

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

Massimiliano BRUNER

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

#### **Australia: il nuovissimo treno di Melbourne, l'X'trapolis 2.0 entra in servizio**

Il primo treno X'trapolis 2.0 è entrato in servizio a Melbourne, in Australia (Fig. 1). Il treno è il primo di un ordine iniziale di 25 convogli del valore di 300 milioni di euro, commissionato dal governo dello Stato di Victoria e prodotto localmente da Alstom nei suoi stabilimenti di Dandenong e Ballarat.

Il governo dello Stato di Victoria ha inoltre annunciato uno stanziamento di bilancio per ulteriori 25 treni (ordine che non è ancora stato ricevuto da Alstom), portando così la flotta totale a 50 unità.

Sviluppato sulla base della collaudata piattaforma ferroviaria suburbana Adessia di Alstom, il treno elettrico a sei carrozze, efficiente dal punto di vista energetico, può trasportare fino a 1.225 passeggeri e presenta un design con passaggio continuo, porte più ampie per un imbarco più rapido e significativi miglioramenti in termini di accessibilità.

Nello specifico, i nuovi treni rafforzano ulteriormente l'accessibilità dei viaggi grazie a 20 posti dedicati alle sedie a rotelle, aree per passeggini, biciclette e spazi multiuso, rampe semiautomatiche, segnaletica tattile, tecnologie assistive per l'udito e un'interfaccia passeggero-autista migliorata. Complessivamente, durante la fase iniziale di sviluppo del progetto, sono state apportate 58 modifiche progettuali in risposta ai feedback di stakeholder, passeggeri e macchinisti,

al fine di ottimizzare il treno per Melbourne.

Il progetto X'trapolis 2.0 si distingue per il requisito minimo del 60% di componenti di produzione locale, che ha contribuito in modo significativo alla sostenibilità dell'intera filiera ferroviaria del Victoria, garantendo centinaia di posti di lavoro qualificati nel settore manifatturiero nell'area metropolitana e regionale del Victoria e fino a 750 posti di lavoro nella filiera ferroviaria locale.

Commentando la consegna del primo treno, G. TRITTER, Amministratore Delegato di Alstom Australia e Nuova Zelanda, ha dichiarato: "L'ingresso in servizio del primo treno X'trapolis 2.0 è un momento di grande orgoglio per tutti i soggetti coinvolti. Desidero ringraziare sinceramente il gruppo Alstom, insieme ai nostri partner del Dipartimento dei Trasporti e della Pianificazione del Victoria e di Metro Trains Melbourne, per la stra-

ordinaria collaborazione che ha reso possibile questo risultato. La solidità di queste relazioni ha portato a qualcosa di veramente significativo: un treno costruito in Victoria, per gli abitanti di Melbourne." Ulteriori treni X'trapolis 2.0 entreranno progressivamente in servizio passeggeri con il proseguimento dell'introduzione della flotta.

- Alstom è l'unico produttore australiano in grado di realizzare treni e tram a 360 gradi.

L'ingresso del treno X'trapolis 2.0 si aggiunge al consistente parco rotabile fornito da Alstom in Victoria nel corso dei decenni, che comprende 141 tram Flexity e Citadis, 106 treni suburbani X'trapolis e oltre 140 treni regionali VLocity. Alstom sta inoltre costruendo 100 tram di nuova generazione di Classe G per Melbourne, basati su una versione personalizzata della collaudata piattaforma Flexity 2, a Dandenong, che dovrebbero entrare in servizio passeggeri entro la fine del 2026 (Da: *Comunicato Stampa Alstom*, 4 maggio 2026).

#### **Australia: Melbourne's newest train, X'trapolis 2.0, hits the tracks**

*The first X'trapolis 2.0 has been delivered into passenger service in Melbourne, Australia (Fig. 1). The train is the first of an initial €300m order*



(Fonte - Source: Alstom)

Figura 1 – Il nuovissimo treno di Melbourne, l'X'trapolis 2.0, entra in servizio  
*Figure 1 – Melbourne's newest train, X'trapolis 2.0, hits the tracks.*

for 25 trains placed by the Victorian Government, locally manufactured by Alstom at its Dandenong and Ballarat manufacturing sites.

The Victorian Government has also announced a budget allocation for a further 25 trains (this order has not yet been received by Alstom), which would bring the total fleet to 50.

Tailored from Alstom's proven Adessia commuter rail platform, the energy-efficient six-car electric train can carry up to 1,225 passengers and features a continuous walkthrough design, wider doors for faster boarding, and significant improvements in accessibility.

Specifically, the new trains further strengthen accessible travel with 20 dedicated wheelchair spaces, pram, bike and mixed-use areas, semi-automated ramps, tactile signage, assistive hearing technologies, and an improved passenger-driver interface. In total, 58 design refinements were made during initial design development in response to stakeholder, passenger and driver inputs, to ensure that the train is optimised for Melbourne.

The X'trapolis 2.0 project is notable for its minimum 60% local content requirement that has significantly contributed to the sustainability of the broader Victorian rail supply chain, securing hundreds of skilled manufacturing roles across metropolitan and regional Victoria and up to 750 jobs in the local rail supply chain.

Commenting on the delivery of the first train, G. TRITTER, Managing Director for Alstom Australia and New Zealand said, "The entry of the first X'trapolis 2.0 train into passenger service is a proud moment for all involved. I would like to sincerely thank the Alstom team, together with our partners at the Victorian Department of Transport and Planning and Metro Trains Melbourne, for the outstanding collaboration that made this achievement possible. The strength of these relationships has delivered something truly significant – a train built in Victoria, for the people of Melbourne." Additional X'trapolis 2.0 trains will progressively enter passenger service as the fleet rollout continues.

- Alstom is the only end-to-end manufacturer of trains and trams in Australia.

The entry of the X'trapolis 2.0 train adds to the significant rolling stock fleets delivered over decades by Alstom in Victoria including 141 Flexity and Citadis trams, 106 X'trapolis suburban trains and over 140 VLocity regional trains. Alstom is also building 100 next generation G Class trams for Melbourne based on a customised version of the proven Flexity 2 platform in Dandenong, which are due to enter passenger service later in 2026 (From: Alstom Press Release, May 4<sup>th</sup>, 2026).

