavoro congiunti che hanno raggiunto il primo obiettivo per trasferire know-how tecnico specialistico.

Italferr ha terminato nel 2017 lo studio di fattibilità e la progettazione preliminare e definitiva (valore di oltre € 1 milione di euro) del collegamento ferroviario fra l'aeroporto di Esenboga e Ankara (circa 27 km). Italferr ha inoltre concluso, nel dicembre 2016, la supervisione dei lavori del tunnel Eurasia (8,4 km), autostrada sotto il Bosforo progettata per collegare la sponda asiatica con quella europea della città terminata con 8 mesi d'anticipo rispetto ai tempi previsti. Nel novembre 2017 TCDD ha approvato l'estensione del contratto a gennaio 2021 per gestire la fase di Operation del tunnel. Anche Italcertifer ha consolidato la propria presenza nel Paese, certificando numerose linee AV e convenzionali (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 5 marzo 2018).

Turkey: FSI agreement for the specialized training of railway personnel

Signed an agreement between Italian Railways and Turkish Railways (TCDD) for specialized training activities of railway line maintenance personnel.

FS Italiane's technical engineering know-how will be transferred with two training courses designed for the needs of TCDD. The contract was signed during a joint working group

in Rome, envisaged by the Memorandum of Understanding (MoU) signed in 2017 to identify areas for mutual collaboration. The development of further technical cooperation opportunities for railway safety and the feasibility of engineering projects to be implemented ad hoc for TCDD was one of the themes addressed during the course of the works. The possibility of providing specialist advice for the development of a railway rolling stock testing laboratory was also assessed.

During the meeting Italferr (the engineering company of FS Italiane) took stock of the upgrading of the Istanbul-Thessaloniki railway corridor. A further training course for TCDD engineers, in partnership with the La Sapienza University of Rome, in railway engineering (Dedicated Post-Bachelor Training Program, Master Degree, Post-Master Specialist Course) is also under consideration. Thus the ten-year cooperation between FS Italiane and TCDD is strengthened. Over the years, the Group has provided consulting services to TCDD through the Italian Rail Network (RFI), Trenitalia and Italferr. In May 2017 a wide-ranging MoU was signed with TCDD, launching joint working groups that have achieved the first objective to transfer specialist technical know-how.

In 2017 Italferr completed the feasibility study and the preliminary and final design (worth over € 1 million) of the railway connection between the Esenboga airport and Ankara (about 27 kilometers). In December 2016, Italferr also completed the supervision of the works of the Eurasia tunnel (8.4 km), a highway under the Bosphorus designed to connect the Asian side with the European one of the city which ended 8 months earlier than scheduled. In November 2017, TCDD approved the extension of the contract in January 2021 to manage the tunnel operation phase. Italcertifer has also consolidated its presence in the country, certifying numerous AV and conventional lines (FSI Group Press Release, march 5th, 2018).

Italia-Francia: osservatorio Ambientale Terzo Valico, aggiornato il Protocollo Gestione Amianto

Ritroviamo, fra i temi principali al centro della seduta dell'Osservatorio Ambientale tenutasi il 14 marzo a Genova, l'aggiornamento del Protocollo Gestione Amianto, le nuove Linee guida per la gestione delle polveri sottili in cantiere e gli esiti di un sopralluogo geologico in località Trasta (Genova).

- *L'aggiornamento 2018 del Protocollo Gestione Amianto*

A distanza di 4 anni dalla prima versione, l'Osservatorio Ambientale per il Terzo valico dei Giovi ha ratificato l'attività del Gruppo di lavoro per l'aggiornamento del Protocollo Gestione Amianto, che capitalizza l'esperienza di oltre 21 km di gallerie scavate anche in presenza di amianto.

Il nuovo Protocollo – che nella sua prima versione aveva una veste più tecnico-scientifica – ora diventa un vero e proprio manuale per tutti gli operativi di cantiere, nonché un fondamentale documento di riferimento per la realizzazione dei lotti consegnati e in affidamento, una norma pragmatica da seguire in modo sistematico. La prima novità riguarda il modello previsionale basato sulla geologia, che ora risulta più approfondito e quindi più attendibile, riducendone la cosiddetta “alea geologica”, ossia la probabilità di incorrere in imprevisti. Altro avanzamento interessa il controllo dei valori di fibre presenti nell'aria, che ora avviene con una tecnica migliore rispetto a quella imposta dalla legge (SEM anziché MOCF) e determina anche un affinamento della definizione delle azioni derivanti dagli stati di allerta e quindi delle modalità di intervento da attuare in caso di presenza di amianto nelle rocce al fronte di scavo. L'affinamento coinvolge tutti i passaggi di controllo, campionamento e monitoraggio, dal fronte di scavo fino all'ambiente di vita, ovvero all'esterno delle recinzioni di cantiere.

Un'ulteriore implementazione riguarda poi il metodo di campionamento del fronte di scavo quando si impiega una Tunneling Bore Machine (TBM), situazione in cui il fronte di avanzamento non è direttamente ispezionabile. In tal caso si è resa compatibile l'operazione di indagine con la "produzione di cantiere", senza complicanze per gli operatori. Vengono riportati alcuni esempi concreti di applicazione delle metodiche, come lo scavo di una situazione tipica con probabilità medio-bassa di incontrare amianto e una, altrettanto tipica, con probabilità alta.

Novità anche per quanto riguarda il controllo dello stato dell'aria, che ora viene svolto tramite una rete ben più articolata ed estesa a tutti i siti di deposito oltre che ai cantieri di scavo. Il controllo sarà sistematicamente allargato a tutti i nuovi siti di deposito che verranno attivati.

Nuova, infine, è anche la sezione che regola la gestione corretta delle acque utilizzate per abbattere le polveri di cantiere e dei siti di deposito senza impattare sull'ambiente.

- *Nuove linee guida per il monitoraggio delle polveri sottili*

Nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale applicato da Cociv, è stato verificato che le lavorazioni connesse con l'opera Terzo Valico possono influire sui livelli di PM10.

Per capire l'entità di questo impatto sull'eventuale incremento, sia rispetto ai limiti normativi vigenti sia rispetto ai valori ambientali ante operam, sono state redatte delle Linee guida basate sui metodi di analisi e valutazione sviluppati dalle ARPA Piemonte e Liguria.

Le Linee guida, tenendo conto delle caratteristiche dei vari contesti ambientali in cui sono localizzati i cantieri (zone urbanizzate o più remote), definiscono i valori soglia in base ai quali identificare le possibili situazioni di impatto eccessivo sulla componente PM10.

In caso di superamento delle soglie, il documento definisce inoltre un protocollo di comunicazioni e in-

terventi di mitigazione e stabilisce la necessità di chiarire eventuali responsabilità dei cantieri coinvolti, con la descrizione dettagliata delle operazioni di mitigazione adottate, la loro tempistica e il riscontro dell'efficacia delle azioni intraprese.

- *Verifica geologica in località Trasta*

Gli abitanti di Genova-Trasta (via Adda - Salita Ceresola - via Ciambriani - Pian dei Bianchi- zona sopra Lazzaretto), temendo la presenza di un dissesto del versante dove sono localizzate le loro abitazioni, conseguente alle lavorazioni del Terzo Valico, hanno chiesto di effettuare valutazioni tecniche al riguardo. L'area in esame è interessata dallo scavo di quattro gallerie principali (galleria di Valico - binario pari e dispari e Interconnessione Voltri - binario pari e dispari) e da gallerie minori di by-pass. Le gallerie sono realizzate a una profondità di circa 70-100 metri dal piano campagna; il fronte di avanzamento di tre delle gallerie principali ha già oltrepassato il versante in oggetto, mentre nel caso della quarta ha oltrepassato la verticale delle frazioni abitate.

