

Notizie dall'estero News from foreign countries

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION

Francia: all'opera il terzo cantiere ferroviario 2021 di GCF - Transalp Renouvellement

I lavori, di notte, sono stati avviati il 22 febbraio e nelle previsioni dovranno concludersi tra circa un mese, il 22 aprile. Circa 170 gli operai GCF e Gefer coinvolti, oltre ai 30 manutentori specializzati che, suddivisi in due distinte équipes, sono impegnati nelle quotidiane e meticolose

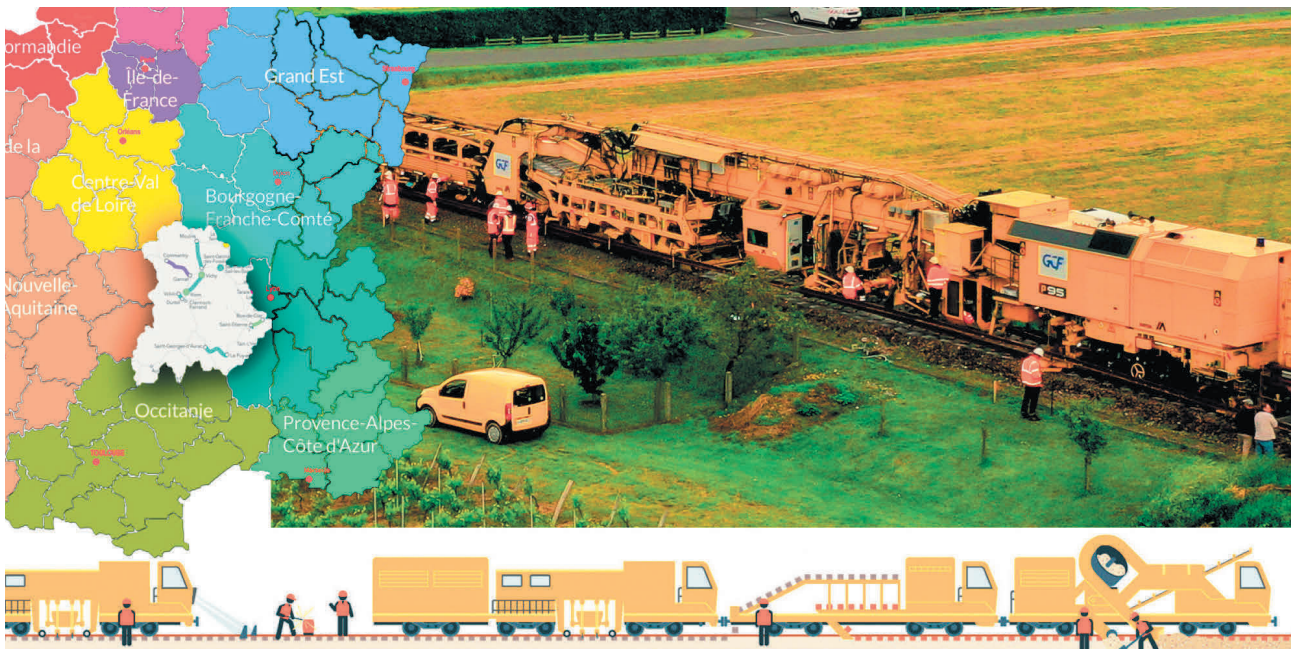
procedure di messa a punto dei super convogli che fanno capo al Treno di Rinnovo P95 e alla Risana-trice C75-2C (Fig. 1).

Lungo il Binario 2 della tratta interessata dal cantiere, La Suite Rapide provvederà alla vagliatura e al rinnovamento della massicciata in ballast, alla sostituzione delle traversine e, limitatamente ad alcuni segmenti, rimpiazzando anche le rotaie. I lavori procedono dalle 21:00 alle 5:00 in regime di sospensione simultanea del traffico ferroviario che, sulla linea, è consentito fino a 160 km/ora.

Severe le misure di sicurezza messe in atto per eliminare o, quantomeno, mitigare i fattori di pericolo. Ad iniziare dal rischio elettrico: la linea ferroviaria, alimentata a 25000 V, è considerata integralmente "zona blu" in quanto le catenarie sono a meno di 5 m dalla superficie di scorrimento e, dunque, costituiscono motivo di attenzione costante non solo per i convogli ad alta efficienza operativa impiegati, ma per gli stessi mezzi strada-rotaia che, come i caricatori, sono stati dotati di dispositivi che ne limitano i movimenti in altezza.

- Le misure di attenzione per l'ambiente e la salute

In considerazione del fatto che quasi la totalità delle tratte in lavorazione attraversano aree di protezione ambientale, inoltre, tutte le macchine impiegate, dai locomotori agli escavatori, sono state dotate di kit anti-inquinamento e, nei piazzali di ricovero mezzi allestiti presso le stazioni di Saincaize-Meauce (quello



(Fonte - Source: GCF)

Figura 1 – Nel Dipartimento di Allier, lungo la linea 750 000 Moret - Lione, il terzo cantiere Suite Rapide 2021 di GCF - Transalp Renouvellement è all'opera per il rinnovamento integrale di circa 40 km di ferrovia nella tratta compresa tra Saint-Germain-des-Fossés e Moulins.

Figure 1 – In the Department of Allier, along the 750,000 Moret - Lyon line, the third Suite Rapide 2021 construction site of GCF - Transalp Renouvellement is working for the complete renewal of approximately 40 km of railway in the section between Saint-Germain-des-Fossés and Moulins.

principale, a Nord) e di Gannat (il piazzale secondario), tappeti anti-contaminanti sono stati installati lungo i binari di manutenzione delle macchine da cantiere.

Due le stazioni ferroviarie che saranno attraversate dal cantiere Suite Rapide. In entrambe, a Bessay e a Varennes sur Allier, la direzione lavori ha predisposto un particolareggiato piano di sicurezza volto a regolamentare lo stoccaggio delle attrezzature in uso in modo da limitare eventuali disagi ai passeggeri ed evitare rischi, in particolare, nelle aree di accesso ai treni.

Rigidamente regolamentate, inoltre, le modalità di accesso alle singole tratte oggetto di lavorazione: la tratta ferroviaria che Suite Rapide sta rinnovando corre adiacente a strade sulle quali – a causa di concomitanti cantieri stradali – è dirottato giorno e notte gran parte del traffico pesante che interessa la zona.

“I fattori di rischio, diretti e indiretti, sono sempre molti – si sottolinea alla Direzione di GCF France – ed ogni cantiere Suite Rapide viene accompagnato da un corposo Piano di Sicurezza che mira a prevedere e mitigare le cause di possibili incidenti e a preservare la salute dei lavoratori e dei cittadini”.

Nel caso del cantiere Saint-Germain-des-Fossés e Moulins, a ridosso della riserva naturale della Valle d’Allier, ai molti fattori “consueti” di rischio se ne aggiungono due ulteriori: la fauna selvatica da tenere costantemente d’occhio per evitare che, attraversando repentinamente strade e binari, diventi causa di incidenti e danni e, davvero peculiare della zona, il rischio di punture di calabroni asiatici, con il loro pungiglione, lungo 6 mm, sono in grado di iniettare grandi quantità di un potente veleno che, in alcuni casi di allergia, può risultare perfino letale o avere, comunque, effetti importanti sulla salute.

“Attacchi di calabroni asiatici si sono già verificati nella zona di costruzione. Per questo la procedura di sicurezza prevede che qualsiasi nido venga rilevato nel sito di lavoro o

nelle vicinanze comporti l’immediata sospensione dell’attività e la tempestiva segnalazione ai Vigili del Fuoco perché intervengano a neutralizzare la minaccia”.

Resta, infine, la perdurante necessità di far fronte ai rischi pandemici Covid-19 con stringenti misure che regolamentano i comportamenti sul lavoro e nel corso della permanenza nelle strutture ricettive. In ottemperanza alle nuove disposizioni normative in materia di spostamenti internazionali, inoltre, tutto il personale specializzato residente in Italia viene regolarmente sottoposto – direttamente in Hotel – a test molecolari PRC con validità 72 ore grazie alla convenzione che GCF ha stipulato con un Laboratorio di analisi di Nevers. In questo modo è possibile garantire ai dipendenti italiani la possibilità di fruire dei voli aerei per un più agevole e regolare rientro a casa nel weekend (Comunicato Stampa GCF, 5 marzo 2021).

Francia: renewal at night for Suite Rapide, the third 2021 railway yard of GCF - Transalp Renouveau at work

The works, at night, began on February 22nd and are expected to be completed in about a month, on April 22nd. Approximately 170 GCF and Gefer workers involved, in addition to the 30 specialized maintenance technicians who, divided into two distinct teams, are involved in the daily and meticulous procedures for setting up the super convoys that are part of the P95 Renewal Train and the C75-2C Restoration Machine (Fig. 1).

Along track 2 of the section affected by the construction site, La Suite Rapide will provide for the screening and renewal of the ballast ballast, the replacement of the sleepers and, limited to some segments, also replacing the rails. The works proceed from 9:00 pm to 5:00 am under the simultaneous suspension of railway traffic which, on the line, is allowed up to 160 km / hour.