### India: prima locomotiva per esercizio commerciale merci sulle Ferrovie Indiane

E' stata ufficialmente consegnata la prima (Fig. 2) di 1.200 locomotive elettriche per il trasporto merci destinate all'esercizio commerciale nell'ambito del progetto da 3 miliardi di euro con le Ferrovie Indiane e ha inaugurato congiuntamente il primo deposito di manutenzione della flotta a Visakhapatnam, in India. Siemens Mobility, leader tecnologico globale nel settore delle locomotive elettriche, aveva ricevuto l'ordine dalle Ferrovie Indiane nel gennaio 2023, che rappresenta il più grande ordine di locomotive nella storia dell'azienda e il più grande ordine nella storia di Siemens India.

"La consegna delle prime locomotive D9 e l'apertura del nuovo deposito di manutenzione a Visakhapatnam sono tappe fondamentali di questo progetto di riferimento e della nostra partnership a lungo termine con le Ferrovie Indiane", ha dichiarato M. PETER, CEO di Siemens Mobility. "Con la nostra tecnologia all'avanguardia, sosteniamo l'obiettivo del Paese di spostare una maggiore quota del trasporto merci su rotaia, incrementando l'efficienza logistica e riducendo significativamente le emissioni di CO<sub>2</sub> per i prossimi decenni. Insieme, stiamo mettendo in servizio una delle locomotive per il trasporto merci più potenti ed efficienti al mondo, prodotta e mantenuta in India."

Le locomotive D9, all'avanguardia, sono il primo materiale rotabile delle Ferrovie Indiane ad aver superato con successo i test secondo lo standard europeo EN 14363 e sono progettate per il trasporto merci su tutta la rete a velocità fino a 120 km/h. In condizioni operative normali, la locomotiva, con un carico assiale di 22,5 tonnellate, è in grado di trainare carichi fino a 5.800 tonnellate sulle pendenze previste. Con una potenza di 9.000 CV, sono le locomotive elettriche a sei assi per il trasporto merci più potenti dell'India. Sono inoltre dotate di sistemi digitali avanzati come Railigent X per la manutenzione predittiva e l'ottimizzazione delle prestazioni basata sui dati, e integrano sistemi di sicurezza avanzati per



(Fonte - Source: Siemens Mobility)

Figura 2 – La prima delle 1.200 locomotive elettriche da trasporto merci D9 è stata consegnata alle Ferrovie Indiane per l'impiego commerciale.

Figure 2 - First of 1,200 D9 electric freight locomotives handed over to Indian Railways for commercial operations.

garantire un'elevata efficienza energetica e affidabilità operativa su tutta la rete ferroviaria indiana.

Il progetto è realizzato secondo un modello di partnership per l'intero ciclo di vita, che comprende progettazione, produzione, messa in servizio e 35 anni di manutenzione completa. La manutenzione sarà fornita attraverso una rete di quattro depositi: Visakhapatnam, Raipur, Kharagpur e Pune. Siemens Mobility fornirà un servizio completo per la nuova flotta di locomotive D9, inclusa la gestione dei ricambi e dei materiali, la pianificazione della manutenzione, la documentazione e la reportistica. Siemens Mobility utilizzerà anche servizi digitali, abilitati da Railigent X, per supportare il monitoraggio delle condizioni, la manutenzione predittiva e l'ottimizzazione delle prestazioni basata sui dati, contribuendo a massimizzare la disponibilità della flotta durante l'intero ciclo di vita.

L'India possiede una delle più grandi reti di trasporto ferroviario e logistiche al mondo, utilizzata quotidianamente da 24 milioni di passeggeri su oltre 22.000 treni. Inoltre, il governo indiano prevede di aumentare la quota di trasporto merci su rotaia dal 27% circa attuale al 40-45%. L'India è uno dei pochi paesi al mondo con una rete ferroviaria quasi completamente elettrificata.

Da decenni Siemens Mobility supporta le Ferrovie Indiane con le tecnologie più avanzate e offre una gamma completa di tecnologie intelligenti ed efficienti per il trasporto di passeggeri e merci, comprese le infrastrutture ferroviarie e il materiale rotabile. Grazie alle sue soluzioni di livello mondiale, l'azienda contribuisce a trasformare il trasporto ferroviario in India, supportando al contempo gli obiettivi del Paese in materia di clima ed efficienza logistica (Da: *Comunicato Stampa di Siemens Mobility*, 4 maggio 2026).

### **India: first locomotives to Indian Railways for commercial freight operations**

*The first (Fig. 2) of 1,200 electric freight locomotives for commercial*

*operations under its €3 billion project with Indian Railways and jointly opened the fleet's first maintenance depot in Visakhapatnam, India, has been delivered. Siemens Mobility, a global technology leader in electric locomotives, had received the order from Indian Railways in January 2023, marking the single largest locomotive order in the company's history and single largest order in the history of Siemens India.*

*"The handover of the first D9 locomotives and the opening of the new maintenance depot in Visakhapatnam are major milestones in this landmark project and our long-term partnership with Indian Railways," said M. PETER, CEO of Siemens Mobility. "With our leading technology, we are supporting the country's goal of shifting more freight to rail, boosting logistics efficiency, and significantly reducing CO<sub>2</sub> emissions for decades to come. Together, we are bringing one of the world's most powerful and energy-efficient freight locomotives into service – manufactured and maintained in India."*

*The state-of-the-art D9 locomotives are Indian Railways' first rolling stock successfully tested to the European standard EN 14363 and are designed for freight operations across the network at speeds of up to 120 km/h. During normal operation, the locomotive with axle load of 22.5 tonnes shall haul loads of up to 5,800 tonnes on the defined gradients. With 9,000 hp, they are India's most powerful six-axle electric freight locomotives. They also feature advanced digital systems such as Railigent X for predictive maintenance and data-driven performance optimization, and integrate enhanced safety for energy-efficient, high-reliability operations across the Indian Railways network.*

*The project is delivered under a lifecycle partnership model covering design, manufacturing, commissioning and 35 years of full-service maintenance. Maintenance will be provided through a network of four depot locations – Visakhapatnam, Raipur, Kharagpur and Pune. Siemens Mobility will provide full service for the new D9 locomotive fleet, including spare parts and materials management,*

*maintenance planning, as well as documentation and reporting. Siemens Mobility will also use digital services, enabled by Railigent X, to support condition monitoring, predictive maintenance and data-driven performance optimization, helping to maximize fleet availability over the lifecycle.*