Essendo note le criticità geoidrologiche del versante, prima dell'inizio lavori Cociv aveva redatto relazioni “testimonial di stato” e allestito sistemi di monitoraggio, dai quali non sono risultati movimenti generalizzati di versante, ma movimenti superficiali contestualmente allo scavo delle gallerie. Riconoscendo quindi la correlazione tra le attività in corso e la comparsa di fessurazioni nei fabbricati presenti sul versante, Cociv ha già avviato le procedure assicurative per risarcire i proprietari danneggiati.

Accogliendo la richiesta degli abitanti, il 22 febbraio è stato effettuato un sopralluogo per verificare lo stato dei luoghi, cui hanno partecipato, oltre ad alcuni cittadini, rappresentanti di Cociv, Italferr, Arpa Liguria, Comune di Genova (Ufficio Tecnico e Protezione Civile) e del Commissario straordinario di Governo e componenti del Gruppo di lavoro Idrogeologia dell'Osservatorio Ambientale. I tecnici geologi e ingegneri presenti

hanno confermato che non c'è evidenza di fenomeni profondi che possano coinvolgere il versante nel suo complesso e che i danni ai fabbricati e le lesioni in corrispondenza di alcuni tratti stradali sono imputabili a movimenti differenziali superficiali.

Anche se i dati strumentali da circa un anno non hanno più evidenziato ulteriori movimenti, i monitoraggi comunque proseguiranno con le frequenze previste in relazione alle attività da completare (*Comunicato Stampa Ministero Infrastrutture e Trasporti*, 19 marzo 2018).

Italy-France: Terzo Valico Environmental Observatory, updated the Asbestos Management Protocol

Among the main topics at the center of the session of the Environmental Observatory held March 14 in Genoa: the update of the Asbestos Management Protocol, the new Guidelines for the management of fine dust at the construction site and the results of a geological survey in Trasta (Genoa).

- The 2018 update of the Asbestos Management Protocol
4 years after the first version, the Environmental Observatory for the Third Pass of the Giovi has ratified the work of the Working Group for the updating of the Asbestos Management Protocol, which capitalizes the experience over 21 km of tunnels dug even in the presence of asbestos.

The new Protocol - which in its first version was more technical-scientific - now becomes a real manual for all site operators, as well as a fundamental reference document for the construction of the batches delivered and in custody, a pragmatic standard to be followed in a systematic way. The first change concerns the forecast model based on geology, which is now more in-depth and therefore more reliable, reducing the so-called "geological alea", that is the probability of incurring unforeseen events. Another advancement concerns the control of the values of fibers present in the air,

which now takes place with a technique better than that required by law (SEM rather than MOCF) and also determines a refinement of the definition of the actions deriving from the alert states and therefore the modalities of intervention to be implemented in case of presence of asbestos in the rocks at the excavation face. The refinement involves all the steps of control, sampling and monitoring, from the excavation front to the living environment, that is, outside the yard fences.

A further implementation concerns the method of sampling the excavation face when a Tunneling Bore Machine (TBM) is used, a situation in which the feed front can not be directly inspected. In this case the investigation operation was compatible with the "production of the building site", without complications for the operators. Some concrete examples of application of the methods are reported, such as the excavation of a typical situation with a medium-low probability of encountering asbestos and an equally typical one with a high probability.

News also regarding the control of the state of the air, which is now carried out through a much more articulated network and extended to all the storage sites as well as to the excavation sites. The control will be systematically extended to all the new deposit sites that will be activated.

Finally, the new section is also the one that regulates the correct management of the water used to break down construction site dust and storage sites without impacting the environment.

- New guidelines for monitoring fine particles

In the context of the Environmental Monitoring Plan applied by Cociv, it has been verified that the workings connected to the Terzo Valico work can influence the PM10 levels.

To understand the extent of this impact on the possible increase, both with respect to the regulatory limits in force and with respect to the envi-

ronmental values before the operation, guidelines were drafted based on the analysis and evaluation methods developed by ARPA Piedmont and Liguria.

The Guidelines, taking into account the characteristics of the various environmental contexts in which the sites are located (urbanized or more remote areas), define the threshold values on the basis of which to identify the possible situations of excessive impact on the PM10 component.

If the thresholds are exceeded, the document also defines a protocol of communications and mitigation actions and establishes the need to clarify possible responsibilities of the involved sites, with a detailed description of the mitigation operations adopted, their timing and the confirmation of effectiveness of the actions taken.

- Geological verification in Trasta
The inhabitants of Genoa-Trasta (via Adda - Salita Ceresola - via Ciambriani - Pian dei Bianchi - area above Lazzaretto), fearing the presence of a breakdown of the slope where their homes are located, resulting from the work of the Third Pass, have asked to carry out technical assessments in this regard. The area under examination is affected by the excavation of four main tunnels (Valico tunnel - even and odd track and Voltri - even and odd track interconnection) and by smaller bypass tunnels. The galleries are built at a depth of about 70-100 meters from the countryside level; the advancement front of three of the main tunnels has already crossed the side in question, while in the case of the fourth it has exceeded the vertical of the inhabited hamlets.

Since the geo-hydrological issues of the slope are known, before beginning work Cociv had drawn up "state testimonial" reports and set up monitoring systems, from which there were no generalized movements of the slope, but superficial movements simultaneously with the excavation of the tunnels. Recognizing therefore the correlation between the activities in progress and the appearance of cracks in the buildings on the slope, Cociv has al-

ready started the insurance procedures to compensate the damaged owners.

Accepting the request of the inhabitants, on 22 February an inspection was carried out to verify the status of the places, in addition to some citizens, representatives of Cociv, Italferr, Arpa Liguria, the Municipality of Genoa (Technical Office and Civil Protection) and of the Extraordinary Government Commissioner and members of the Hydrogeology Working Group of the Environmental Observatory. The geologists and engineers present have confirmed that there is no evidence of deep phenomena that may involve the slope as a whole and that damage to buildings and injuries in some road sections are attributable to superficial differential movements.

Even if the instrumental data for about a year have not shown any further movements, the monitoring will however continue with the expected frequencies in relation to the activities to be completed (Press Release Ministry of Infrastructures and Transport, March 19th, 2018).

TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

Olanda: QBuzz si aggiudica concessione servizi tpl nell'area dav

Prima vittoria in Olanda di Busitalia (Gruppo FS Italiane) nelle gare per l'assegnazione di servizi per il trasporto pubblico locale (TPL).

Alla controllata Qbuzz, infatti, sono stati aggiudicati i servizi dell'area Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden (DAV), fra Utrecht e Rotterdam. Un bacino con un'utenza di oltre 400mila abitanti.

La concessione, valore economico 48 milioni di euro all'anno e durata 8 anni, comprende la gestione della linea ferroviaria regionale fra Geldermalsen e Dordrecht (linea MerwedeLingelijn) e i servizi con autobus nell'area DAV.

Qbuzz investirà oltre 45 milioni di euro per autobus elettrici di ulti-

ma generazione e per l'ammodernamento della flotta di treni. Investimenti che miglioreranno il comfort di viaggio e la sostenibilità ambientale nei collegamenti fra Dordrecht, Papendrecht e Sliedrecht (le principali città dell'area DAV) sia con Rotterdam sia con le aree rurali.

Qbuzz è il terzo operatore del trasporto pubblico locale olandese. Gestisce i servizi TPL delle aree di Utrecht e Groningen-Drenthe. Nel 2017 ha registrato un fatturato di circa 200 milioni di euro. Il 40% della flotta (614 autobus e 26 tram) ha meno di cinque anni. Nel 2017 ha trasportato circa 90 milioni passeggeri.