Strict safety measures put in place to eliminate or, at least, mitigate the

danger factors. Starting with the electrical risk: the railway line, powered at 25,000 V, is considered entirely “blue zone” as the catenaries are less than 5 meters from the running surface and, therefore, are a reason for constant attention not only for trains high operating efficiency used, but for the same road-rail vehicles which, like the loaders, have been equipped with devices that limit their movements in height.

- *The measures of attention to the environment and health*

In consideration of the fact that almost all the sections under construction cross environmental protection areas, moreover, all the machines used, from the locomotives to the excavators, have been equipped with anti-pollution kits and, in the parking areas, vehicles set up at the Saincaize-Meauce (the main one, to the north) and of Gannat (the secondary square), anti-contamination mats were installed along the maintenance tracks of the construction machinery.

Two railway stations will be crossed by the Suite Rapide construction site. In both, in Bessay and Varennes sur Allier, the construction management has prepared a detailed safety plan aimed at regulating the storage of equipment in use in order to limit any inconvenience to passengers and avoid risks, in particular, in the areas of access to trains.

Furthermore, the methods of access to the individual sections being processed are strictly regulated: the railway section that Suite Rapide is renovating runs adjacent to roads on which – due to concurrent road construction sites – most of the heavy traffic involved is diverted day and night area.

“The risk factors, direct and indirect, are always many – underlines the Management of GCF France – and each Suite Rapide construction site is accompanied by a full-bodied Safety Plan which aims to foresee and mitigate the causes of possible accidents and to preserve health of workers and citizens”.

In the case of the Saint-Germain-des-Fossés and Moulins shipyard,

close to the natural reserve of the Allier Valley, two more "usual" risk factors are added: the wildlife to be constantly monitored to avoid that, suddenly crossing roads and tracks, becomes the cause of accidents and damage and, very peculiar to the area, the risk of stings of Asian hornets, with their sting, 6 mm long, are able to inject large quantities of a powerful poison that, in some cases of allergy, it can even be fatal or have, in any case, important effects on health.

"Asian hornet attacks have already occurred in the construction zone. For this reason, the safety procedure requires that any nest that is detected at the work site or nearby leads to the immediate suspension of the activity and prompt notification to the Fire Brigade to intervene to neutralize the threat".

Finally, there remains the continuing need to deal with the Covid-19 pandemic risks with stringent measures that regulate behaviour at work and during the stay in accommodation facilities. Furthermore, in compliance with the new regulatory provisions on international travel, all specialized personnel residing in Italy are regularly subjected – directly in the Hotel – to molecular PRC tests with validity of 72 hours thanks to the agreement that GCF has stipulated with an analysis laboratory of Nevers. In this way, it is possible to guarantee Italian employees the possibility of using air flights for an easier and more regular return home on the weekend (GCF Press Release, March 5th, 2021).

Russia: le ferrovie russe iniziano la costruzione del nuovo tunnel di Kerak sulla Trans-Sib nella regione dell'Amur

Le Ferrovie Russe hanno iniziato la costruzione del nuovo tunnel Kerak sulla sezione Ulruchi-Kovali della Ferrovia Transiberiana nella regione dell'Amur.

Il tunnel lungo 910 m attualmente in funzione è stato costruito nel 1910-1911 ma ora è troppo piccolo.

Il nuovo tunnel aumenterà la ve-

locità del treno e il rendimento in questa sezione. Con i suoi 926 m, sarà il tunnel più lungo della ferrovia Trans-Baikal.

Le soluzioni progettuali hanno ricevuto una conclusione positiva dall'Istituzione Federale Autonoma Russa Glavgosexpertiza (Main Department of State Expertise) e prevedono la costruzione di un nuovo tunnel ferroviario a doppio binario a circa 25 m da quello esistente. Al termine della costruzione, l'attuale galleria sarà utilizzata come struttura di evacuazione e drenaggio.

Inoltre, i piani di ammodernamento ferroviario per la Russia orientale comprendono diversi progetti per la ricostruzione e la costruzione di gallerie. Quest'anno sarà completata la seconda fase della ricostruzione del tunnel sotto il fiume Amur vicino a Khabarovsk (Comunicato Stampa RZD, 19 marzo 2021).

Russia: Russian Railways begins construction of new Kerak tunnel on Trans-Sib in Amur Region

Russian Railways has begun the construction of the new Kerak tunnel on the Ulruchi-Kovali section of the Trans-Siberian Railway in the Amur Region.

The 910-metre long tunnel currently in operation was built in 1910-1911 but is now too small.

The new tunnel will increase the train speed and throughput on this section. At 926 metres, it will be the longest tunnel on the Trans-Baikal Railway.

The design solutions have received a positive conclusion from Russia's Federal Autonomous Institution Glavgosexpertiza (Main Department of State Expertise) and provide for the construction of a new double-track railway tunnel about 25 metres from the existing one. Upon completion of construction, the current tunnel will be used as an evacuation and drainage facility.

In addition, the railway modernisation plans for Eastern Russia in-

clude several projects for the reconstruction and construction of tunnels. This year the second stage in the reconstruction of the tunnel under the Amur River near Khabarovsk will be completed (RZD Press Release, March 19th, 2021).

Spagna: 59 treni per l'operatore ferroviario statale spagnolo RENFE

L'operatore ferroviario di proprietà statale spagnolo RENFE ha assegnato a Stadler il contratto per la costruzione e la fornitura di 59 treni pendolari ad alta capacità. Il contratto ha un valore di circa un miliardo di euro e comprende i pezzi di ricambio e la manutenzione per un periodo di 15 anni. Il contratto verrà firmato successivamente, secondo la procedura.

L'operatore ferroviario di proprietà statale spagnolo RENFE ha assegnato a Stadler un contratto per la fornitura di 59 treni pendolari, che include anche i pezzi di ricambio e la manutenzione per 15 anni. Questo premio è uno dei lotti in gara per i treni ad alta capacità offerti dall'operatore spagnolo. Stadler propone di massimizzare la capacità utilizzando autobus a due piani con una lunghezza scalabile da 100 a 120 m e da 160 a 240 m. I treni a scartamento iberico opereranno su linee aeree a 3 kV CC raggiungendo una velocità massima di 140 km / h. Forniranno il servizio pendolare nelle più grandi città spagnole.

Questa è la prima volta che RENFE ordinerà treni da Stadler. I nuovi treni saranno sviluppati e prodotti nello stabilimento di Stadler a Valencia. Il contratto prevede un'opzione per 44 unità aggiuntive e la loro manutenzione.

I. PARRA, CEO di Stadler Valencia, ha dichiarato: "Siamo entusiasti della decisione di RENFE e della loro fiducia in Stadler. Siamo stati scelti per fornire treni nella nostra fabbrica in Spagna per il servizio pendolare spagnolo – questo ci rende orgogliosi" (Comunicato Stampa Stadler, 8 marzo 2021).

Spain: 59 trains to Spanish state-owned rail operator RENFE

The Spanish state-owned rail operator RENFE awarded Stadler the contract to build and deliver 59 high-capacity commuter trains. The contract is worth approximately one billion euros and includes the spare parts and maintenance for a 15-year period. The contract will be signed further on, in accordance with the procedure.

The Spanish state-owned rail operator RENFE has awarded Stadler a contract to deliver 59 commuter trains, which also includes the spare parts and maintenance for 15 years. This award is one of the batches in the bidding for the high-capacity trains tendered by the Spanish operator. Stadler proposes to maximize the capacity by using double-deck coaches with a scalable length from 100 to 120 meters and from 160 to 240 meters. The Iberian-gauge trains will operate on 3 kV DC overhead lines reaching a maximum speed of 140 km/h. They will provide the commuter service in the largest Spanish cities.

This is the first time that RENFE will order trains from Stadler. The new trains shall be developed and produced in Stadler's plant in Valencia. The contract envisages an option for 44 additional units as well as their maintenance.

I. PARRA, CEO Stadler Valencia, said: "We're excited about the decision from RENFE and their trust in Stadler. We were chosen to provide trains in our factory in Spain for the Spanish commuter service – this makes us proud." (Stadler Press Release, March 8th, 2021).

TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

Australia: più contratti per potenziare e modernizzare la rete ferroviaria di Sydney

Siemens Mobility si è aggiudicata due contratti del valore di circa AU \$

190 milioni dal governo del New South Wales (NSW) in Australia per potenziare in modo significativo la rete ferroviaria nella metropolitana di Sydney, una delle reti più trafficate dell'emisfero meridionale. Questo lavoro migliorerà l'efficienza e la capacità complessive della rete ferroviaria. Il contratto totale consiste in due pacchetti chiave, inclusa l'introduzione di un nuovo sistema di gestione del traffico (TMS) insieme all'aggiornamento della segnaletica convenzionale della rete dei treni di Sydney a un sistema di controllo del treno digitale ETCS-L2.

Questo lavoro fa parte del più ampio programma per i sistemi digitali del governo del NSW, un "cambio di generazione unico" per sostituire le tecnologie di segnalazione e controllo dei treni legacy con sistemi intelligenti moderni, collaudati a livello internazionale. I sistemi dovrebbero essere disponibili per il funzionamento nel 2023.