*India has one of the world's largest rail transport and logistics networks used daily by 24 million passengers on more than 22,000 trains. Additionally, the Government of India plans to increase the share of railways for freight transport to 40-45 percent from the current approximately 27 percent. India is one of the few countries in the world with an almost fully electrified rail network.*

*Siemens Mobility has been supporting Indian Railways with the latest technologies for many decades and offers a full range of intelligent and efficient technologies for passenger and freight transportation, including rail infrastructure and rolling stock. With its world-class solutions, the company helps transform rail in India while supporting the country's climate ambitions and logistics efficiency goals (From: Siemens Mobility Press Release, May 4<sup>th</sup>, 2026)*

### **Cina: i treni ad alta velocità attraversano "gallerie insonorizzate".**

Nel dicembre 2025, la ferrovia ad alta velocità Guangzhou-Zhanjiang è stata ufficialmente inaugurata. Sul ponte di interscambio di Gaozhong, lungo la linea ferroviaria ad alta velocità Guangzhou-Zhanjiang, le barriere acustiche completamente chiuse hanno suscitato notevole interesse (Fig. 3). Dalla loro prima applicazione sulla ferrovia interurbana Pechino-Xiong'an, fino al loro progressivo aggiornamento per adattarsi all'ambiente ad alta umidità e corrosione lungo la linea ferroviaria ad alta velocità Guangzhou-Zhanjiang, le barriere acustiche completamente chiuse consentono ai treni ad alta velocità che transitano in prossimità delle aree urbane di operare con una riduzione significativa del rumore (Da:

Comunicato Stampa Ferrovie dello Stato Cinesi, 8 maggio 2026).

### **China: High-Speed trains pass through “Soundproof Tunnels”**

*In December 2025, the Guangzhou-Zhanjiang High Speed Railway officially opened for operation. On the Gaozhong Interchange Grand Bridge of the Guangzhou-Zhanjiang High Speed Railway, fully enclosed sound barriers have drawn considerable attention (Fig. 3). From their first application on the Beijing-Xiong’an Intercity Railway to their iterative upgrade for the high-humidity and high-corrosion environment along the Guangzhou-Zhanjiang High Speed Railway, fully enclosed sound barriers enable high-speed trains passing near urban areas to operate with significantly reduced noise (From: Chinese State Railways Press Release, May 8<sup>th</sup>, 2026).*

### **TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION**

#### **Egitto: inizia il servizio commerciale della monorotaia del Nilo orientale**

Orascom Construction e Arab Contractors, annunciano l’avvio del servizio commerciale per il primo tratto della monorotaia East of Nile, il primo sistema monorotaia in Africa, che rappresenta una pietra miliare nello sviluppo della mobilità urbana sostenibile in Egitto (Fig. 4). Il sistema monorotaia Innovia offre un’alternativa veloce, affidabile e a basse emissioni al trasporto su strada nell’area metropolitana del Cairo. Con una lunghezza di 56 chilometri e 22 stazioni, la linea East of Nile collega il Cairo Est alla Nuova Capitale Amministrativa, riducendo significativamente i tempi di percorrenza e migliorando la connettività tra i principali quartieri residenziali, commerciali e amministrativi. Delle 22 stazioni previste, 16 sono attualmente operative e offrono servizio commerciale.

“Il Cairo ospita quasi 25 milioni di persone, il che lo rende una delle me-

galopoli più grandi e in più rapida crescita dell’Africa. Il sistema monorotaia Innovia rappresenta una vera svolta non solo per l’Egitto, ma per l’intero continente africano, offrendo capacità su larga scala immediata e contribuendo a un futuro più sostenibile per il trasporto urbano”, ha dichiarato M. VAUJOUR, Presidente per Africa, Medio Oriente e Asia Centrale di Alstom.

Con una capacità massima di 45.000 passeggeri all’ora per direzione, il sistema monorotaia Innovia è progettato per alleviare la congestione urbana e rispondere alla rapida espansione della città. Integra tecnologie avanzate senza conducente per garantire elevati livelli di sicurezza, affidabilità ed efficienza operativa.

Le valutazioni di mobilità del progetto dimostrano l’impatto chiaro e misurabile della monorotaia sugli spostamenti quotidiani: i tempi di percorrenza tra la stazione di El Moshir Tantawi (ST07) e la stazione di



(Fonte - Source: Ferrovie dello Stato Cinesi)

Figura 3 – Ricostruzione in simulazione della galleria insonorizzante per transito di treni Av in una città cinese.  
Figure 3 – Simulation reconstruction of the soundproof tunnel for high speed trains in a Chinese city.

Justice City (ST22) si riducono da circa 1 ora e 20 minuti su strada a circa 40 minuti, quasi dimezzando i tempi di viaggio e apportando un miglioramento tangibile nell’efficienza degli spostamenti quotidiani.

Il progetto stabilisce nuovi parametri di riferimento per il settore ferroviario grazie a tecnologie avanzate che ridefiniscono l’intelligenza del sistema, la resilienza operativa e le prestazioni a lungo termine. La linea East of Nile opera con un sistema di segnalamento CBTC GoA4 completamente automatizzato, garantendo un servizio altamente affidabile. È inoltre il primo progetto di questo tipo in



(Fonte - Source: Alstom)

Figura 4 – Il sistema di monorotaia Innovia è progettato per alleviare la congestione urbana e rispondere alla rapida espansione della città.

Figure 4 – The Innovia monorail system is designed to ease urban congestion and respond to the city’s rapid expansion.

Africa a integrare porte di banchina, migliorando la sicurezza e il comfort dei passeggeri.

Sebbene i veicoli della monorotaia Innovia siano stati prodotti nello stabilimento Alstom di Derby, nel Regno Unito, i test e la messa in servizio sono stati eseguiti da personale tecnico locale, ponendo le basi per la resilienza operativa e la sostenibilità a lungo termine.

“La monorotaia a est del Nilo rappresenta una pietra miliare nel percorso dell’Egitto verso la Vision 2030, un sistema di mobilità urbana intelligente, sostenibile e pronto per il futuro. Con oltre il 98% della forza lavoro proveniente dall’Egitto, questo progetto mette in mostra l’eccellenza ingegneristica nazionale e la profonda conoscenza del territorio. Oltre a trasformare i trasporti, la monorotaia si erge come un potente simbolo delle capacità locali che guidano la realizzazione di infrastrutture di livello mondiale e di grande impatto per il Paese”, ha dichiarato R. SALAH EL DIN, Amministratore Delegato di Alstom Egitto.