Con l'acquisizione di Qbuzz, nel settembre 2017, l'offerta di trasporto Busitalia - fatturato 460 milioni di euro, nel 2017 - raggiunge oltre 130 milioni di bus/km annui, circa 2 milioni di treni/km e 36mila miglia nautiche. La flotta complessiva di Busitalia è di 3mila autobus, 45 treni, 44 tram, 8 motonavi.

Busitalia, in Italia, opera i servizi TPL in Veneto, Toscana, Umbria e Campania. Oltre ai collegamenti su gomma, Busitalia gestisce la tramvia di Padova, la ex Ferrovia Centrale Umbra e la navigazione sul lago Trasimeno. Con il brand Busitalia Fast fa collegamenti su gomma di media e lunga percorrenza in Italia e all'estero (Comunicato Stampa BusItalia, 23 febbraio 2018).

Holland: QBuzz is awarded a license to provide tpl services in the dav area

First victory in the Netherlands of Busitalia (FS Italian Group) in tenders for the allocation of services for local public transport (TPL).

In fact, the subsidiary Qbuzz has been awarded the services of the Drechtsteden area, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden (DAV), between Utrecht and Rotterdam. A basin with an audience of over 400 thousand inhabitants.

The concession, worth € 48 million a year and 8 years, includes the

management of the regional railway line between Geldermalsen and Dordrecht (MerwedeLingelijn line) and bus services in the DAV area.

Qbuzz will invest over 45 million euros for the latest generation of electric buses and for the modernization of the train fleet. Investments that will improve travel comfort and environmental sustainability in the connections between Dordrecht, Papendrecht and Sliedrecht (the major cities of the DAV area) both with Rotterdam and with rural areas.

Qbuzz is the third largest operator of Dutch local public transport. Manages the TPL services of the areas of Utrecht and Groningen-Drenthe. In 2017 it recorded a turnover of around 200 million euros. 40% of the fleet (614 buses and 26 trams) is less than five years old. In 2017 it transported around 90 million passengers.

With the acquisition of Qbuzz, in September 2017, the Busitalia transport offer - turnover of € 460 million, in 2017 - reaches over 130 million bus / km per year, about 2 million trains / km and 36 thousand nautical miles. The total fleet of Busitalia is 3 thousand buses, 45 trains, 44 trams, 8 motorboats.

Busitalia, in Italy, operates the TPL services in Veneto, Tuscany, Umbria and Campania. In addition to road connections, Busitalia operates the Padua tramway, the former Umbrian Central Railway and navigation on Lake Trasimeno. With the Busitalia Fast brand, it makes medium and long-distance road connections in Italy and abroad (Press Release BusItalia, February 23rd, 2018).

TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION

Italia-Slovenia: DKV è già pronta per il nuovo pedaggio free flow

Il 1 aprile 2018 la Slovenia cambierà sistema di pedaggio, a partire da tale data l'accesso alle strade soggette a pedaggio non avverrà tramite l'attraversamento di caselli, ma

con il sistema di "free flow" DarsGo, senza barriere. Tutti i veicoli con peso a pieno carico oltre 3,5 t dovranno essere dotati di un box pedaggio (OBU) associato al veicolo e dovranno essere registrati per il nuovo sistema di pedaggio. Le carte DARS e i box ABC finora utilizzati non saranno, quindi, più utilizzabili. Sul sito web DKV i clienti possono già registrarsi per ricevere il nuovo sistema di pedaggio. Una volta effettuata la registrazione le nuove On Board Unit postpay potranno essere inviate a qualsiasi indirizzo di consegna nell'UE oppure ritirate presso le stazioni di servizio DARS locali. DKV consiglia di registrarsi quanto prima per procurarsi l'OBU in anticipo ed evitare lunghe attese o difficoltà di movimento al momento dell'entrata in vigore del nuovo sistema di pedaggio.

La nuova On Board Unit di DKV ha un unico costo di emissione pari a 10€, poi non bisognerà pagare nessun canone di noleggio o tasse di servizio. Il box pedaggio resta comunque di proprietà del gestore del pedaggio DARS. Ogni On Board Unit è inoltre vincolata al veicolo associato; come per il GO-box in Austria e il nuovo DKV BOX Europe, il numero di assi è modificabile manualmente.

- *Nota per il Lettore: DKV Euro Service*

Da più di 80 anni DKV Euro Service è uno dei principali fornitori di servizi nel settore della logistica e dei trasporti. Dall'approvvigionamento in viaggio senza contanti in più di 60.000 punti di accettazione multi-marca al conteggio del pedaggio fino al rimborso IVA, DKV offre svariate prestazioni utili per ottimizzare e controllare i parchi veicolari in tutta Europa. DKV fa parte del DKV Mobility Services Group che conta 870 collaboratori, è presente in 42 paesi e nel 2016 ha conseguito un fatturato di 6,3 miliardi di Euro. Attualmente conta più di 140.000 clienti con 2,7 milioni di DKV CARD e On Board Units in uso. Nel 2017 la DKV CARD è stata premiata come "best brand" per la tredicesima volta consecutiva nella categoria carte di rifornimento

e servizi (Comunicato Stampa DKV, 1 marzo 2018).

Italy-Slovenia: DKV is ready for the new free flow toll

On 1 April 2018 Slovenia will change the tolling system, as of this date access to toll roads will not take place through toll booths, but with the DarsGo "free flow" system, without barriers. All vehicles with a full load weight over 3.5 t must be equipped with a toll box (OBU) associated with the vehicle and must be registered for the new toll system. The DARS cards and the ABC boxes used up to now will therefore not be more usable. Customers can already register on the DKV website to receive the new toll system. Once registered, the new postpay On Board Units can be sent to any delivery address in the EU or picked up at local DARS service stations. DKV recommends that you register as soon as possible to obtain the OBU in advance and avoid long waits or movement difficulties upon entry into force of the new toll system.

The new DKV On Board Unit has a single issue cost of € 10, then no rental fee or service tax will be required. However, the toll box remains the property of the DARS toll operator. Each On Board Unit is also bound to the associated vehicle; as for the GO-box in Austria and the new DKV BOX Europe, the number of axes can be changed manually.

- *Note for the Reader: DKV Euro Service*

DKV Euro Service has been a leading provider of services in the logistics and transport sector for over 80 years. From cashless travel to more than 60,000 multi-brand acceptance points to toll count up to VAT rebate, DKV offers a variety of benefits to optimize and control vehicle fleets throughout Europe. DKV is part of the DKV Mobility Services Group with 870 employees, is present in 42 countries and in 2016 achieved a turnover of 6.3 billion euros. It currently has more than 140,000 customers with 2.7 million DKV CARD

and On Board Units in use. In 2017 the DKV CARD was awarded as the "best brand" for the thirteenth consecutive time in the category of refueling cards and services (DKV Press Release, March 1st, 2018).

INDUSTRIA MANUFACTURES

India: nuovo laboratorio CBTC per Ansaldo STS

A. BARR, Amministratore Delegato, ha inaugurato il nostro laboratorio di integrazione CBTC (Communication Based Train Control) negli uffici di Bangalore. Si tratta di un impianto all'avanguardia che rafforza la capacità dell'unità indiana, permettendo di eseguire i test funzionali direttamente in loco. Prima dell'apertura del laboratorio, i test necessari al team indiano venivano svolti dai colleghi francesi di Les Ulis. A. RAJ (Senior Signalling Configuration Engineer) ha spiegato che per la preparazione del nuovo laboratorio sono stati necessari tre mesi di studio negli uffici di Les Ulis, dove ha approfondito il funzionamento della piattaforma CBTC.