"Siemens Mobility è lieta di essere stata selezionata per fornire i servizi che modernizzeranno e ottimizzeranno la rete ferroviaria di Sydney. La nostra tecnologia di segnalazione e gestione del traffico all'avanguardia aumenterà le operazioni in tutta la rete aumentando l'affidabilità e la disponibilità del servizio, il che migliorerà l'esperienza dei passeggeri", ha affermato M. PETER, CEO di Siemens Mobility. "Questo importante progetto sottolinea ulteriormente la nostra posizione di leader nel campo per la fornitura di sistemi di segnalazione automatizzati ed espande la nostra crescente presenza in Australia".

Il TMS sarà integrato con la nuova tecnologia di livello 2 del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS), che è la tecnologia leader di oggi in esecuzione su alcune delle reti ferroviarie migliori e più efficienti del mondo. Gli aggiornamenti del programma dei sistemi digitali consentiranno servizi più frequenti e affidabili e aumenteranno la capacità per consentire a 24 treni di operare nelle ore di punta e fino a 30 treni all'ora per il ripristino da interruzioni.

L'altro elemento chiave del progetto includerà l'implementazione di Automatic Train Operation (ATO) che assiste i conducenti fornendo viaggi in treno più frequenti, affidabili e coerenti. I macchinisti manterranno il controllo ma saranno assistiti nel migliorare le operazioni e ridurre i tempi di viaggio, a vantaggio dei passeggeri.

Un ruolo cruciale della soluzione TMS all'avanguardia sarà quello di monitorare continuamente la posizione di tutti i treni; aiutare a mantenere i servizi ferroviari in funzione come pianificato e assistere con le risposte agli incidenti. Il TMS sarà gestito dal Rail Operations Center e funzionerà insieme ad altri sistemi utilizzati dai treni di Sydney per controllare le operazioni dei treni (*Comunicato Stampa Siemens*, 18 marzo 2021).

Australia: multiple contracts to upgrade and modernize Sydney rail network

Siemens Mobility has been awarded two contracts worth around AU \$190M by the New South Wales (NSW) Government in Australia to significantly upgrade the rail network in metropolitan Sydney, one of the busiest networks in the southern hemisphere. This work will improve the overall efficiency and capacity of the rail network. The total contract consists of two key packages, including the introduction of a new Traffic Management System (TMS) along with the upgrading of the Sydney Trains' network conventional signalling to a digital ETCS-L2 train control system.

This work is part of the NSW Government's broader Digital Systems Program, a 'once in a generation change' to replace legacy signalling and train control technologies with modern, internationally proven, intelligent systems. The systems are due to be available for operation in 2023.

"Siemens Mobility is delighted to have been selected to deliver the services that will modernize and optimize the Sydney rail network. Our state-of-the-art traffic management and sig-

nalling technology will augment operations throughout the network by increasing service reliability and availability, which will enhance the passenger experience,” said M. PETER, CEO of Siemens Mobility. “This important project further underscores our leading position in the field for delivering automated signalling systems and expands our growing footprint in Australia.”

The TMS will be integrated with the new European Train Control System (ETCS) Level 2 technology, which is today’s leading technology running on some of the best and most efficient rail networks worldwide. The Digital Systems Program upgrades will enable more frequent and reliable services and increase capacity to allow 24 trains to operate during peak hours and up to 30 trains per hour for recovery from disruptions.

The other key project element will include implementation of Automatic Train Operation (ATO) that assists drivers by providing more frequent, reliable, and consistent train journeys. Train drivers will remain in control but will be assisted in improving operations and reducing journey times, which subsequently benefits passengers.

A crucial role of the state-of-the-art TMS solution, will be to continually monitor the position of all trains; helping keep train services running as planned and assist with responses to incidents. The TMS will be operated from the Rail Operations Centre and will work alongside other systems used by Sydney Trains to control train operations (Siemens Press Release, March 18th, 2021).

USA: contratto con Washington Metropolitan Area Transit Authority per automotrici serie 8000

Hitachi Rail Washington, LLC. (“Hitachi Rail”) si è aggiudicata un contratto del valore fino a 2,2 miliardi di dollari con la Washington Metropolitan Area Transit Authority (“Metro”) per progettare e costruire 256 dei vagoni della serie 8000 (Fig.

2). Il Contratto prevede opzioni, se esercitate, per accumulare fino a 800.

Tra i principali fornitori di trasporto pubblico della nazione, il sistema ferroviario pesante copre un totale di 118 miglia, con sei linee ferroviarie, 91 stazioni e circa 1.292 automotrici. Più della metà dei posti di lavoro della regione si trova nel raggio di mezzo miglio da tutte le stazioni della metropolitana.

“Investire nelle automotrici della serie 8000, è un investimento in un trasporto sicuro e affidabile per i clienti di Metro e un investimento nella regione che serviamo contribuendo all’economia locale”, ha affermato P. J. WIEDEFELD, direttore generale di Metro. “Questo è un vantaggio per tutti che supporta il futuro della metropolitana, dell’economia locale e della creazione di posti di lavoro in tutta la regione della capitale nazionale”.

I nuovi vagoni della serie 8000 sono progettati per essere più leggeri, più sicuri e più efficienti dal punto di vista energetico con una migliore tecnologia di frenata rigenerativa, miglioramenti del sistema di ventilazione, telecamere ad alta definizione e severi requisiti di sicurezza infor-

matica per aumentare la sicurezza. Metro e Hitachi Rail condividono un impegno per la sostenibilità e questo è applicabile al nuovo modello.

I nuovi veicoli miglioreranno ulteriormente l’esperienza a bordo dei clienti con più schermi digitali e informazioni in tempo reale, mappe dinamiche, prese elettriche per la ricarica di dispositivi personali e maniglie aggiuntive all’interno.

“Siamo onorati di aiutare Metro a soddisfare le loro esigenze di mobilità, fornendo soluzioni innovative ai clienti e migliorando l’esperienza dei passeggeri”, ha affermato A. BARR, CEO di Hitachi Rail Group. “La rapida crescita della nostra attività si traduce in posti di lavoro diretti e indiretti negli Stati Uniti e in ulteriori investimenti di capitale. Il premio della serie 8000 segnala un’importante espansione della nostra attività negli Stati Uniti.”

Hitachi Rail produrrà la struttura della carrozzeria, eseguirà l’installazione delle attrezzature e realizzerà l’assemblaggio finale delle vetture della serie 8000 nella regione metropolitana, creando nuovi posti di lavoro qualificati nella regione locale. I



(Fonte – Source: Hitachi Rail)

Figura 2 – Hitachi Rail prevede di aggiungere posti di lavoro specializzati negli Stati Uniti per affrontare l’assemblaggio dei vagoni ferroviari della serie 8000 per Metro. I primi veicoli pilota dovrebbero essere consegnati nel 2024.

Figure 2 – Hitachi Rail plans to add U.S. skilled trades’ jobs to tackle assembly of the 8000-series railcars for Metro. The initial pilot vehicles are expected to be delivered in 2024.

primi veicoli pilota dovrebbero essere consegnati nel 2024.

La crescita e l'emergere di Hitachi Rail negli Stati Uniti deriva da un secolo di servizi ai clienti passeggeri e merci come attività ferroviaria originariamente fondata dal famoso inventore e pioniere delle ferrovie statunitensi G. WESTINGHOUSE. Oggi, l'impronta operativa della società negli Stati Uniti comprende impianti di assemblaggio di vagoni ferroviari della costa orientale e occidentale degli Stati Uniti, nonché un impianto di produzione dedicato alle soluzioni di segnalamento, con piani per aggiungere un nuovo impianto di assemblaggio per la serie 8000 nella regione. Con molte partnership, gli stabilimenti di assemblaggio di Hitachi Rail servono i clienti a Baltimora, Honolulu e Miami (*Comunicato Stampa Hitachi Rail*, 17 marzo 2021).

USA: contract with Washington Metropolitan Area Transit Authority for 8000-series Railcars

Hitachi Rail Washington, LLC. ("Hitachi Rail") has been awarded a contract worth up to \$2.2 billion with the Washington Metropolitan Area Transit Authority ("Metro") to design and build 256 of the 8000-series railcar vehicle (Fig. 2). The Contract includes options, if exercised, to build up to 800.

Among the nation's premier public transit providers, the heavy rail system covers a combined 118 miles, with six rail lines, 91 stations and some 1,292 railcars. More than half of the region's jobs are within a half-mile radius of all Metro stations.

"Investing in the 8000-series railcars, is an investment in safe, reliable transportation for Metro's customers and an investment in the region we serve by contributing to the local economy," said Metro General Manager/CEO P. J. WIEDEFELD. "This is a win-win that supports the future of Metro, the local economy, and job creation throughout the National Capital Region."

The new 8000-series railcars are designed to be lighter, safer and more energy-efficient with improved regenerative braking technology, ventilation system improvements, high-definition cameras and stringent cybersecurity requirements to enhance security. Metro and Hitachi Rail share a commitment to sustainability and this is applicable for the new model.

The new vehicles will further improve customers' on-board experience with more digital screens and real-time information, dynamic maps, electrical outlets for charging personal devices, and additional hand-holds throughout the interior.