- Nota per il lettore: Alstom in Egitto

Alstom è presente nel Paese da oltre 40 anni, supportando lo sviluppo e la modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie attraverso progetti di trasporto di riferimento. Alstom impiega circa 800 persone a livello locale e ha consolidato solide capacità operative e ingegneristiche, tra cui centri di eccellenza riconosciuti per la segnaletica, l’alimentazione elettrica e le attrezzature di deposito. Queste capacità supportano complessi programmi ferroviari a livello nazionale e in tutta la regione AMECA, a testimonianza di un impegno a lungo termine profondamente radicato e di una solida presenza industriale e tecnologica nel settore ferroviario (Da: *Comunicato Stampa Alstom*, 6 maggio 2026).

### ***Egypt: commercial service begins for the East of Nile Monorail***

*Orascom Construction and Arab Contractors, announce the start of*

*commercial service for the first portion of the East of Nile Monorail - Africa’s first monorail system - marking a major milestone in the development of sustainable urban mobility in Egypt (Fig. 4). The Innovia monorail system delivers a fast, reliable and low-emission alternative to road transport across Greater Cairo. Stretching over 56 kilometres, with 22 stations, the East of Nile line connects East Cairo to the New Administrative Capital, significantly reducing travel time and improving connectivity between key residential, business and administrative districts. A total of 16 out of the 22 stations are now operational and serving customers commercially.*

*“Cairo is home to nearly 25 million people, making it one of Africa’s largest and fastest growing megacities. The Innovia monorail system is a true game changer not only for Egypt, but for the wider African continent, delivering immediate capacity at scale while supporting a more sustainable future for urban transport”, said M. VAUJOUR, President for Africa, Middle East and Central Asia, Alstom.*

*With an ultimate capacity of up to 45,000 passengers per hour per direction, the Innovia monorail system is designed to ease urban congestion and respond to the city’s rapid expansion. It integrates advanced, driverless technology to ensure high levels of safety, reliability and operational efficiency.*

*Project mobility assessments demonstrate the monorail’s clear and measurable impact on everyday travel: journey times between El Moshir Tantawi station (ST07) and Justice city station (ST22) are reduced from around 1 hour 20 minutes by road to approximately 40 minutes, nearly halving travel time and delivering a measurable improvement in daily commuting efficiency.*

*The project sets new benchmarks for the rail sector through advanced technologies that redefine system intelligence, operational resilience and long-term performance. The East of Nile line operates with fully driverless CBTC GoA4 signalling, enabling highly reliable service. It is also the first pro-*

*ject of its kind in Africa to integrate platform screen doors, enhancing passenger safety and comfort.*

*While the Innovia monorail vehicles were manufactured at Alstom’s production site in Derby, UK, the testing and commissioning were performed by local engineering capabilities, laying the foundations for long-term operational resilience and sustainability.*

*“The East of Nile Monorail marks a major milestone in Egypt’s Vision 2030 journey toward smart, sustainable, and future ready urban mobility. With more than 98% of the workforce drawn from Egypt, this project showcases national engineering excellence and deep local know-how. Beyond transforming transportation, the monorail stands as a powerful symbol of local capabilities driving the delivery of world class, transformative infrastructure for the nation”, said R. SALAH EL DIN, Managing Director of Alstom Egypt.*

- Note for the reader: Alstom in Egypt

*Alstom has been present in the country for more than 40 years, supporting the development and modernisation of rail infrastructure through landmark transport projects. Alstom employs around 800 people locally and has established strong operational and engineering capabilities, including recognised centres of excellence in signalling, power supply, and depot equipment. These capabilities support complex rail programmes nationally and across the AMECA region, reflecting a deeply embedded, long-term commitment and a solid industrial and technological footprint in the rail sector (From: Alstom Press Release, May 6<sup>th</sup>, 2026).*

### **TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION**

#### **Danimarca: Maersk ha registrato una crescita dei volumi in tutti i settori nel primo trimestre**

A.P. Moller – Maersk A/S (OMX: MAERSK-B) ha registrato solidi risultati nel primo trimestre con un

EBIT di 340 milioni di dollari, trainati da una forte crescita dei volumi in tutti i settori, continui miglioramenti operativi e misure di contenimento dei costi.

V. CLERC, Amministratore Delegato di Maersk, ha dichiarato: “Abbiamo riscontrato una forte domanda nella maggior parte delle regioni in questo trimestre, a supporto di una solida crescita dei volumi nei nostri tre segmenti di business. In particolare, nel settore del trasporto marittimo, la volatilità del mercato rimane elevata e l'eccesso di offerta del settore continua a esercitare pressione sulle tariffe. In questo contesto, la nostra attenzione disciplinata alla gestione dei costi contribuisce a una performance resiliente. Allo stesso tempo, la nostra rete di trasporto marittimo flessibile continua a dimostrare il suo valore come vero e proprio fattore di svolta, riducendo i nostri costi unitari del trasporto marittimo del 7%, nonostante il conflitto in Medio Oriente abbia interrotto le catene di approvvigionamento. Continuiamo inoltre a registrare una crescita della redditività nei terminal e nella maggior parte dei settori della logistica e dei servizi. Questa performance rafforza la nostra competitività e la nostra capacità di supportare i clienti in modo affidabile in un contesto globale di continua incertezza.”

- Risultati finanziari

In un contesto geopolitico volatile, la domanda di trasporto container è ulteriormente aumentata nel primo trimestre del 2026, sostenuta dalla solida crescita delle esportazioni dalla Cina, che ha registrato un'accelerazione rispetto al trimestre precedente. Lo scoppio del conflitto in Medio Oriente ha avuto un impatto limitato sulla domanda e sui risultati finanziari del primo trimestre. I settori Logistica e Servizi e Terminal hanno un'esposizione relativamente bassa al Medio Oriente. Questo, unitamente alla capacità di sfruttare la nostra rete marittima modulare per limitare le interruzioni in termini di volumi e qualità del servizio, consente a Maersk di affrontare le sfide

senza un impatto finanziario significativo.