“Negli ultimi mesi, i colleghi dalle nostre divisioni in Francia e India – ha spiegato –, hanno collaborato per assicurare il successo della piattaforma CBTC di Bangalore”.

L'apertura del laboratorio CBTC rappresenta l'ultimo passo della strategia di Ansaldo STS per la regione indiana, un piano che mira a creare competenze locali e ad assicurare la capacità dell'azienda di intercettare le opportunità di business presenti nel fiorente mercato locale. La nuova struttura, inoltre, supporterà anche i progetti di altri enti sempre legati al mondo del trasporto urbano. “Al nostro laboratorio ATS (Automatic Train Supervision) completamente funzionante, già presente nei nostri uffici si aggiunge il laboratorio operativo di integrazione CBTC.

Speriamo che utilizzando questa nuova struttura il nostro team sia in

grado di rispondere tanto alle esigenze locali come ai bisogni internazionali" ha concluso RAJ.

In India, Ansaldo STS sta lavorando a un considerevole numero di progetti, che includono: Noida – Greater Noida Metro: CBTC Signalling & Telecommunications system (30 km, 22 stazioni, non interrate); Navi Mumbai Metro: CBTC Signalling, costruzione di un nuovo sistema di metropolitana in Navi Bombay (per la fase 1: 11.1 km, 11 stazioni a cielo aperto, E&M chiavi in mano); Calcutta Metro: CBTC Signalling & Telecommunications system (16.6 km, 12 stazioni, 6 sotterranee 6 all'aperto); Bombay Monorail: Signalling system Track Circuit (0.9 km) operative (COMUNICATO STAMPA ANSALDO STS GRUPPO HITACHI, 8 marzo 2018).

India: new CBTC laboratory for Ansaldo STS

A. BARR, Managing Director, inaugurated our CBTC (Communication Based Train Control) integration laboratory in Bangalore offices. This is a state-of-the-art plant that strengthens the capacity of the Indian unit, allowing it to perform functional tests directly on site. Before the opening of the laboratory, the tests necessary to the Indian team were carried out by the French colleagues of Les Ulis. A. RAJ (Senior Signaling Engineer) explained that for the preparation of the new laboratory it took three months of study in the offices of Les Ulis, where he deepened the operation of the CBTC platform.

"In recent months, our colleagues from our divisions in France and India - he explained - have worked together to ensure the success of the Bangalore CBTC platform".

The opening of the CBTC laboratory is the latest step in Ansaldo STS's strategy for the Indian region, a plan that aims to create local skills and ensure the company's ability to intercept business opportunities in the thriving local market. The new structure will also support the projects of other entities that are always linked to the world of urban transport. "At our fully func-

tioning Automatic Train Supervision (ATS) laboratory, already present in our offices is the CBTC integration laboratory.

We hope that by using this new structure, our team will be able to respond to local needs as well as international needs", concluded RAJ.

In India, Ansaldo STS is working on a considerable number of projects, including: Noida - Greater Noida Metro: CBTC Signaling & Telecommunications system (30 km, 22 stations, not buried); Navi Mumbai Metro: CBTC Signaling, construction of a new metro system in Navi Bombay (for phase 1: 11.1 km, 11 open-air stations, turnkey E & M); Calcutta Metro: CBTC Signaling & Telecommunications system (16.6 km, 12 stations, 6 underground 6 outdoor); Bombay Monorail: Signaling System Track Circuit (0.9 km) operational (Press Release Ansaldo STS Hitachi Group, March 8th, 2018).

Qatar: un avamposto sul Golfo Persico

Anas International Enterprise S.p.A. è la società di servizi integrati di ingegneria, il cui capitale è interamente detenuto da Anas (Gruppo FS Italiane), che dal 2012 opera sui mercati internazionali e in particolare nel Golfo Persico, così come Italferr.

Nel settembre 2012, a seguito dell'aggiudicazione da parte di Anas di una gara internazionale, è stato infatti firmato un contratto per servizi professionali di Quality Control & Quality Assurance sulle pavimentazioni stradali con l'Autorità dei Lavori Pubblici in Qatar, per una durata prevista di 60 mesi. Nell'ottobre 2017 il contratto è stato esteso di 18 mesi.

L'obiettivo principale del contratto di consulenza è quello di monitorare i livelli di qualità sul tutto il network stradale in fase di sviluppo nel paese della penisola araba, il cui territorio comprende deserto arido e una lunga costa di spiagge e dune.

Il contratto prevede 10 task tecnici, che spaziano dallo sviluppo di un manuale di Audit (Controllo e Assi-

curazione Qualità) allo sviluppo di un sistema di formazione e certificazione del personale coinvolto nella costruzione delle pavimentazioni stradali.

Parallelamente proseguono i progetti di Italferr nella stessa regione: da giugno 2013, la società di ingegneria sta sviluppando la progettazione di dettaglio per la linea Rossa della metropolitana di Doha che collegherà il New Doha International Airport (NDIA) nella West Bay Area, al centro della capitale.

Italferr è responsabile della progettazione del tracciato, della gestione RAMS, del Value Management Engineering, del System Assurance Management, del Requirements Management e dell'Interface Management.

Dal mese di gennaio 2014 Italferr è stata coinvolta anche nella progettazione di tutti gli impianti MEP (Mechanical Electrical and Plumbing) delle stazioni, attività sviluppata con la nuova metodologia BIM (Building Information Modeling). Le attività sono state avviate nel giugno del 2013 e termineranno entro la prima metà del 2018.

In raggruppamento con altre imprese leader del settore, Italferr si è aggiudicata inoltre il contratto per le attività di Project Management Consultancy Services e di assistenza tecnica nei lavori per la rete tramviaria di Lusail, città che dista 15 km dalla capitale del Qatar, Doha. Le attività prevedono il completamento delle opere civili, la realizzazione dei sistemi tecnologici e impiantistici, lo sviluppo degli impianti di manutenzione e la fornitura di materiale rotabile a servizio delle 4 linee pianificate, per un totale di 38 km, di cui 10 in tunnel e 37 stazioni. Le attività sono state avviate a maggio del 2016 per una durata di 51 mesi.

Con le nostre società di ingegneria intendiamo esportare all'estero i nostri servizi integrati nel settore delle infrastrutture di trasporto, tra le punte di diamante del nostro Gruppo e uno dei pilastri principali del nostro Piano Industriale 2017-

2026 (Comunicato Stampa Italferr, 19 febbraio 2018).

Qatar: an outpost on the Persian Gulf

The FS Italiane Group in Qatar with Italferr and Anas International Anas International Enterprise S.p.A. is the integrated engineering services company, whose capital is wholly owned by Anas (FS Italiane Group), which since 2012 operates in international markets and in particular in the Persian Gulf, as well as Italferr.

In September 2012, following the awarding of an international tender by Anas, a contract was signed for professional Quality Control & Quality Assurance services on road pavements with the Public Works Authority in Qatar, for an expected duration of 60 months. In October 2017, the contract was extended for 18 months.

The main objective of the consultancy contract is to monitor the quality levels on the entire road network under development in the country of the Arabian peninsula, whose territory includes dry desert and a long coastline of beaches and dunes.

The contract includes 10 technical tasks, ranging from the development of an Audit manual (Quality Assurance and Control) to the development of a training and certification system for personnel involved in the construction of road paving.

At the same time, Italferr projects in the same region continue: from June 2013, our engineering company is developing the detailed design for the Red Line of the Doha Metro that will connect the New Doha International Airport (NDIA) in the West Bay Area, at the center of the capital.

Italferr is responsible for the design of the route, RAMS management, Value Management Engineering, System Assurance Management, Requirements Management and Interface Management.