"We are honored to help Metro meet their mobility needs, providing innovative solutions to customers and improving the passenger experience," said A. BARR, Chief Executive Officer, Hitachi Rail Group. "The rapid growth of our business translates into direct and indirect U.S. jobs, and further capital investments. The 8000-series award signals a major expansion of our U.S. business."

Hitachi Rail will manufacture the carbody structure, perform the equipment installation and will do the final assembly of the 8000-series cars in the Metro region, creating new skilled trades jobs in the local region. The initial pilot vehicles are expected to be delivered in 2024.

Hitachi Rail's U.S. growth and emergence stems from a century of service to passenger and freight customers as a rail business originally established by famed U.S. inventor and rail pioneer G. WESTINGHOUSE. Today, the company's U.S. operating footprint includes East and West Coast U.S. railcar assembly plants as well as a manufacturing plant dedicated to signalling solutions, with plans to add a new assembly plant for the 8000-series in the region. With many partnerships, Hitachi Rail's assembly plants are serving customers in Baltimore, Honolulu and Miami (Hitachi Rail Press Release, March 17th, 2021).

TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION

Internazionale: nuova collaborazione nel trasporto intermodale marittimo, Logtainer e Hupac uniscono le forze

Sviluppare una rete intermodale tra i Porti Liguri, la Svizzera e la Germania meridionale (Fig. 3): è questo l'obiettivo alla base dell'accordo di collaborazione stretto a fine gennaio 2021 tra Logtainer e Hupac. Entrambi gli operatori uniranno i rispettivi punti di forza, a vantaggio di un mercato intercontinentale che in misura sempre maggiore punta sulla modalità "green" offerta dal trasporto ferroviario.

Grazie alla condivisione delle proprie esperienze di sviluppo commerciale ed operativo, Logtainer e Hupac intendono integrare le proprie reti, offrendo così al mercato marittimo intercontinentale soluzioni veloci ed affidabili ad alta frequenza. La rete di trasporti valorizzerà ulteriormente i Porti Liguri che beneficeranno di un aumento di collegamenti nazionali e internazionali, a tutto vantaggio della filiera economica coinvolta.

La collaborazione, nelle aspettative di Logtainer e Hupac, produrrà un incremento di interesse per il trasporto ferroviario e contribuirà al modal shift con trasporti eco-sostenibili dai Porti Liguri alla Pianura Padana e attraverso le Alpi fino a raggiungere gli importanti cluster industriali della Svizzera e della Germania meridionale.

Il completamento delle opere ferroviarie sul territorio italiano, comprese le opere di ultimo miglio dei porti previste dal piano Italia Veloce, permetteranno un forte incremento del traffico ferroviario. "L'accordo con Hupac", dice G. NICOLINI, A.D. di Logtainer, "permetterà ai nostri clienti e partner di sviluppare e incrementare i traffici destinati oltre le Alpi che attualmente non transitano dai porti italiani. Grazie alla sinergia

tra Hupac e Logtainer saranno intensificati i traffici ferroviari andando incontro alle esigenze del mercato con significativi vantaggi ambientali in termini di risparmi di CO₂”.

- Nota per il lettore: Logtainer

Logtainer è l'operatore intermodale privato che movimentata più container sulla rete ferroviaria commerciale italiana. Nata nel 1997, la società collega capillarmente i principali porti italiani con le aree produttive del Paese, offrendo ai propri clienti un network di oltre 6.000 treni all'anno. Logtainer è presente negli hub portuali del Tirreno (Genova, La Spezia, Vado Ligure, Livorno) e nei principali nodi del trasporto intermodale del nord Italia, con filiali in Veneto, Lombardia e Emilia Romagna (dove gestisce anche terminal intermodali di proprietà). Logtainer dispone di un proprio parco automezzi abilitati a trasporti specializzati (Comunicato Stampa Hupac, 2 febbraio 2021).

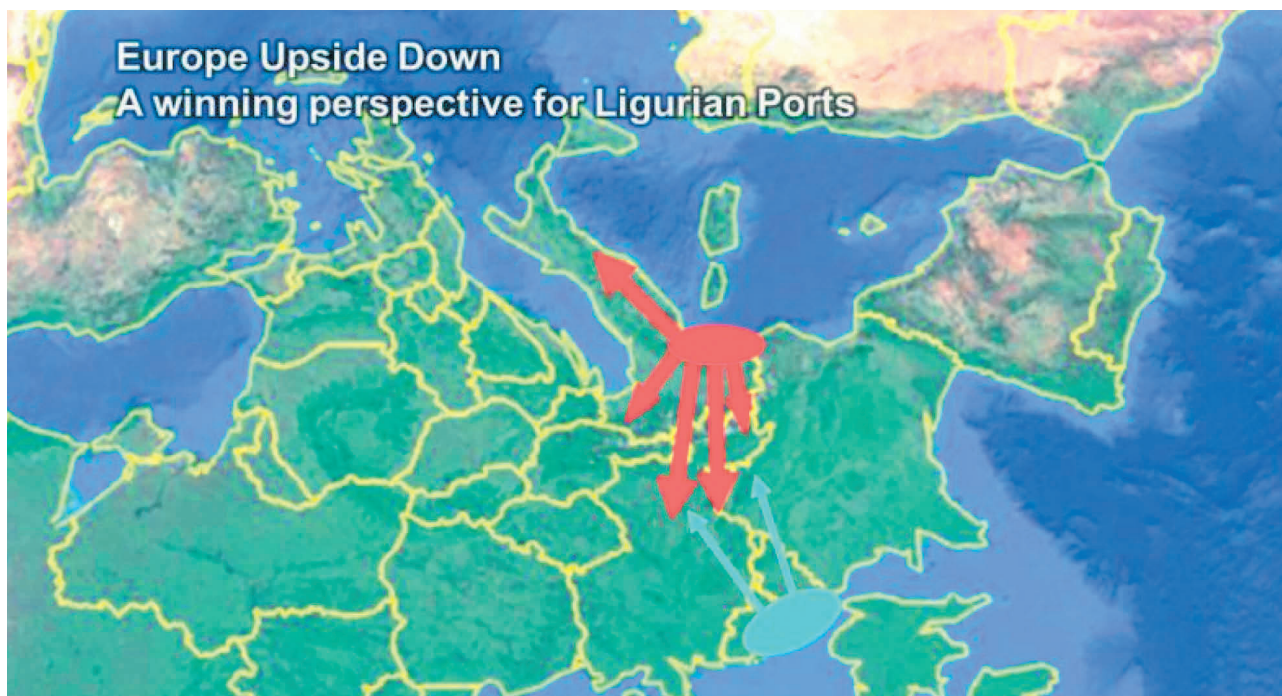
International: new collaboration in intermodal maritime transport, Logtainer and Hupac join forces

Developing an intermodal network between the Ligurian ports, Switzerland and southern Germany (Fig. 3): this is the objective behind the collaboration agreement signed at the end of January 2021 between Logtainer and Hupac. Both operators will combine their respective strengths, to the advantage of an intercontinental market that increasingly focuses on the “green” mode offered by rail transport.

By sharing their commercial and operational development experiences, Logtainer and Hupac intend to integrate their networks, thus offering the intercontinental maritime market fast and reliable high-frequency solutions. The transport network will further enhance the Ligurian ports which will benefit from an increase in national and international connections, to the benefit of the economic chain involved.

The collaboration, in the expectations of Logtainer and Hupac, will produce an increase in interest in rail transport and will contribute to the modal shift with eco-sustainable transport from the Ligurian Ports to the Po Valley and across the Alps up to the important industrial clusters of Switzerland and the Southern Germany.

The completion of the railway works on the Italian territory, including the last mile works of the ports foreseen by the Italia Veloce plan, will allow a strong increase in railway traffic. “The agreement with Hupac”, says G. NICOLINI, A.D. of Logtainer, “will allow our customers and partners to develop and increase the traffic destined beyond the Alps which currently does not pass through Italian ports. Thanks to the synergy between Hupac and Logtainer, rail traffic will be intensified, meeting the needs of the market with significant environmental advantages in terms of CO₂ savings”.



(Fonte – Source: Hupac)

Figura 3 – Le relazioni intermodali dai porti liguri verso l'Europa.
Figure 3 – Alstom PRIMA M4 electric locomotive operative for Office National des Chemins de Fer.

- *Note to reader: Logtainer*

Logtainer is the private intermodal operator that moves multiple containers on the Italian commercial railway network. Founded in 1997, the company extensively connects the main Italian ports with the country's production areas, offering its customers a network of over 6,000 trains per year. Logtainer is present in the port hubs of the Tyrrhenian Sea (Genoa, La Spezia, Vado Ligure, Livorno) and in the main intermodal transport hubs in northern Italy, with branches in Veneto, Lombardy and Emilia Romagna (where it also manages its own intermodal terminals). Logtainer has its own fleet of vehicles authorized for specialized transport (Hupac Press Release, February 2nd, 2021).

INDUSTRIA MANUFACTURES

Marocco: protocollo con ONCF (Office National des Chemins de Fer) per la manutenzione di locomotive elettriche di nuova generazione

Alstom ha firmato un protocollo con l'operatore ferroviario marocchino ONCF (Office National des Chemins de Fer) attraverso la sua joint venture MALOCO (Alstom - ONCF).