Maersk ha continuato a sfruttare lo slancio della domanda e i risultati del trimestre sono stati caratterizzati da volumi in aumento, mentre le tariffe sono rimaste sotto pressione. Nonostante l'aumento della quota di mercato nel settore del trasporto marittimo, i ricavi sono stati leggermente inferiori rispetto all'anno precedente a causa della riduzione delle tariffe di trasporto a pieno carico. Tale calo è stato parzialmente compensato dall'aumento dei ricavi nei settori Logistica e Servizi e Terminal. L'EBITDA si è attestato a 1,8 miliardi di dollari (2,7 miliardi di dollari) e l'EBIT a 340 milioni di dollari (1,3 miliardi di dollari). Il margine EBIT ha raggiunto il 2,6%, riflettendo un miglioramento di 1,7 punti percentuali rispetto allo 0,9% del quarto trimestre 2025, ma in calo di 6,8 punti percentuali su base annua.

- Punti salienti dei segmenti di business
- *Trasporto marittimo*

Il segmento Trasporto marittimo ha dimostrato una solida performance operativa con una significativa crescita dei volumi trasportati del 9,3% e un elevato utilizzo delle risorse pari al 96%. I costi operativi stabili, supportati da iniziative di efficientamento e dalla riduzione dei costi del bunker, hanno parzialmente compensato la continua pressione sulle tariffe di trasporto a pieno carico esercitata dall'eccesso di offerta del settore.

EBIT: -192 milioni di dollari, in calo rispetto ai 743 milioni di dollari del trimestre precedente. Era pari a -153 milioni di dollari nel quarto trimestre 2025.

- *Logistica e servizi*

La performance del segmento Logistica e servizi ha continuato a migliorare con un aumento del fatturato dell'8,7% e un miglioramento del margine EBIT su base annua per l'ottavo trimestre consecutivo. L'aumento è stato principalmente determinato dal miglioramento delle performance in prodotti come il trasporto aereo e il

trasporto intermedio, dalla continua disciplina dei costi e dalle efficienze strutturali in tutto il portafoglio. Utile ante imposte e interessi (EBIT): 173 milioni di dollari, in aumento rispetto ai 142 milioni di dollari del trimestre precedente. Era pari a 194 milioni di dollari nel quarto trimestre del 2025.

- *Terminal*

I terminal hanno registrato un altro trimestre positivo, con volumi in crescita del 4,3% e utili stabili. I ricavi sono aumentati del 6,7% e i ricavi per movimentazione sono cresciuti del 3,4%, grazie al miglioramento delle tariffe, all'impatto favorevole dei tassi di cambio e al mix di terminal, parzialmente compensati da minori ricavi da stoccaggio.

- *EBIT*

436 milioni di dollari, in aumento rispetto ai 394 milioni di dollari del trimestre precedente. Era pari a 321 milioni di dollari nel quarto trimestre del 2025.

- *Investimenti*

Nel primo trimestre del 2026, Maersk ha ordinato otto grandi navi con consegna prevista tra il 2029 e il 2030, in linea con la sua strategia di rinnovamento della flotta. Queste navi da 18.600 TEU sono dotate di motori a doppia alimentazione per gas convenzionale o liquefatto, consentendo un impiego flessibile nella rete di Maersk. La divisione Logistica e Servizi ha portato avanti i processi di modernizzazione e automazione dei magazzini globali, migliorando ulteriormente l'efficienza, e ha inaugurato World Gateway II, una struttura di 1,1 milioni di piedi quadrati a Singapore, potenziando la capacità logistica di Maersk nella regione Asia-Pacifico. La divisione Terminal ha portato avanti diversi progetti strategici di crescita ed espansione. Il terminal APM di Suape, in Brasile, ha quasi completato la sua costruzione da 350 milioni di dollari, mentre APM Terminals è diventata azionista di minoranza al 49% e gestore, insieme al Gruppo Hateco, del terminal di Hai Phong, in Vietnam. È stata inaugurata la Fase II del terminal Lázaro Cárdenas in Messico e sono iniziati i lavori per

la Fase III, supportati da un ulteriore investimento di 350 milioni di dollari. Nel porto islamico di Jeddah, in Arabia Saudita, APM Terminals acquisirà una quota di minoranza, mentre DP World manterrà il controllo operativo. In Germania, APM Terminals ed Eurogate hanno inoltre concordato un investimento di 1 miliardo di euro per modernizzare ed espandere la capacità del terminal del Mare del Nord di Bremerhaven, portandola da 3 a 4 milioni di TEU.

• *Analisi di sensitività*

La performance finanziaria di A.P. Moller - Maersk per il 2026 dipende da diversi fattori soggetti a incertezze legate alle attuali condizioni macroeconomiche, ai prezzi del carburante per navi e alle tariffe di trasporto. A parità di altre condizioni, le analisi di sensitività per il 2026 per quattro ipotesi chiave (Tab. 1) (Da: *Comunicato Stampa A.P. Moller – Maersk*, 7 maggio 2026).

**Denmark: Maersk delivered volume growth across all businesses in Q1**

*A.P. Moller – Maersk A/S (OMX: MAERSK-B) delivered solid first quarter results with EBIT of USD 340m, driven by strong volume growth across all businesses, continuous operational improvements, and cost containment measures.*

*V. CLERC, Chief Executive Officer at Maersk, said “We’ve seen strong demand across most regions this quarter, supporting robust volume growth in our three business segments. In Ocean in particular, market volatility remains high and industry oversupply continues to put pressure on rates. In this environment our disciplined focus on cost management contributes to resilient performance. At the same time, our flexible Ocean network continues to prove its value as a true gamechanger, lowering our Ocean unit cost by 7% even as the Middle East conflict disrupted supply chains. We also continue to see profitability momentum in Terminals and most parts of Logistics & Services. This performance strengthens our competitiveness and our*

Tabella 1 - Table 1  
(Fonte: Source: A.P. Moller – Maersk)

Factors	Change	Effect on EBIT (full year 2026)
Container freight rate	+/- 100 USD/FFE	+/- USD 1.0bn
Container freight volume	+/- 100,000 FFE	+/- USD 0.01bn
Bunker price (net of expected FFF coverage)	+/- 100 USD/FOE tonne	+/- USD 0.2bn
Foreign exchange rate (net of hedges)	+/- 10% change in USD	+/- USD 0.2bn

*ability to support customers reliably through continued uncertainty in the global environment.”*