Since January 2014, Italferr has also been involved in the design of all the MEP (Mechanical Electrical and Plumbing) systems of the stations, ac-

tivities developed with the new BIM (Building Information Modeling) methodology. The activities were launched in June 2013 and will finish by the first half of 2018

In combination with other leading companies in the sector, Italferr has also been awarded the contract for the activities of Project Management Consultancy Services and technical assistance in the works for the tram network of Lusail, a city that is 15 km from the capital of Qatar, Doha. The activities include the completion of civil works, the construction of technological systems and systems, the development of maintenance facilities and the supply of rolling stock for the 4 planned lines, for a total of 38 km, of which 10 in tunnels and 37 stations. The activities were launched in May 2016 for a duration of 51 months. With our engineering companies we intend to export our integrated services in the field of transport infrastructures abroad, among the spearheads of our Group and one of the main pillars of our Business Plan 2017 - 2026 (Italferr Press Release, February 19th, 2018).

India: la prima e più potente locomotive fabbricata nel Paese

Alstom ha annunciato il completamento nei tempi previsti della prima locomotiva al 100% elettrica dal suo impianto di avanguardia di Madhepura nello stato di Bihar. In linea con l'obiettivo del governo e delle ferrovie indiane di elettrificazione totale e mobilità sostenibile, queste nuove locomotive non solo abbatteranno i costi di esercizio per le ferrovie, ma ridurranno significativamente anche le emissioni di gas serra.

La prima locomotiva fa parte di un ordine da 3,5 miliardi di euro siglato nel 2015, comprendente 800 locomotive elettriche a doppia sezione, che contribuisce al programma di partnership pubblico-privato del Ministero delle ferrovie inteso a modernizzare l'infrastruttura ferroviaria del paese. Questo accordo rimane il più grande investimento diretto estero nel settore ferroviario a oggi effet-

tuato e riveste un ruolo strategico nella creazione di un effetto moltiplicatore sull'economia. Si tratta anche di uno dei più grandi contratti nella storia di Alstom.

"Le nostre attività operative in India sono di enorme importanza per il nostro business a livello globale e ribadiamo il nostro impegno a sviluppare le esigenze infrastrutturali del Paese, migliorando la qualità dei servizi ai cittadini e investendo nell'economia nazionale", afferma H. POU-PART-LAFARGE, Presidente e Amministratore delegato di Alstom.

A ulteriore commento del completamento della prima locomotiva elettrica, aggiunge "Questo progetto rappresenta un chiaro esempio dell'impegno di Alstom in 'Make in India'. Oltre a creare direttamente e indirettamente migliaia di posti di lavoro, abbiamo costruito una solida catena di fornitura localizzata per questo progetto, con il 90% dei componenti per il prototipo forniti a livello locale".

Grazie ai suoi 12.000 cavalli, ogni locomotiva a doppia sezione, che fa parte della famiglia di locomotive "Prima" di Alstom, ha una capacità di traino di 6.000 t e una velocità di 120 km/h, consentendo un movimento più rapido e sicuro dei più pesanti treni merci in tutto il paese e decongestionando i servizi dei treni passeggeri e merci. Dotate della tecnologia di trazione basata su IGBT, queste locomotive saranno conformi agli standard indiani per il trasporto merci e avranno la capacità di resistere alle impegnative condizioni climatiche e generali del paese. Le locomotive sono state sviluppate con il supporto di 6 siti Alstom in Francia: Belfort per le scocche delle prime 6 carrozze, Ornans per i motori, Tarbes per la trazione, Le Creusot per i carrelli, Villeurbanne per i sistemi di monitoraggio e controllo dei treni e Saint-Ouen per la progettazione.

In un altro significativo successo, Alstom ha firmato tre contratti del valore di circa 75 milioni di euro: un contratto per l'alimentazione assegnato da Mumbai Metro Rail Corporation Ltd (MMRCL), un contratto

per nuovi convogli da Chennai Metro Rail Corporation e un altro contratto di alimentazione da Jaipur Metro Rail Corporation. Questo sviluppo mostra la crescente impronta di Alstom nel paese, sia nello spazio urbano sia nello spazio delle linee principali.

Inoltre, è stata completata la fase 1 della costruzione dell'impianto per locomotive elettriche a Madhepura e del deposito a Saharanpur, con i lavori che procedono secondo le tempistiche contrattuali. Per dare un impulso alle competenze e all'occupazione locale, sono state avviate iniziative finalizzate a crescere i giovani talenti nelle comunità di Madhepura e nei dintorni. Con l'aiuto delle ONG locali, la Fondazione Alstom, il braccio filantropico dell'azienda, lavora per promuovere migliore assistenza sanitaria, istruzione e mezzi di sussistenza dignitosi nella zona (Comunicato Stampa Alstom, 12 marzo 2018).

India: the first and most powerful locomotive manufactured in the Country

Alstom announced the timely completion of the first 100% electric locomotive from its state-of-the-art Madhepura plant in the state of Bihar. In line with the Government's and Indian railways' goal of total electrification and sustainable mobility, these new locomotives will not only cut operating costs for the railways, but will also significantly reduce greenhouse gas emissions.

The first locomotive is part of a 3,5 billion euro order signed in 2015, comprising 800 double-section electric locomotives, which contributes to the public-private partnership program of the Ministry of Railways aimed at modernizing the country's railway infrastructure. This agreement remains the largest direct foreign investment in the railway sector to date and plays a strategic role in creating a multiplier effect on the economy. It is also one of the biggest contracts in the history of Alstom.

"Our operations in India are of enormous importance for our global

business and we reiterate our commitment to developing the country's infrastructure needs, improving the quality of services to citizens and investing in the national economy", says H. POUPART-LAFARGE, Chairman and CEO of Alstom.

To further comment on the completion of the first electric locomotive, he adds, "This project is a clear example of Alstom's commitment to 'Make in India.' In addition to directly and indirectly creating thousands of jobs, we have built a solid local supply chain. For this project, with 90% of the prototype components supplied locally".

Thanks to its 12,000 horsepower, each two-section locomotive, which is part of the "Prima" locomotive family of Alstom, has a towing capacity of 6,000 t and a speed of 120 km/h, allowing faster and safer movement of the heavier freight trains across the country and decongesting passenger and freight train services. Equipped with IGBT-based traction technology, these locomotives will comply with Indian standards for freight transport and will have the ability to withstand the country's demanding climatic and general conditions. The locomotives were developed with the support of 6 Alstom sites in France: Belfort for the bodies of the first 6 carriages, Ornans for the engines, Tarbes for the traction, Le Creusot for the trolleys, Villeurbanne for the monitoring and control systems of the trains and Saint-Ouen for the design.

In another significant success, Alstom has signed three contracts worth approximately 75 million euros: a supply contract awarded by Mumbai Metro Rail Corporation Ltd (MMRCL), a contract for new trains from Chennai Metro Rail Corporation and another power contract from Jaipur Metro Rail Corporation. This development shows Alstom's growing footprint in the country, both in urban space and in the space of the main lines.

Furthermore, phase 1 of the construction of the electric locomotive plant in Madhepura and of the depot in Saharanpur was completed, with

works proceeding according to the contractual timescales. To boost local skills and employment, initiatives have been launched to raise young talent in the communities of Madhepura and its surroundings. With the help of local NGOs, the Alstom Foundation, the company's philanthropic arm, works to promote better health care, education and decent livelihoods in the area (Alstom Press Release, March 12th, 2018)

Europa: positivo anche il secondo mese del 2018 per il mercato dell'auto (+4%)

Secondo i dati diffuse da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata e dell'EFTA a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.159.039 unità, con un incremento del 4% rispetto a febbraio 2017.