Attraverso questo protocollo, Alstom Morocco diventa ufficialmente responsabile della manutenzione della flotta di locomotive elettriche PRIMA M4 di nuova generazione.

Queste locomotive si aggiungono a quelle già mantenute dalla joint venture MALOCO, rafforzando così il ruolo di Alstom come partner preferito dell'ONCF.

Questo protocollo fa seguito a un contratto vinto da Alstom Morocco nel 2018 per la fornitura di 30 locomotive. Da allora sono state consegnate in Marocco quindici locomotive PRIMA M4, di cui 10 sono entrate in servizio commerciale, trasportando passeggeri e merci.

Le 30 locomotive PRIMA M4 hanno una potenza nominale di 5,5 MW. Hanno una velocità massima di esercizio di 160 km/h e vengono alimentati con una tensione di 3 kV CC. Sono dotati di ETCS. Richiedono una manutenzione minima e offrono un'elevata affidabilità e un basso costo del ciclo di vita grazie al loro design modulare.

“La firma di questo protocollo consolida la nostra partnership con ONCF e rafforza la fiducia reciproca tra di noi. Sono sinceramente grato per la dedizione che il team del progetto ha dimostrato in questo periodo, in particolare dato il contesto molto complicato della salute pubblica. Perseguiamo il nostro partnership di lunga data con il nostro cliente e nel paese al fine di contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria del Marocco”, ha affermato N. RHALMI, Presidente di Alstom in Marocco.

Alstom produce locomotive da oltre 100 anni, con la prima locomotiva elettrica risalente al 1926. Negli ultimi 20 anni sono state vendute oltre 3.000 locomotive della gamma Prima. Alstom offre un servizio completo di supporto operativo per le locomotive Prima, inclusa la fornitura di parti, manutenzione pesante e pacchetti di servizi completi.

Alstom è presente in Marocco da un secolo. Con oltre 500 dipendenti, Alstom ha realizzato diversi progetti chiave, tra cui il segnalamento, la consegna di 190 tram Citadis X02 alle città di Rabat (66 tram) e Casablanca (124 tram), 12 treni Avelia Euroduplex per la linea ad alta velocità tra Tangeri e Casablanca, e 50 locomotive Prima che forniscono le migliori soluzioni per i servizi di trasporto merci, passeggeri e misto.

Con il nuovo stabilimento di Fez, Alstom aumenterà la produzione di cablaggi per applicazioni ferroviarie nonché la produzione di quadri elettrici che vengono forniti ai suoi stabilimenti europei, quindi installati sui treni per l'esportazione globale (Comunicato Stampa Alstom, 18 marzo 2021).

Morocco: a protocol with ONCF (Office National des Chemins de Fer) covering the maintenance of new-generation electric locomotives

Alstom has signed a protocol with the Moroccan railway operator ONCF (Office National des Chemins de Fer) through its joint venture MALOCO (Alstom - ONCF).

Through this protocol, Alstom Morocco becomes officially responsible for maintaining the fleet of new-generation PRIMA M4 electric locomotives (Fig. 4).

These locomotives are in addition to those already being maintained by the MALOCO joint venture, thereby strengthening Alstom's role as the preferred partner of ONCF.

This protocol follows a contract won by Alstom Morocco in 2018 for the supply of 30 locomotives. Since then, fifteen PRIMA M4 locomotives have been delivered to Morocco, of which 10 have entered commercial service, transporting passengers and freight.

The 30 PRIMA M4 locomotives have a nominal power of 5.5 MW. They have a maximum operating speed of 160 km/h and are supplied with 3 kV DC voltage. They are equipped with ETCS. They require minimal maintenance and offer high reliability and a low lifecycle cost thanks to their modular design.

“The signing of this protocol consolidates our partnership with ONCF and strengthens the mutual trust between us. I am sincerely grateful for the dedication that the project team has shown throughout this period, particularly given the very complicated context of public health. We will pursue our long-standing partnership with our customer and in the country in order to contribute to the development of Morocco's railway infrastructure,” said N. RHALMI, President of Alstom in Morocco.

Alstom has been manufacturing locomotives for over 100 years, with the first electric locomotive dating back to 1926. Over 3,000 locomotives



(Fonte – Source: Hupac)

Figura 4 – Locomotiva elettrica Alstom PRIMA M4 operativa per Office National des Chemins de Fer.
Figure 4 – Alstom PRIMA M4 electric locomotive operative for Office National des Chemins de Fer.

from the Prima range have been sold in the last 20 years. Alstom offers a full service of operational support for Prima locomotives, including the supply of parts, heavy maintenance, and comprehensive service packages.

Alstom has been present in Morocco for a century. With more than 500 employees, Alstom has carried out several key projects, including signalling, the delivery of 190 Citadis X02 trams to the cities of Rabat (66 trams) and Casablanca (124 trams), 12 Avelia Euroduplex trains for the high-speed line between Tangiers and Casablanca, and 50 Prima locomotives providing the best solutions for freight, passenger and mixed transport services.

With the new plant in Fez, Alstom will increase the production of wiring harnesses for railway applications as well as the production of electrical cabinets which are supplied to its European plants, then installed on trains for global export (Alstom Press Release, March 18th, 2021).

Internazionale: marcia indietro anche a febbraio per il mercato europeo dell'auto: -20,3%

Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 850.170 unità, con un calo del 20,3% rispetto a febbraio 2020.

Nei primi due mesi del 2021, i volumi immatricolati raggiungono 1.693.059 unità, con una variazione negativa del 23,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "Le misure restrittive dovute alla terza ondata pandemica e l'incertezza del quadro economico continuano a pesare sul mercato auto europeo che, dopo un'apertura dell'anno in pesante ribasso (-25,7%), conferma un trend negativo anche a febbraio (-20,3%), il peggior febbraio in termini di volumi dal 2013 – afferma P. SCUDIERI, Presidente di ANFIA.

Nel mese, tutti e cinque i major market (incluso il Regno Unito) hanno registrato un calo a doppia cifra: l'Italia riporta la contrazione più contenuta (-12,3%), seguita da Germania (-19%), Francia (-20,9%), UK (-35,5%) e Spagna (-38,4%). Complessivamente, il mercato nei major market si riduce più della media di mercato, con una flessione del 22,2% e vale il 68,2% del mercato totale.

In vari Paesi, i bassi volumi di immatricolazioni hanno toccato livelli record anche considerando che la campagna vaccinale non è ancora in una fase sufficientemente avanzata per sospendere le limitazioni alla mobilità delle persone e le restrizioni vigenti per le attività commerciali, compresi i concessionari in alcuni Paesi come UK.

Oltre ad auspicare rapidi progressi nella battaglia contro la pandemia, anche per contenerne i pesanti effetti sull'economia, speriamo che, a livello nazionale, la definizione del PNRR, attualmente all'esame del Senato,

possa presto garantire la messa in atto di un vero piano automotive per il Paese, indispensabile per affrontare la transizione della filiera verso l'elettrificazione della mobilità e per sostenere gli investimenti delle imprese nelle nuove tecnologie della green mobility e del veicolo connesso e autonomo. Strumenti di politica industriale, programmi di riqualificazione delle competenze e interventi finanziari a sostegno delle imprese sono necessari per giocare al meglio questa partita, a livello europeo e internazionale".

In Italia, le immatricolazioni totalizzate a febbraio si attestano a 142.998 unità (-12,3%). Nei primi due mesi del 2021, le immatricolazioni complessive ammontano a 277.145 unità, con un decremento del 13,1% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2020.

Secondo gli ultimi dati ISTAT, a febbraio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,1% su base mensile e dello 0,6% su base annua (da +0,4% di gennaio). La lieve accelerazione dell'inflazione si deve prevalentemente all'ulteriore attenuarsi della flessione dei prezzi dei Beni energetici non regolamentati (da -6,3% di gennaio a -3,6%) e all'inversione di tendenza dei prezzi dei Servizi relativi ai trasporti (da -0,1% a +1%).

Nel comparto dei Beni energetici non regolamentati, guardando all'andamento dei prezzi dei carburanti, le flessioni più contenute sono quelle dei prezzi del Gasolio (da -9,4% a -5,5%; +2,4% il congiunturale) e della Benzina (da -7,5% a -4,0%; +2,1% rispetto a gennaio), mentre i prezzi degli Altri carburanti da una variazione tendenziale nulla accelerano a +1%, (+2,3% il congiunturale).

Analizzando il mercato per alimentazione, si conferma, nel mese, il calo delle alimentazioni tradizionali, mentre continua la sua corsa il mercato delle auto elettrificate. A febbraio, le auto nuove diesel calano del 37,5% rispetto a febbraio 2020, con una quota di mercato del 24,6%, mentre nei primi due mesi dell'anno registrano un calo tendenziale del

34%, con una quota del 25,6%. Le auto a benzina diminuiscono del 35,7% a febbraio (33% di quota) e del 34,5% (34,6% di quota) nel bimestre. Le immatricolazioni delle vetture ad alimentazione alternativa, invece, crescono nel mese dell'82%, con una quota del 42,3%, e del 71% nel cumulato gennaio-febbraio, con una quota del 39,9%, sintesi di un sensibile calo delle autovetture alimentate a gas (-15% a febbraio e -18% nel bimestre) e di una forte crescita delle elettrificate (ibride non ricaricabili +146% nel mese e +138% nel cumulato, ed elettriche e PHEV +124% nel mese e +108% nel cumulato). Ibride ed elettriche insieme, con una quota di penetrazione del 34,8% a febbraio, superano la quota delle auto a benzina (33%), mentre ibride mild e full, rappresentando il 28,9% del mercato, superano la quota di penetrazione delle vetture diesel (24,6%). Le ricaricabili (BEV e PHEV), infine, si attestano al 5,9% di quota nel mese.