• *Financial highlights*

*Against a volatile geopolitical environment, demand for container trade further increased in the first quarter of 2026, supported by robust export growth out of China, which accelerated relative to the previous quarter. The outbreak of the conflict in the Middle East had limited impact on demand and financial performance for the first quarter. Logistics & Services and Terminals have relatively low exposure to the Middle East. This together with the ability to leverage our modular Ocean network to limit disruptions to volume and service quality means Maersk is well-positioned to weather the challenges without material financial impact.*

*Maersk continued to harness the demand momentum, and results for the quarter were marked by increasing volumes while rates continued to be under pressure. Despite market share gains in Ocean, revenue was slightly below last year due to lower loaded freight rates. This was partially offset by increased revenue in Logistics & Services and Terminals. EBITDA stood at USD 1.8bn (USD 2.7bn) and EBIT at USD 340m (USD 1.3bn). The EBIT margin reached 2.6%, reflecting a 1.7 percentage point improvement from 0.9% in Q4 2025, but down by 6.8 percentage points year-on-year.*

• *Business segment highlights*

• *Ocean*

*Ocean demonstrated robust operational delivery with significant loaded volume growth of 9.3% and high asset utilisation of 96%. Stable operating costs, supported by efficiency efforts and reduced bunker costs, partly offset*

*the continued loaded freight rates pressure exerted by industry oversupply.*

*EBIT: USD -192m, down from USD 743m in the previous quarter. Was USD -153 in Q4 2025.*

• *Logistics & Services*

*Logistics & Services’ performance continued to improve with revenue up by 8.7% and year-on-year EBIT margin improvement for the 8th consecutive quarter. The increase was mainly driven by improved performance within products such as Air and Middle Mile, continued cost discipline and structural efficiencies across the portfolio. EBIT: USD 173m, up from USD 142m in the previous quarter. Was USD 194m in Q4 2025.*

• *Terminals*

*Terminals delivered another strong quarter with higher volume by 4.3% and resilient earnings. Revenue increased by 6.7%, and revenue per move rose by 3.4%, reflecting improved rates, favourable foreign exchange rate impacts and terminal mix, partly offset by lower storage revenue.*

• *EBIT*

*USD 436m, up from USD 394m in the previous quarter. Was USD 321m in Q4 2025.*

• *Investments*

*In Q1 2026, Maersk ordered eight large vessels for delivery in 2029–2030 in line with its fleet renewal strategy. These 18,600 TEU ships have dual-fuel engines for conventional or liquefied gas use, enabling flexible deployment across Maersk’s network. Logistics & Services advanced its modernisation and automation at global warehouses further improving efficiency and inaugurated World Gateway II, a 1.1 mil-*

*lion sq ft facility in Singapore, boosting Maersk's Asia-Pacific logistics capacity. Terminals advanced several strategic growth and expansion projects. APM Terminals Suape in Brazil neared completion of its USD 350m construction, while APM Terminals became a 49% minority shareholder and operator with Hateco Group in Hai Phong, Vietnam. Phase II at Lázaro Cárdenas in Mexico was inaugurated, and Phase III construction began, supported by another USD 350m investment. At Saudi Arabia's Jeddah Islamic Port, APM Terminals will acquire a minority stake while DP World maintains operational control. In Germany, APM Terminals and Eurogate also agreed to invest EUR 1bn to modernise and expand North Sea Terminal Bremerhaven's capacity from 3m to 4m TEU.*

- Sensitivity guidance

*Financial performance for A.P. Moller - Maersk for 2026 depends on several factors subject to uncertainties related to the given uncertain macroeconomic conditions, bunker fuel prices and freight rates. All else being equal, the sensitivities for 2026 for four key assumptions (Tab. 1) (From: A.P. Moller - Maersk Press Release, May 7<sup>th</sup>, 2026).*

## INDUSTRIA MANUFACTURES

### Internazionale: ampliamento della fornitura di litio sostenibile in Europa

Siemens e Vulcan Energy hanno unito le forze per promuovere il primo progetto europeo completamente integrato di litio ed energie rinnovabili, firmando un accordo quadro per il progetto Lionheart, nella valle dell'Alto Reno in Germania. Le due società hanno inoltre firmato un Memorandum d'Intesa (MoU) che rende Siemens fornitore preferenziale di tecnologie di automazione e digitalizzazione per Vulcan Energy fino al 2035. La preferenza di Vulcan per Siemens si estenderà oltre Lionheart, includendo le future fasi di sviluppo.

Lionheart prevede la costruzione di un progetto integrato di litio ed energie rinnovabili con una capacità produttiva di 24.000 tonnellate di idrossido di litio monoidrato (LHM), sufficienti per circa 500.000 batterie per veicoli elettrici all'anno, con una produzione annua di 275 GWh di energia rinnovabile e 560 GWh di calore per i consumatori locali, per una durata stimata del progetto di 30 anni. Grazie alla partnership con Siemens, Vulcan Energy e il progetto Lionheart beneficeranno di tecnologie di automazione e digitalizzazione essenziali per la gestione di questo progetto integrato di riferimento.

“In qualità sia di investitore strategico che di partner tecnologico chiave, stiamo aiutando Vulcan Energy a realizzare la prima grande fonte sostenibile di litio in Europa”, ha dichiarato R. BUSCH, Presidente e CEO di Siemens AG. “Con la nostra tecnologia, dall'automazione avanzata e digitalizzazione alle soluzioni per edifici intelligenti, contribuiamo ad accelerare l'avvio della produzione. Questo è fondamentale per creare un approvvigionamento locale di litio per la nostra transizione energetica e per un'industria europea più competitiva, resiliente e sostenibile. È un esempio concreto di come rafforzare la crescita e la competitività in linea con l'iniziativa Made for Germany”.

“L'accordo riflette la crescente solidità della nostra partnership con Siemens e rafforza la nostra fiducia nel raggiungimento degli obiettivi del progetto Lionheart di Vulcan. Questa partnership rappresenta un passo importante per sbloccare future opportunità di crescita, mentre procediamo verso il nostro obiettivo di decarbonizzare la catena di approvvigionamento delle batterie in Europa”, ha commentato C. MORENO, Amministratore Delegato di Vulcan.