Nel periodo gennaio-febbraio 2018, i volumi immatricolati raggiungono 2.445.109 unità, con una variazione positiva del 5,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "Il secondo mese del 2018 è stato, in termini di volumi di immatricolazioni, il miglior febbraio dal 2008 per il mercato auto europeo – commenta A. NERVO, Presidente di ANFIA. Quasi tutti i maggiori mercati hanno riportato un segno positivo: la Spagna a +13%, la Germania a +7,4% e la Francia a +4,3%, ad eccezione del Regno Unito (-2,8%), in ribasso per l'undicesimo mese consecutivo - ricordiamo, comunque, che febbraio, per il mercato inglese, è tradizionalmente debole perché precede il cambio delle targhe di marzo – e dell'Italia (-1,4%), in leggero calo, complice l'effetto atteso creato dal clima pre-elettorale.

Prosegue, nei major market, la contrazione delle vendite di auto diesel a favore delle vetture a benzina, mentre in Italia si assiste, più in generale, a un ribasso del mercato delle auto ad alimentazione tradizionale, a vantaggio delle alimentazioni alternative.

Nel mese, infatti, queste ultime crescono dell'8,6% conquistando

l'11,8% di quota, con 21.500 immatricolazioni. Forte l'incremento delle immatricolazioni di auto elettriche (+109,4% con 245 unità immatricolate) e ibride plug-in (+71,5% con 235 unità).

Segnaliamo, infine, nel nostro Paese, l'aumento delle emissioni medie di CO₂ delle nuove auto vendute nei primi due mesi del 2018: 113 g/km contro 112,3 g/km un anno fa".

In Italia, le immatricolazioni totalizzate a febbraio si attestano a 181.734 (-1,4%). Nei primi due mesi del 2018, le immatricolazioni complessive ammontano a 359.907, con un incremento dell'1% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2017. Le registrazioni di auto nel segmento business (società, noleggio e leasing) crescono del 14% nel mese, toccando il 51% di quota e rappresentando così, per la prima volta, oltre 1 EU 28 + EFTA. I dati per Malta non sono al momento disponibili. Le emissioni sono calcolate sulle auto che compongono il mercato ministeriale, la metà del totale immatricolato. Si segnala, infine, una diminuzione degli acquisti da parte dei privati (-13,6% a febbraio), che si orientano prevalentemente su auto ibride e a metano, entrambe in crescita a due cifre.

Secondo le stime preliminari IS-TAT, a febbraio l'indice nazionale dei prezzi al consumo aumenta dello 0,1% su base mensile e dello 0,6% su base annua (da +0,9% di gennaio). Nel comparto dei Beni energetici non regolamentati, si segnalano cali congiunturali dei prezzi degli Altri carburanti, che scendono dello 0,9% - per effetto del ribasso del Gpl - mostrando su base annua un'attenuazione della crescita (+5,2% da +9,9%). Viceversa, salgono, seppur di poco, i prezzi della Benzina (+0,2%; +1,3% la variazione tendenziale da +1,5% di gennaio) e del Gasolio (+0,3%; +2,8% su base annua, in lieve accelerazione da +2,6%).

Le marche italiane hanno registrato, in Europa, 84.345 immatricolazioni nel mese di febbraio (-4,4%), con una quota di mercato del 7,3%.

Andamento positivo, a febbraio, per i brand Jeep (+50,2%) e Alfa Romeo (+17,1%). Nel primo bimestre 2018, le immatricolazioni delle marche italiane ammontano a 169.508 unità (-1,5%) con una quota del 6,9%. Mantengono il segno positivo sia Jeep (+59,8%) che Alfa Romeo (+20,7%).

La Spagna totalizza 110.474 immatricolazioni nel mese di febbraio (+13%). Nei primi due mesi del 2018, i volumi complessivi si attestano a 212.135 (+16,4%). L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC fa notare che febbraio è stato un buon mese, con una crescita delle immatricolazioni superiore al 10% per tutti i canali di vendita. Tra questi, è il segmento delle vetture aziendali ad aver registrato l'incremento maggiore (+16,2%), seguito dai privati (+12,2%) e dal noleggio (+10,4%), che ha beneficiato dell'anticipo della Settimana Santa, quest'anno nel mese di marzo anziché ad aprile come nel 2017, che segna l'inizio dell'alta stagione turistica. Nonostante il graduale aumento del mercato, l'associazione non perde di vista il fatto che non si siano ancora recuperati i livelli di immatricolazioni pre-crisi. Infatti, sia a febbraio sia nei primi due mesi del 2018, il numero di registrazioni non raggiunge quello ottenuto nei corrispondenti periodi del 2008 (121.404 e 223.020 unità, rispettivamente nel mese e nel primo bimestre 2008).

Secondo l'alimentazione, a febbraio le autovetture diesel vedono ulteriormente calare la propria quota di mercato, che passa dal 41,8% di gennaio al 38,2%. La quota delle autovetture a benzina passa dal 51,7% di gennaio al 56,4%, mentre le autovetture ad alimentazione alternativa rappresentano il 5,5% del mercato auto (6,5% a gennaio). In Francia, a febbraio, si registrano 168.893 nuove immatricolazioni, con un aumento del 4,3% rispetto a febbraio 2017, che ha contato gli stessi giorni lavorativi, (20 giorni lavorativi a febbraio 2018 e a febbraio 2017).

Il cumulato dei primi due mesi del 2018 è di 325.739 unità, il 3,4%

in più rispetto al periodo gennaio-febbraio 2017, percentuale che rimane invariata a parità di giorni lavorativi (42 giorni nel progressivo 2018 e nel progressivo 2017). Il mercato dell'usato, secondo le stime di CCFA, registra 431.983 unità a febbraio, con una variazione negativa del 4,8% rispetto allo stesso mese del 2017. Nel periodo gennaio-febbraio 2018, i volumi complessivi si attestano a 874.837 unità, con un calo del 4,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Secondo l'alimentazione, a gennaio-febbraio 2018, le immatricolazioni di auto diesel risultano in calo dell'11%, con una di quota del 41,1% (contro il 47,8% di un anno fa); le auto a benzina crescono del 17%, con una quota del 52,7% (46,5% un anno fa). Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa rappresenta il 6,2% del mercato, con 22.400 unità nel bimestre, di cui 3.258 auto elettriche (1% di quota), 2.223 ibride plug-in (0,7% di quota), 16.534 ibride tradizionali (5,1% di quota).

Nel mercato tedesco, sono state immatricolate a febbraio 261.749 unità (+7,4%). Nei primi due mesi dell'anno, il mercato totalizza 531.178 unità (+9,5%). L'Associazione tedesca dell'industria automotive VDA fa notare che i volumi raggiunti nel primo bimestre sono i più elevati, per questo periodo, dal 1999, e rileva anche un incremento degli ordini domestici del 3%, ordini che calano, invece, del 2% nel mese.

A febbraio, le auto intestate ai privati sono il 37% del mercato (+21,3%), mentre le vetture commerciali sono il 63% (+0,8%). Le vendite di auto a benzina crescono del 26% e rappresentano il 63% del mercato, mentre le auto diesel registrano un calo del 19,5% con il 32,5% di quota; le auto ad alimentazione alternativa sono il 4,5% del mercato.

Le vendite di auto ad alimentazione alternativa di febbraio si suddividono in: 8.289 auto ibride (il 3,2% del mercato, +63% di incremento), di cui 2.559 ibride plug-in (+78%), 2.546 elettriche (1% di quota, +65% di incremento). Le autovet-

ture alimentate a metano sono quintuplicate, mentre quelle a GPL sono cresciute del 9%. Il mercato delle autovetture ad alimentazione alternativa, nel mese, ammonta a 12.000 unità. Stabili le emissioni medie di CO₂ delle nuove auto immatricolate: 127,7 g/km, come lo scorso anno.