Secondo l'analisi per canali di vendita, sono le immatricolazioni di auto intestate a società ad arretrare (-37% a febbraio e -35% nel bimestre), mentre le immatricolazioni ai privati crescono del 12,7% nel mese e del 6% nel cumulato. La quota di auto intestate a persone fisiche sale al 64% a febbraio, contro il 36% di quelle intestate a società.

Il Gruppo Stellantis ha registrato, in Europa, 198.883 immatricolazioni nel mese di febbraio (-22,4%), con una quota di mercato del 23,4%. Nel periodo gennaio-febbraio 2021, i volumi ammontano a 377.905 unità (-24,7%).

La Spagna totalizza 58.279 immatricolazioni nel mese di febbraio (-38,4%). Nel primo bimestre dell'anno, il mercato risulta così in flessione del 44,6%, con 100.242 unità immatricolate. Secondo l'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC i dati di febbraio confermano che la tempesta perfetta che si sta abbattendo sulle immatricolazioni di nuovi veicoli sta peggiorando. La congiunzione della terza ondata della pandemia, della cattiva situazione economica e del calo della fiducia dei con-

sumatori, a cui si sono aggiunti la fine del piano di rottamazione RENOVE e l'aumento della tassa di immatricolazione, sta avendo un impatto molto negativo sulle vendite, soprattutto sul canale dei privati, che ha registrato, per la prima volta dal 1996 (primo anno con informazioni digitalizzate), meno vendite rispetto al canale delle società, pur essendo un mercato molto più ampio per volumi. Di fatto, l'unico segmento di vendita che cresce a febbraio sono i veicoli con più di 20 anni di età. Questa situazione ritarda la ripresa del mercato e il rinnovo del parco necessari al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione, motivo per cui servono misure urgenti per rilanciare il mercato.

Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, il mercato di febbraio risulta così ripartito: 23.154 vendite ai privati (-43,8% rispetto a febbraio 2020), 26.111 vendite alle società (-18,7%) e 9.014 vendite per noleggio (-57,7%), mentre nel cumulato è ripartito in 42.187 vendite ai privati (-48,4%), 44.506 vendite a società (-31,4%) e 13.549 vendite per noleggio (-60,7%).

Per quanto riguarda le alimentazioni, a febbraio calano i volumi delle auto diesel (-48,9% e 23,1% di quota), a benzina (-47% e 47,8% di quota), elettriche (-41,7% e 1,6% di quota) e a gas (-19,8% e 1,1% di quota), mentre aumentano le vendite di autovetture ibride ricaricabili (+78,2% e 3,7% di quota) e non ricaricabili (+10,1% e 22,6% di quota).

Anche nel primo bimestre 2021, risultano in calo le immatricolazioni di autovetture diesel, benzina, elettriche e a gas, mentre aumentano quelle di auto ibride. Le emissioni medie di CO₂ delle nuove autovetture si attestano a 128,8 g/km a febbraio e a 128,1 g/km da inizio anno.

In Francia, a febbraio, si registrano 132.637 nuove immatricolazioni, con una flessione del 20,9% rispetto a febbraio 2020. Nel primo bimestre, la flessione si attesta al 14,2%, per un totale di 259.017 immatricolazioni.

Il mercato dell'usato, secondo le stime di CCFA, registra 453.407 unità a febbraio, con una variazione negativa dell'8,5% rispetto allo stesso mese del 2020. Nel periodo gennaio-febbraio 2021, i volumi complessivi si attestano a 998.482 unità, con una flessione del 6,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Ancora segno negativo per le autovetture a benzina, in flessione del 28,5% nel mese (43,7% di quota) e del 21,8% nei primi due mesi dell'anno, e per le vetture diesel, -44% a febbraio (24,9% di quota) e -36% nel cumulo. Crescono, invece, le alimentazioni alternative, che, nel secondo mese del 2021, aumentano del 50,6%, con le elettriche in ribasso del 10,8% e le ibride plug-in in aumento del 133% (nel cumulo le variazioni sono state rispettivamente -27% e +126,1%). Infine, le ibride tradizionali crescono del 51,2% nel mese e del 61,6% nel cumulo. Nel mercato tedesco sono state immatricolate a febbraio 194.349 unità (-19%). A gennaio-febbraio 2021, le immatricolazioni si attestano a 364.103, in calo del 25,1%.

Nel mese, la flessione più marcata è quella relativa alle vendite ai privati, a -26,8%, che rappresentano il 30% del mercato, mentre le società immatricolano il 15,2% di vetture in meno rispetto a febbraio 2020, con una quota del 70%.

Le auto a combustione interna costituiscono ancora la maggior parte del mercato: nel mese, il 37,7% delle nuove auto è a benzina (73.357 autovetture, 41,4%) e il 25,4% è diesel (49.318 autovetture, -35%). Le vetture a gas rappresentano invece lo 0,3% del mercato: 287 auto nuove Gpl (0,1%) e 376 a metano (0,2%). Con 18.278 nuove immatricolazioni (+124%), le auto elettriche raggiungono una quota di mercato del 9,4%.

In riferimento alle auto ibride, sono state immatricolate complessivamente 52.704 unità, in aumento del 75,7%, con il 27,1% di quota, di cui 21.879 plug-in, in aumento del 162% e con il 11,3% di quota. La media delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove vendute a febbraio ammonta a 126,5 g/km.

Il mercato inglese, infine, a febbraio, mese dai volumi tradizionalmente contenuti, totalizza 51.312 autovetture (-35,5%), 28.282 in meno rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Si tratta del febbraio con la domanda più debole dal 1959 (41.471 immatricolazioni).

Nei primi due mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 141.561, il 38,1% in meno rispetto al primo bimestre 2020.

L'Associazione inglese dell'automotive SMMT fa notare che febbraio è tradizionalmente un mese basso per le immatricolazioni di auto e, con i concessionari chiusi per tutta la sua durata, il calo di mercato è stato pesante, ma previsto. Più preoccupante è il fatto che questa chiusura, che perdura dal 5 gennaio scorso, ha bloccato i preparativi dei concessionari per il mese di marzo, caratterizzato dal cambio delle targhe, facendo quindi presagire che si tratterà del terzo mese consecutivo a tinte fosche. Nonostante il rapido procedere della campagna vaccinale stia portando il Paese verso la fine delle restrizioni, e nonostante la comprovata esperienza del comparto nei servizi online di vendita e consegna, è essenziale che gli showroom riaprano il prima possibile in modo che la filiera industriale possa ripartire e recuperare la perdita di 23 miliardi di sterline dello scorso anno.

In ogni caso, con le restrizioni in vigore almeno fino al 12 aprile, SMMT ha rivisto al ribasso le sue previsioni di mercato: 1,83 milioni di nuove immatricolazioni auto per il 2021 (1,89 milioni era la previsione di gennaio). La maggior perdita di volumi dovrebbe verificarsi a marzo.

Nel mese, la quota di mercato dei privati si attesta al 41,6%, con immatricolazioni in calo del 37,3%, mentre le flotte si riducono del 33,5% e rappresentano il 57,1% del mercato e le immatricolazioni di vetture aziendali calano del 56,6% con una quota di penetrazione dell'1,2%.

Secondo il tipo di alimentazione, sono le vendite di auto ricaricabili a sostenere la domanda, rappresentan-

do più di un'immatricolazione su otto. SMMT fa notare, tuttavia, che la penetrazione di questo segmento fino ai livelli richiesti al 2030 rimane una sfida enorme anche considerando che, nella legge di bilancio approvata a inizio mese dal governo, mancano misure a sostegno del mercato auto e in particolare della transizione verso una mobilità low-carbon.

Le auto diesel calano del 61% nel mese e del 61,7% nel cumulo gennaio-febbraio, con una quota del 13,2% nel mese e del 12,6% nei due mesi; le vendite di auto a benzina si riducono del 44,5% a febbraio, con il 52,1% di quota, e perdono il 48,5% nel cumulo, con il 50,6% di quota. Le auto ad alimentazione alternativa, invece, valgono il 34,7% del mercato di febbraio ed il 36,8% del cumulo. Nel dettaglio, le auto BEV rappresentano il 6,9% del mercato e crescono in volumi del 40,2% nel mese di febbraio (stessa quota nel cumulo con un aumento dei volumi del 49%). In crescita le vetture ibride ricaricabili, +52,1%, le mild-hybrid diesel, +37,9%, le mild-hybrid a benzina, +56,8%, mentre le fullhybrid si riducono del 22,8%. Da inizio anno le vendite vetture ibride sono così suddivise: le ibride plug-in registrano una crescita del 35,2% e conquistano il 6,5% del mercato, le full-hybrid calano del 23,6% con una quota del 7,1%, le mild-hybrid diesel aumentano del 29,8% e valgono il 6,3% del mercato e, infine, le mild-hybrid a benzina aumentano del 45,9% e valgono il 9,9% del mercato (*Ufficio Stampa ANFIA*, 17 marzo 2021).