L'accordo si concentra su due tecnologie chiave. L'accordo fornirà capacità complete di automazione e digitalizzazione, offrendo soluzioni di progetto end-to-end basate sul portfolio Siemens Xcelerator, tra cui

strumentazione avanzata, sistemi di controllo distribuiti, tecnologia digital twin, reti industriali, sicurezza IT e analisi dati, che consentiranno operazioni integrate dall'estrazione delle risorse alla produzione finale. L'accordo prevede anche la fornitura di soluzioni di infrastrutture intelligenti provenienti dall'intero portfolio di edifici Siemens.

Siemens ha inoltre svolto un ruolo chiave nel finanziamento di Lionheart. Al momento della chiusura della transazione, Siemens Financial Services (SFS) diventerà un investitore di minoranza e farà parte di un consorzio di investitori strategici che include HOCHTIEF e Demea Sustainable Investment. SFS ha inoltre introdotto il Fondo per l'Esportazione e gli Investimenti della Danimarca (EIFO), un partner finanziario internazionale, nel consorzio di finanziamento di Lionheart.

L'approccio integrato della partnership consentirà a Vulcan di gestire un progetto multi-sito nell'Alta Valle del Reno e nella regione di Francoforte, con la tecnologia Siemens che fornirà le capacità di automazione industriale e degli edifici essenziali per operazioni efficienti e sostenibili. Questa partnership è in linea con l'ambizione dell'UE di aumentare l'indipendenza dalle risorse e rafforzare la catena di approvvigionamento della mobilità elettrica, e il progetto è classificato come progetto strategico ai sensi del Regolamento UE sulle materie prime critiche. La partnership contribuirà direttamente ad ampliare l'approvvigionamento sostenibile di litio in Europa e a promuovere la transizione energetica (Da: *Comunicato Stampa Siemens Mobility*, 20 aprile 2026).

### **International: scaling of Europe's sustainable lithium supply**

*Siemens and Vulcan Energy have joined forces to advance Europe's first fully integrated lithium and renewable energy project, with the two companies signing a framework agreement for the Lionheart lithium and renew-*

able energy project in Germany's Upper Rhine Valley. The companies have also signed a Memorandum of Understanding (MoU), making Siemens a preferred supplier of automation and digitalization technology for Vulcan Energy until 2035. Vulcan's preference for Siemens will extend beyond Lionheart to include future phases of development.

Lionheart involves the construction of an integrated lithium and renewable energy project targeting production capacity of 24,000 tons of lithium hydroxide monohydrate (LHM), enough for ca. 500,000 electric vehicle batteries per annum, with a co-product of 275 GWh of renewable power and 560 GWh of heat per annum for local consumers, over an estimated 30-year project life. By partnering with Siemens, Vulcan Energy and the Lionheart Project will benefit from automation and digitalization technologies essential for operating this landmark integrated project.

"As both a strategic investor and a key technology partner, we are helping Vulcan Energy establish Europe's first major sustainable source of lithium," said R. Busch, President and CEO of Siemens AG. "With our technology – from advanced automation and digitalization to smart building solutions – we help to ramp-up production faster. This is essential to create a local lithium supply for our energy transition and a more competitive, resilient and sustainable European industry. It is a powerful example of strengthening growth and competitiveness in line with the Made for Germany initiative."

"The agreement reflects the growing strength of our partnership with Siemens and reinforces our confidence in delivering the objectives of Vulcan's Lionheart Project. This partnership is an important step in unlocking future opportunities for growth, as we progress toward our goal of decarbonizing Europe's battery supply chain," commented C. MORENO, Vulcan's Managing Director and CEO.

The agreement focuses on two key technologies. It will provide comprehensive automation and digitalization capabilities by delivering end-to-end

project solutions from the Siemens Xcelerator portfolio – including advanced instrumentation, distributed control systems, digital twin technology, industrial network, IT security and analytics that will enable integrated operations from resource extraction to final production. The agreement will also provide smart infrastructure solutions from across Siemens' buildings portfolio.

Siemens has also played a key role in the financing of Lionheart. When the transaction closes, Siemens Financial Services (SFS) will become a minority investor and part of a strategic investor consortium that includes HOCHTIEF and Demea Sustainable Investment. SFS also introduced the Export and Investment Fund of Denmark (EIFO), an international financing partner, into the Lionheart debt consortium.

The partnership's integrated approach will enable Vulcan to operate a multi-site project in the Upper Rhine Valley and Frankfurt region, with Siemens technology providing the industrial and building automation capabilities essential for efficient and sustainable operations. This partnership is in line with the EU's ambition to increase resource independence and strengthen the e-mobility supply chain, with the project classified as a Strategic Project under the EU's Critical Raw Materials Act. The partnership will directly contribute to expanding Europe's sustainable lithium supply and advancing its energy transition (From: Siemens Mobility Press Release, April 20<sup>th</sup>, 2026).

### **Portogallo: gara pubblica per lo sviluppo e la certificazione di un nuovo modulo di trasmissione specifico (STM) per il mercato portoghese**

- Il nuovo modulo di trasmissione specifico (STM) supporterà la migrazione graduale della rete ferroviaria portoghese dal sistema nazionale di protezione automatica dei treni (ERTMS) all'ETCS Livello 2, in linea con la roadmap di implementazione del Paese.

- Durante la fase di transizione, i treni opereranno con ETCS e STM a bordo, garantendo la continuità operativa mentre la rete procede verso la piena implementazione dell'ETCS.
- Lo sviluppo del nuovo STM per il Portogallo diversificherà la catena di fornitura, ridurrà la dipendenza da un unico fornitore e promuoverà un mercato più competitivo e resiliente per operatori, manutentori e futuri programmi di materiale rotabile.

A seguito della conclusione di una procedura di gara pubblica internazionale indetta da Infraestruturas de Portugal (IP), Hitachi Rail è stata selezionata per sviluppare e certificare un nuovo modulo di trasmissione specifico (STM) per ERTMS esterno destinato al mercato portoghese.

Questo riconoscimento segna il secondo STM sviluppato per il sistema ferroviario portoghese e rappresenta un passo importante a supporto della transizione del Paese dal sistema nazionale di protezione automatica dei treni CONVEL al nuovo sistema armonizzato europeo di controllo dei treni (ETCS), in linea con la roadmap di migrazione ERTMS definita a livello nazionale.

Durante la fase di transizione, i treni opereranno con ETCS e STM a bordo, garantendo la continuità operativa sulle linee non ancora completamente interoperabili e supportando la progressiva implementazione dell'ETCS Livello 2 sull'intera rete nazionale.