Il mercato inglese, infine, a febbraio totalizza 80.805 autovetture (-2,8%). Nei primi due mesi dell'anno i volumi complessivi raggiungono 244.420 unità, con un decremento del 5,1% rispetto allo stesso periodo del 2017, comunque in linea con le previsioni dell'Associazione inglese dell'industria automotive SMMT.

Quest'ultima fa notare che sebbene il mercato delle auto nuove sia diminuito, in particolare la domanda di auto diesel (-23,5% a febbraio), il livello dei volumi rimane buono e proseguono il trend di crescita sia le auto a benzina (+14,4% nel mese) sia le auto ad alimentazione alternativa (+7,2% nel mese). L'incremento a doppia cifra di questi ultimi due segmenti nel bimestre non riesce, tuttavia, a compensare l'allontanamento dei consumatori dalle vetture diesel, che detengono nel periodo considerato il 35,6% di quota. I consumatori, in realtà, dovrebbero essere rassicurati dal fatto che le auto diesel di ultima generazione sono le più pulite di sempre e possono dare un contributo al miglioramento della qualità dell'aria, motivo per cui sono esenti da qualsiasi restrizione.

Tutti i canali di vendita risultano in calo sia nel mese che nel bimestre, con contrazioni a due cifre per il segmento business: -30,4% a febbraio e -29,8% nel cumulato.

In vista del cambio delle targhe a marzo, l'associazione si aspetta un ulteriore ripiegamento del mercato, visto che marzo 2017 aveva raggiunto livelli record, con l'anticipazione delle registrazioni per non incorrere nella revisione delle tariffe della tassa di circolazione (Vehicle Excise Duty) avvenuta a partire dal 1° aprile (Comunicato stampa ANFIA, 15 marzo 2018)

Europe: positive the second month of 2018 for the car market (+ 4%)

According to data released by ACEA, in the countries of the enlarged European Union and EFTA in February, car registrations amounted to 1,159,039 units, an increase of 4% compared to February 2017.

In the period January-February 2018, the registered volumes reached 2,445,109 units, with a positive variation of 5.5% compared to the same period of the previous year. "The second month of 2018 was, in terms of volumes of registrations, the best February since 2008 for the European car market - comments Aurelio Nervo, President of ANFIA. Almost all the major markets reported a positive sign: Spain at +13%, Germany at +7.4% and France at +4.3%, with the exception of the United Kingdom (-2.8%), in fall for the eleventh consecutive month - remember, however, that February, for the British market, is traditionally weak because it precedes the change of the plaques in March - and Italy (-1.4%), a slight decline, accomplice expected effect created by the pre-election climate.

In the major markets, the contraction of diesel car sales continues in favor of petrol cars, while in Italy there is, more generally, a downturn in the traditional food car market, to the advantage of alternative fuels.

In fact, the latter grew by 8.6% in the month, gaining 11.8% share, with 21,500 registrations. Strong increase in registrations of electric cars (+109.4% with 245 units registered) and hybrid plug-ins (+71.5% with 235 units).

Finally, we report in our country, the increase in average CO₂ emissions of new cars sold in the first two months of 2018: 113 g / km against 112.3 g / km a year ago".

In Italy, registrations totaled in February amounted to 181,734 (-1.4%). In the first two months of 2018, total registrations amounted to 359.907, with an increase of 1% compared to the volumes of the same

period of 2017. The registrations of cars in the business segment (company, rental and leasing) grew by 14% in the month, touching 51% of share and thus representing, for the first time, over 1 EU 28 + EFTA. Data for Malta are currently unavailable. The emissions are calculated on the cars that make up the ministerial market, half of the total registered. Lastly, there was a decrease in purchases from individuals (-13.6% in February), which are mainly oriented towards hybrid and methane cars, both in double-digit growth.

According to the preliminary IS-TAT estimates, in February the national consumer price index increased by 0.1% on a monthly basis and by 0.6% on an annual basis (from + 0.9% in January). In the non-regulated energy sector, there were short-term declines in the prices of Other fuels, which fell by 0.9% - due to the downturn in LPG - showing, on an annual basis, an attenuation of growth (+5.2% from +9.9%). On the other hand, gasoline prices rise slightly (+0.2%, +1.3% the trend change from +1.5% in January) and Gas oil (+0.3%; +2.8%). % on an annual basis, slightly accelerating from +2.6%.

In Italy, Italian brands recorded 84,345 registrations in February (-4.4%), with a market share of 7.3%. Positive trend, in February, for the Jeep brands (+50.2%) and Alfa Romeo (+17.1%). In the first two months of 2018, registrations of Italian brands amounted to 169,508 units (-1.5%) with a 6.9% share. Both Jeep (+ 59.8%) and Alfa Romeo (+20.7%) are positive.

Spain totals 110,474 registrations in February (+13%). In the first two months of 2018, total volumes amounted to 212,135 (+16.4%). The Spanish automotive association ANFAC points out that February was a good month, with an increase in registrations of over 10% for all sales channels. Among these, the company cars segment recorded the highest increase (+16.2%), followed by private individuals (+12.2%) and rental (+10.4%), which benefited from ad-

vance of Holy Week, this year in March instead of April as in 2017, which marks the beginning of the high tourist season. Despite the gradual increase in the market, the association does not lose sight of the fact that the levels of pre-crisis registrations have not yet recovered. In fact, both in February and in the first two months of 2018, the number of registrations does not reach the number obtained in the corresponding periods of 2008 (121,404 and 223,020 units, respectively in the month and in the first two months of 2008).

According to the power supply, diesel cars saw their market share fall further in February, from 41.8% in January to 38.2%. The share of gasoline cars goes from 51.7% in January to 56.4%, while alternative fuel vehicles account for 5.5% of the car market (6.5% in January). In France, in February, there were 168,893 new registrations, with an increase of 4.3% compared to February 2017, which counted the same working days, (20 working days in February 2018 and February 2017).

The cumulative first two months of 2018 is 325,739 units, 3.4% more than in the period January-February 2017, a percentage that remains unchanged for the same number of working days (42 days in the progressive 2018 and progressive in 2017). The second-hand market, according to CCFA estimates, recorded 431,983 units in February, with a negative variation of 4.8% compared to the same month of 2017. In the period January-February 2018, the total volumes amounted to 874,837 units, with a decrease of 4.6% compared to the same period of the previous year. According to the power supply, in January-February 2018, registrations of diesel cars were down 11%, with a share of 41.1% (against 47.8% a year ago); petrol cars grew by 17%, with a share of 52.7% (46.5% a year ago). The alternative fuel car market represents 6.2% of the market, with 22,400 units in the two months, of which 3,258 electric cars (1% share), 2,223 plug-in hybrids (0.7% share), 16,534 hybrids traditional (5.1% share).

In the German market, 261,749 units were registered in February (+7.4%). In the first two months of the year, the market totaled 531,178 units (+ 9.5%). The German Association of the automotive industry VDA points out that the volumes reached in the first two months are the highest for this period, since 1999, and also shows an increase in domestic orders of 3%, orders that fall, instead, by 2% in the month.

In February, the cars registered to individuals are 37% of the market (+21.3%), while the commercial cars are 63% (+0.8%). Sales of gasoline cars grew by 26% and represented 63% of the market, while diesel cars recorded a decrease of 19.5% with a 32.5% share; the alternative feeding cars are 4.5% of the market.