International: down also in February the European car market, -20.3%

According to data released today by ACEA, in the whole of the countries of the European Union extended to EFTA and the United Kingdom in February car registrations amounted to 850,170 units, with a decrease of 20.3% compared to February 2020.

In the first two months of 2021, the volumes registered reached 1,693,059 units, with a negative

change of 23.1% compared to the same period of the previous year. "The restrictive measures due to the third pandemic wave and the uncertainty of the economic situation continue to weigh on the European auto market which, after an opening of the year in heavy decline (-25.7%), confirms a negative trend also in February (-20.3%), the worst February in terms of volumes since 2013 – says P. SCUDIERI, President of ANFIA.

During the month, all five major markets (including the UK) recorded a double-digit decline: Italy reported the smallest contraction (-12.3%), followed by Germany (-19%), France (-20.9%), UK (-35.5%) and Spain (-38.4%). Overall, the market in the major markets is reduced more than the market average, with a decline of 22.2% and is worth 68.2% of the total market.

In various countries, the low volumes of registrations have reached record levels also considering that the vaccination campaign is not yet at a sufficiently advanced stage to suspend the restrictions on the mobility of people and the restrictions in force on commercial activities, including dealers in some countries. like UK.

In addition to hoping for rapid progress in the battle against the pandemic, also to contain its heavy effects on the economy, we hope that, at national level, the definition of the PN-RR, currently being examined by the Senate, will soon guarantee the implementation of a true automotive plan for the country, essential to face the transition of the supply chain towards the electrification of mobility and to support business investments in new technologies of green mobility and connected and autonomous vehicles. Industrial policy tools, skills retraining programs and financial interventions to support businesses are necessary to play this game in the best possible way, at European and international level".

In Italy, registrations totaled in February amounted to 142,998 units (-12.3%). In the first two months of 2021, total registrations amounted to 277,145 units, with a decrease of

13.1% compared to the volumes of the same period of 2020.

According to the latest ISTAT data, in February the national consumer price index recorded an increase of 0.1% on a monthly basis and of 0.6% on an annual basis (from +0.4% in January). The slight acceleration in inflation is mainly due to the further attenuation of the decline in the prices of non-regulated energy goods (from -6.3% in January to -3.6%) and to the reversal of the trend in the prices of services relating to transport (from -0.1% to +1%).

In the sector of non-regulated energy goods, looking at the trend in fuel prices, the most contained decreases are those in diesel prices (from -9.4% to -5.5%; +2.4% the economic situation) and of Petrol (from -7.5% to -4.0%; +2.1% compared to January), while the prices of Other fuels accelerate from a zero trend to +1%, (+2.3% on conjunctural).

Analyzing the market by power supply, the decline in traditional power supplies is confirmed during the month, while the electrified car market continues its run. In February, new diesel cars fell by 37.5% compared to February 2020, with a market share of 24.6%, while in the first two months of the year they recorded a trend decline of 34%, with a share of 25, 6%. Petrol cars decreased by 35.7% in February (33% share) and by 34.5% (34.6% share) in the two months. Registrations of alternative fuel vehicles, on the other hand, grew by 82% in the month, with a share of 42.3%, and by 71% in the cumulative January-February, with a share of 39.9%, the synthesis of a significant drop in gas-powered cars (-15% in February and -18% in two months) and a strong growth in electrified (non-rechargeable hybrids +146% in the month and +138% in the cumulative, and electric and PHEV +124% in the month and +108% in the cumulative). Hybrid and electric together, with a penetration share of 34.8% in February, exceed the share of petrol cars (33%), while mild and full hybrids, representing 28.9% of the market, exceed the share of penetration of

diesel cars (24.6%). Lastly, rechargeable (BEV and PHEV) amounted to 5.9% share in the month.

According to the analysis by sales channels, car registrations in the name of companies are falling (-37% in February and -35% in the two months), while registrations to individuals grow by 12.7% in the month and by 6% in the cumulative. The share of cars registered to individuals rose to 64% in February, compared to 36% of those registered to companies.

The Stellantis Group recorded 198,883 registrations in Europe in February (-22.4%), with a market share of 23.4%. In the period January-February 2021, volumes amounted to 377,905 units (-24.7%).

Spain totaled 58,279 registrations in February (-38.4%). In the first two months of the year, the market is thus down by 44.6%, with 100,242 units registered. According to the Spanish automotive association ANFAC, data for February confirm that the perfect storm that is hitting new vehicle registrations is getting worse. The conjunction of the third wave of the pandemic, the bad economic situation and the decline in consumer confidence, combined with the end of the RENOVE scrapping plan and the increase in the registration tax, is having a very negative impact on sales, especially on the private channel, which recorded, for the first time since 1996 (first year with digitized information), fewer sales than the corporate channel, despite being a much larger market in terms of volumes. In fact, the only sales segment that grows in February are vehicles over 20 years of age. This situation delays the recovery of the market and the renewal of the fleet necessary to achieve the decarbonisation objectives, which is why urgent measures are needed to relaunch the market.

In detail, according to the sales channels, the February market is divided as follows: 23,154 sales to individuals (-43.8% compared to February 2020), 26,111 sales to companies (-18.7%) and 9,014 sales per rental (-57.7%), while the cumulative is divided into 42,187 sales to individuals

(-48.4%), 44,506 sales to companies (-31.4%) and 13,549 sales per rental (-60.7%).

As for fuel, in February the volumes of diesel cars decreased (-48.9% and 23.1% share), petrol (-47% and 47.8% share), electric cars (-41.7% and 1.6% share) and gas (-19.8% and 1.1% share), while sales of rechargeable hybrid cars increased (+78.2% and 3.7% share) and rechargeable (+10.1% and 22.6% of share).

Also, in the first two months of 2021, registrations of diesel, petrol, electric and gas cars are decreasing, while those of hybrid cars increase. The average CO₂ emissions of new cars stood at 128.8 g / km in February and 128.1 g / km from the beginning of the year.

In France, in February, 132,637 new registrations were recorded, with a decrease of 20.9% compared to February 2020. In the first two months, the decline amounted to 14.2%, for a total of 259,017 registrations.

The second-hand market, according to CCFE estimates, recorded 453,407 units in February, with a negative change of 8.5% compared to the same month of 2020. In the period January-February 2021, the overall volumes amounted to 998,482 units, with a decrease of 6.1% compared to the same period of the previous year. Still a negative sign for petrol cars, down by 28.5% in the month (43.7% share) and 21.8% in the first two months of the year, and for diesel cars, -44% at February (24.9% share) and -36% in the cumulative. Instead, alternative power supplies grew, which, in the second month of 2021, increased by 50.6%, with electric down by 10.8% and plug-in hybrids up by 133% (in the cumulative the variations are respectively -27% and +126.1%). Finally, traditional hybrids grew by 51.2% in the month and by 61.6% in the cumulative. In the German market, 194,349 units were registered in February (-19%). In January-February 2021, registrations stood at 364,103, down by 25.1%.

In the month, the most marked decline is that related to sales to individuals, at -26.8%, which represent 30% of the market, while companies register 15.2% fewer cars than in February 2020, with a share of 70%.

Internal combustion cars still make up the majority of the market: in the month, 37.7% of new cars are petrol (73,357 cars, 41.4%) and 25.4% are diesel (49,318 cars, -35%). Gas-powered cars, on the other hand, represent 0.3% of the market: 287 new LPG cars (0.1%) and 376 methane-powered cars (0.2%). With 18,278 new registrations (+124%), electric cars reach a market share of 9.4%.

With reference to hybrid cars, a total of 52,704 units were registered, an increase of 75.7%, with a 27.1% share, of which 21,879 plug-ins, an increase of 162% and with 11.3% of quote. The average CO₂ emissions of new cars sold in February amounted to 126.5 g/km. Finally, the English market in February, a month with traditionally contained volumes, totaled 51,312 cars (-35.5%), 28,282 fewer than in the same month of the previous year. This is February with the weakest demand since 1959 (41,471 registrations).

In the first two months of the year, registrations amounted to 141,561, 38.1% less than in the first two months of 2020.

The British Automotive Association SMMT notes that February has traditionally been a low month for car registrations and, with dealerships closed for its entire duration, the market decline has been heavy but expected. More worrying is the fact that this closure, which has lasted since January 5, has blocked the dealers' preparations for the month of March, characterized by the change of number plates, thus suggesting that it will be the third consecutive month in gloomy colors. Despite the rapid progress of the vaccination campaign is leading the country towards the end of the restrictions, and despite the industry's proven track record in online sales and delivery services, it is essential that showrooms reopen as soon as possible so that the industry can

restart and recover last year's £ 23 billion loss.

In any case, with the restrictions in place at least until April 12th, SMMT has revised its market forecasts downwards: 1.83 million new car registrations for 2021 (1.89 million was the January forecast). The largest volume loss is expected to occur in March.

During the month, the private market share stood at 41.6%, with registrations down by 37.3%, while fleets fell by 33.5% and represented 57.1% of the market and registrations of company cars fell by 56.6% with a share of penetration of 1.2%.