February auto-powered car sales are subdivided into: 8,289 hybrid cars (3.2% of the market, + 63% increase), of which 2,559 plug-in hybrids (+78%), 2,546 electric (1% of share, +65% increase). CNG fueled vehicles rose fivefold, while LPG cars grew by 9%. The market for alternative fuel vehicles, in the month, amounts to 12,000 units. The average CO₂ emissions of the new registered cars are stable: 127.7 g/km, as last year.

Lastly, in February the British market totaled 80,805 cars (-2.8%). In the first two months of the year the total volumes reached 244,420 units, with a decrease of 5.1% compared to the same period of 2017, however in line with the forecasts of the British Association of the SMMT automotive industry.

The latter points out that although the new car market has decreased, in particular the demand for diesel cars (-23.5% in February), the level of volumes remains good and the trend of growth of both petrol cars continues (+14.4% in the month) and alternative-powered cars (+7.2% in the month). The double-digit increase in the last two segments in the two-month period, however, fails to offset the expulsion of consumers from diesel cars, which

hold 35.6% of the share in the period. Consumers should, in fact, be reassured by the fact that the latest generation of diesel cars are the cleanest ever and can contribute to the improvement of air quality, which is why they are exempt from any restrictions.

All sales channels declined both in the month and in the two months, with double-digit contractions for the business segment: -30.4% in February and -29.8% in cumulated.

In view of the change of license plates in March, the association expects a further fall in the market, given that March 2017 had reached record levels, with the anticipation of registrations in order not to incur the revision of the rates of circulation tax (Vehicle Excise Duty) which took place on or after April 1 (ANFIA press release, March 15th, 2018)

VARIE OTHERS

Svizzera-Italia: GCF termina l'armamento ferroviario della canna est alla galleria del Ceneri

Primo traguardo raggiunto per l'armamento ferroviario della Galleria di Base del Ceneri. Dopo poco meno di 7 mesi dall'avvio effettivo dei lavori di armamento ferroviario, venerdì 23 febbraio GCF ha completato l'installazione dei binari nei 15,4 km della prima delle due canne della galleria, quella est, consegnandola all'impresa che ora si occuperà dei lavori previsti dal lotto energia.

«È una tappa importante – commenta E. Rossi, presidente della Generale Costruzioni Ferroviarie - che premia le scelte operate nei mesi scorsi per supportare con un contributo di esperienza, efficienza ed innovazione uno dei progetti ferroviari più importanti del momento in Europa».

Macchinari innovativi, ideati e costruiti ad hoc per i lavori al Ceneri; nuove metodologie operative e tecni-

che d'intervento; procedure esecutive predisposte per superare le complessità logistiche della posa dei binari e delle fasi di getto del calcestruzzo in canna singola: sono tutti meccanismi che, opportunamente messi a registro, hanno contribuito a comporre al Ceneri una macchina operativa efficiente e ad alta resa produttiva. Un congegno a prova di cronometro svizzero che, anzi, dalle prime fasi di cantierizzazione, nell'autunno 2016 fino all'avvio dei lavori di armamento, a inizio estate 2017 ha saputo ottimizzare via via i tempi, tanto che la consegna della canna est ha anticipato di 20 giorni le incalzanti tabelle di marcia e la pianificazione serrata delle fasi esecutive.

«La consegna anticipata della canna est – spiega R. GARILLI, capo cantiere GCF – ci permetterà di concentrare le forze sui lavori in canna ovest. La posa dei binari è stata completata, la fase delicata di regolazione al decimo di millimetro dei binari ha ormai raggiunto i 2/3 della tratta e, per quanto riguarda il getto di calcestruzzo siamo ormai a metà galleria».

Lo speciale agitatore di calcestruzzo MX08, ideato appositamente per il cantiere di armamento ferroviario del Ceneri e impiegato in coppia con i potenti portali GCF in grado di muoversi agevolmente in tunnel, ha fornito un assist importante per rispettare e, a tratti, superare la resa produttiva di 240 metri/giorno nonostante le condizioni di spazio estremamente ridotte e le difficoltà logistiche poste dall'ambiente di galleria a unico binario.

Nel frattempo la squadra di GCF responsabile dell'armamento ferroviario ha avviato anche le operazioni di varo dei deviatori: una fase importante, anche simbolicamente – collega la galleria del Ceneri al tracciato della Nuova Ferrovia Trans Alpina – e, dal punto di vista operativo, “spettacolare” date le dimensioni degli scambi che, più lunghi di un campo da calcio, sono prima assemblati in capannone e poi trasportati e installati nella loro sede definitiva.

“A fine gennaio - spiega R. FORCELLA, direttore operativo del cantie-

re svizzero – abbiamo provveduto ad installare il deviatore W32 all'imbocco del portale Nord di Vigana: in pratica è all'esterno della canna est, su ballast, e la collega alla tratta che prosegue verso il Gottardo. Tra aprile e maggio sarà la volta degli altri 2 deviatori previsti, uno su cemento, l'altro su ballast, che completeranno il collegamento della galleria con il Gottardo e con la rete locale verso Locarno”.

La consegna della canna ovest è prevista per giugno (*Comunicato Stampa GCF*, 26 febbraio 2018).

Switzerland-Italy: GCF ends the railway superstructure of the east Ceneri tunnel

First milestone reached for the railway armament of the Ceneri Base Tunnel. After a little less than 7 months from the actual start of the railway armament works, Friday 23 February GCF completed the installation of the tracks in the 15.4 km of the first of the two tunnels of the tunnel, the east one, delivering it to the company that now will occupy the work planned by the energy lot.

"This is an important step - says E. ROSSI, president of the General Railway Construction - which rewards the choices made in the last few months to support one of the most important railway projects of the moment in Europe with a contribution of experience, efficiency and innovation".

Innovative machinery, designed and built ad hoc for the works at Ceneri; new operating methods and intervention techniques; executive procedures designed to overcome the logistical complexities of the laying of the tracks and of the concrete casting phases in single barrel: these are all mechanisms that, when appropriately put into register, have contributed to composing an efficient and high productive production machine at Ceneri. A Swiss time trial device that, indeed, from the early construction phases, in the autumn of 2016 until the start of the armament works, at the beginning of summer 2017 has been able to optimize the time, so much so that the de-

livery of the reed has anticipated by 20 days the pressing timetables and the tight planning of the executive phases.

"The early delivery of the east reed - explains R. GARILLI, GCF site manager - will allow us to concentrate our strength on the west rebar. The laying of the tracks has been completed, the delicate adjustment phase to the tenth of a millimeter of the tracks has now reached 2/3 of the section and, as far as the concrete casting is concerned, we are now halfway through the tunnel».

The special MX08 concrete agitator, designed specifically for Ceneri's railway armament yard and used in conjunction with the powerful GCF portals that can move easily in tunnels, has provided an important assistance to respect and, sometimes, exceed the production yield. 240 meters/day despite the extremely reduced space conditions and the logistical difficulties posed by the single-track tunnel environment.

Meanwhile, the GCF team in charge of the railway armaments has also started the operations of launching the diverters: an important phase, also symbolically - linking the Ceneri tunnel to the route of the New Trans-Alpine Railway - and, from the operational point of view, "spectacular" given the size of the exchanges that, longer than a football field, are first assembled in a shed and then transported and installed in their final location.

"At the end of January - explains R. FORCELLA, operational director of the Swiss shipyard - we proceeded to install the W32 turnstile at the entrance to the north portal of Vigana: in practice it is outside the eastern reed, on ballast, and connects it to the section that continues towards the Gottard. Between April and May it will be the turn of the other 2 scheduled diverters, one on concrete, the other on ballast, which will complete the link between the tunnel with the Gottard and the local network towards Locarno".

The delivery of the west reed is scheduled for June (GCF Press Release, February 26th, 2018).