According to the type of fuel, it is the sales of rechargeable cars that sustain the demand, accounting for more than one in eight registrations. SMMT points out, however, that the penetration of this segment up to the levels required by 2030 remains a huge challenge even considering that, in the budget law approved at the beginning of the month by the government, there is a lack of measures to support the auto market and in particular the transition towards low-carbon mobility.

Diesel cars fell by 61% in the month and by 61.7% in the cumulative January-February, with a share of 13.2% in the month and 12.6% in the two months; sales of petrol cars fell by 44.5% in February, with a 52.1% share, and lost 48.5% in the cumulative, with a 50.6% share. Alternatively powered cars, on the other hand, are worth 34.7% of the February market and 36.8% of the cumulative. In detail, BEV cars represent 6.9% of the market and grow in volumes by 40.2% in February (same share in the cumulative with an increase in volumes of 49%). Rechargeable hybrid cars are up, +52.1%, diesel mild-hybrids, +37.9%, petrol mild-hybrids, +56.8%, while full-hybrids are down by 22.8%. Since the beginning of the year, sales of hybrid cars have been divided as follows: plug-in hybrids recorded a growth of 35.2% and conquered 6.5% of the market, full-hybrids fell by 23.6% with a share of 7, 1%, diesel mild-hybrids increase by

29.8% and are worth 6.3% of the market and, finally, gasoline mild-hybrids increase by 45.9% and are worth 9.9% of the market (Office ANFIA Press Release, March 17th, 2021).

VARIE OTHERS

Internazionale: un viaggio sull'empowerment femminile e i diritti delle donne

Italo e ActionAid hanno deciso di intraprendere un viaggio lungo 12 mesi per diffondere una cultura del cambiamento legato all'empowerment femminile e ai diritti delle donne. Intraprendere questo viaggio alla scoperta di quali e quante sono le modalità per contrastare la violenza fisica, psicologica ed economica, per Italo significa raccontare alla propria community aziendale e a tutti gli stakeholders che, per cambiare ed abbattere gli stereotipi, c'è bisogno dell'apporto di tutti.

Italo non poteva non scegliere ActionAid come proprio compagno di viaggio! ActionAid è infatti una delle principali ONG mondiali presente in 45 Paesi, al fianco di oltre 27 milioni di persone in tutto il mondo, per garantire loro una vita piena, dignitosa e giusta nel rispetto dei propri diritti. In particolare, ActionAid sostiene l'empowerment femminile e si impegna a favore dei diritti delle donne in tutti i Paesi in cui è presente.

Italo, sempre attento al rispetto della diversità soprattutto in merito all'uguaglianza di genere, conta la presenza di circa il 50 % di donne e valorizza le risorse femminili in tutte le aree aziendali, comprese quelle tecniche. Per questo Italo ha deciso di aumentare il proprio impegno estendendolo anche all'esterno.

In occasione dell'8 marzo, Giornata Internazionale delle Donne, alle ore 14.00, Italo e ActionAid annunceranno, attraverso un talk digitale (link disponibile sulle pagine social ufficiali), l'impegno comune al fianco delle donne. Le due realtà racconteranno le tappe di un percorso che

Italo e ActionAid hanno deciso di intraprendere per fornire alla propria comunità aziendale e ai propri clienti gli strumenti di comprensione e di consapevolezza per ridurre la disuguaglianza di genere, realizzare l'empowerment femminile e lottare contro ogni forma di violenza.

Attraverso diverse voci che interverranno per fornire punti di vista differenti e testimonianze dirette, ActionAid e Italo restituiranno una fotografia del momento che le donne stanno vivendo in Italia, concentrandosi in particolare su un impatto della pandemia per la maggior parte ricaduto sulle loro spalle (*Comunicato Stampa Italo E Actionaid*, 5 marzo 2021).

International: a journey on women's empowerment and women's rights

Italo and ActionAid have decided to embark on a 12-month journey to spread a culture of change linked to women's empowerment and women's rights. Embarking on this journey to discover which and how many ways are there to combat physical, psychological and economic violence, for Italo means telling its corporate community and all stakeholders that, in order to change and break down stereotypes, a contribution is needed of all.

Italo could not fail to choose ActionAid as his travel companion! ActionAid is in fact one of the main world NGOs present in 45 countries, alongside over 27 million people all over the world, to guarantee them a full, dignified and just life while respecting their rights. ActionAid supports women's empowerment and is committed to women's rights in all countries where it is present.

Italo, always attentive to respect for diversity especially with regard to gender equality, counts the presence of about 50% of women and values female resources in all company areas, including the technical ones. Therefore, Italo has decided to increase its commitment by extending it also externally.

On 8th March, International Women's Day, at 2.00 pm, Italo and Action-

Aid will announce, through a digital talk (link available on the official social pages), the common commitment to support women. The two realities will tell the stages of a path that Italo and ActionAid have decided to undertake to provide their business community and their customers with the tools of understanding and awareness to reduce gender inequality, achieve female empowerment and fight against any form of violence.

Through various voices that will intervene to provide different points of view and direct testimonies, ActionAid and Italo will return a photograph of the moment that women are experiencing in Italy, focusing in particular on an impact of the pandemic that mostly fell on their shoulders (Press Release Italo E Actionaid, March 5th, 2021).

USA: Nasa Mega Moon Rocket supera il test chiave, si prepara per il lancio

Il più grande elemento di razzo mai costruito dalla NASA, lo stadio principale del razzo Space Launch System (SLS) della NASA, ha acceso i suoi quattro motori RS-25 per 8 minuti e 19 secondi allo Stennis Space Center della NASA vicino a Bay St. Louis, Mississippi (Fig. 2). Il test di successo, noto come fuoco caldo, è una pietra miliare fondamentale in vista della missione Artemis I dell'agenzia, che invierà un'astronave Orions senza equipaggio in un volo di prova intorno alla Luna e di nuovo sulla Terra, aprendo la strada alle future missioni Artemis con gli astronauti.

Gli ingegneri hanno progettato la campagna di test Green Run in otto parti per portare gradualmente in vita per la prima volta lo stadio principale SLS, culminando con il fuoco ardente. Il team utilizzerà i dati dei test per convalidare il core stage design per il volo.

“L'SLS è il razzo più potente che la NASA abbia mai costruito e durante il test di oggi lo stadio centrale del razzo ha generato più di 1,6 milioni di libbre di spinta in sette se-

condi. L'SLS è un'incredibile impresa di ingegneria e l'unico razzo in grado di alimentare le missioni americane di prossima generazione che porteranno la prima donna e il prossimo uomo sulla Luna", ha detto l'amministratore della NASA S. JURCZYK. "Il successo del test di fuoco caldo di oggi del palco principale per l'SLS è una pietra miliare importante nell'obiettivo della NASA di riportare gli esseri umani sulla superficie lunare e oltre." (Comunicato Stampa Nasa, 18 marzo 2021).

USA: Nasa Mega Moon Rocket passes key test, readies for launch

The largest rocket element NASA has ever built, the core stage of NASA's Space Launch System (SLS) rocket, fired its four RS-25 engines for 8 minutes and 19 seconds at NASA's Stennis Space Center near Bay St. Louis, Mississippi (Fig. 5). The successful test, known as a hot fire, is a critical milestone ahead of the agency's Artemis I mission, which will send an uncrewed Orion spacecraft on a test flight around the Moon and back to Earth, paving the way for future Artemis missions with astronauts.

Engineers designed the eight-part Green Run test campaign to gradually bring the SLS core stage to life for the first time, culminating with the hot fire. The team will use data from the tests to validate the core stage design for flight.

"The SLS is the most powerful



(Fonte – Source: NASA)

Figura 5 – La stazione principale per il primo volo del razzo Space Launch System della NASA è visto nel banco prova B-2 durante un secondo test di accensione, giovedì 18 marzo 2021, presso lo Stennis Space Center della NASA vicino a Bay St. Louis, Mississippi. I quattro motori RS-25 si sono avviati per l'intera durata di 8 minuti durante il test e hanno generato 1,6 milioni di libbre di spinta. Il test di accensione è la fase finale della serie di test Green Run, la valutazione completa della fase centrale del sistema di lancio spaziale prima dell'inizio della missione Artemis I sulla Luna.

Figure 5 – The core stage for the first flight of NASA's Space Launch System rocket is seen in the B-2 Test Stand during a second hot fire test, Thursday, March 18th, 2021, at NASA's Stennis Space Center near Bay St. Louis, Mississippi. The four RS-25 engines fired for the full-duration of 8 minutes during the test and generated 1.6 million pounds of thrust. The hot fire test is the final stage of the Green Run test series, a comprehensive assessment of the Space Launch System's core stage prior to launching the Artemis I mission to the Moon.

rocket NASA has ever built, and during today's test the core stage of the rocket generated more than 1.6 million pounds of thrust within seven seconds. The SLS is an incredible feat of engineering and the only rocket capable of powering America's next-generation missions that will place the

first woman and the next man on the Moon," said acting NASA Administrator S. JURCZYK. "Today's successful hot fire test of the core stage for the SLS is an important milestone in NASA's goal to return humans to the lunar surface – and beyond." (NASA Press Release, March 18th, 2021).