Lo sviluppo e la certificazione del nuovo STM contribuiranno a:

- diversificare la catena di fornitura;
- ridurre la dipendenza da un unico fornitore di tecnologia;
- promuovere un mercato più competitivo e resiliente per le imprese ferroviarie, i manutentori e i futuri programmi di materiale rotabile.

L'STM è in fase di sviluppo come modulo esterno, progettato per ga-

rantire l'interoperabilità tra l'ETCS e il sistema portoghese di Classe B (CONVEL), e sarà reso disponibile sul mercato a condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie (FRAND), in linea con il quadro normativo europeo applicabile. La soluzione sarà realizzata grazie a una collaborazione tra i team di Hitachi Rail in Portogallo, Svezia e Italia, combinando la profonda conoscenza della rete portoghese con la più ampia esperienza europea di Hitachi nel segnalamento digitale e nel controllo di bordo dei treni.

Hitachi Rail ha svolto un ruolo pionieristico nell'implementazione dell'ERTMS in Europa e continua a realizzare importanti programmi in tutto il continente, tra cui l'implementazione su larga scala della rete in Italia e i programmi ERTMS e STM di bordo in Svezia.

“Questo contratto rappresenta un'importante pietra miliare per la modernizzazione della rete ferroviaria portoghese. Sviluppando un secondo sistema STM per la rete nazionale, contribuiamo a creare una base tecnologica più solida e competitiva per il settore, supportando al contempo Infraestruturas de Portugal nella realizzazione di una transizione efficiente e a prova di futuro verso l'ERTMS”, ha dichiarato J. SANTOS, Country Director di Hitachi Rail Portogallo. “Per i passeggeri, gli operatori e il pubblico in generale, il vantaggio è evidente: un sistema ferroviario più robusto con maggiore interoperabilità, migliore sostenibilità a lungo termine e preparazione per la prossima generazione di servizi ferroviari.”

La soluzione STM sviluppata nell'ambito di questo contratto supporterà le attività di certificazione e integrazione e contribuirà a rafforzare l'interoperabilità lungo la rete ferroviaria portoghese e i suoi collegamenti con il più ampio sistema ferroviario europeo.

Nota per il lettore:

- Informazioni su Hitachi, Ltd.

Attraverso la sua Social Innovation Business (SIB), che riunisce

IT, OT (Operational Technology) e prodotti, Hitachi contribuisce a una società armonizzata in cui ambiente, benessere e crescita economica siano in equilibrio. Hitachi opera a livello globale in quattro settori: Digital Systems & Services, Energy, Mobility e Connective Industries, oltre alla Strategic SIB Business Unit per le nuove attività in crescita. Con Lumada al centro, Hitachi genera valore integrando dati, tecnologia e conoscenze di settore per risolvere le sfide dei clienti e della società. Il fatturato per l'esercizio 2024 (conclusosi il 31 marzo 2025) è stato pari a 9.783,3 miliardi di yen, con 618 società controllate consolidate e circa 280.000 dipendenti in tutto il mondo.

- Informazioni su Hitachi Rail

Hitachi Rail si impegna a guidare la transizione verso una mobilità sostenibile e si concentra sulla collaborazione con i clienti per ripensare la mobilità. La sua missione è aiutare ogni passeggero, cliente e comunità a godere dei vantaggi di un trasporto più connesso, fluido e sostenibile.

Con un fatturato di oltre 7 miliardi di euro e 24.000 dipendenti in più di 50 paesi, Hitachi Rail è un partner affidabile per le migliori aziende di trasporto al mondo. L'azienda ha una presenza globale, ma è radicata nel territorio, e il suo successo si basa sullo sviluppo dei talenti locali e sugli investimenti nelle persone e nelle comunità.

La sua competenza ed esperienza internazionale coprono ogni aspetto degli ecosistemi urbani, delle linee principali e delle ferrovie merci, dalla produzione e manutenzione di materiale rotabile di alta qualità alla segnaletica digitale, ai sistemi di pagamento e alle operazioni intelligenti.

Hitachi Rail, famosa per l'iconico treno ad alta velocità giapponese, sfrutta le competenze digitali e di intelligenza artificiale delle aziende del Gruppo Hitachi per accelerare l'innovazione e sviluppare nuove tecnologie (Da: *Comunicato Stampa Hitachi Rail*, 15 aprile 2026).

### **Portugal: public tender to develop and certify a new STM for the Portuguese market**

- *New Specific Transmission Module (STM) will support the phased migration of Portugal's rail network from the national automatic train protection system to ETCS Level 2, in line with the country's implementation roadmap.*
- *During the transition phase, trains will operate with ETCS and STM on-board, ensuring continuity of operations while the network progresses towards full ETCS deployment.*
- *The development of the new STM for Portugal will diversify the supply chain; reduce dependence on a single supplier; foster a more competitive and resilient market for operators, maintainers, and future rolling stock programmes.*

*Following the conclusion of a public international tender procedure launched by Infraestruturas de Portugal (IP), Hitachi Rail has been selected to develop and certify a new External ERTMS Specific Transmission Module (STM) for the Portuguese market.*

*This award marks the second STM developed for the Portuguese rail system and represents an important step in supporting the country's transition from the national CONVEL automatic train protection system to the new harmonized European Train Control System (ETCS), in line with the nationally defined ERTMS migration roadmap.*

*During the transition phase, trains will operate with ETCS and STM on-board, ensuring continuity of operations on lines not yet fully interoperable, while supporting the progressive deployment of ETCS Level 2 across the national network.*

*The development and certification of the new STM will contribute to:*

- *diversifying the supply chain;*
- *reducing dependence on a single technology provider;*
- *fostering a more competitive and resilient market for railway undertakings, maintainers and future rolling stock programmes.*

- *The STM is being developed as an external module, designed to ensure interoperability between ETCS and the Portuguese Class B system (CONVEL), and will be made available to the market under fair, reasonable and non-discriminatory (FRAND) conditions, in line with the applicable European regulatory framework.*

*The solution will be delivered through a collaborative effort involving Hitachi Rail teams in Portugal, Sweden and Italy, combining deep knowledge of the Portuguese network with Hitachi's wider European expertise in digital signalling and onboard train control.*

*Hitachi Rail has played a pioneering role in the deployment of ERTMS in Europe and continues to deliver major programmes across the continent, including large-scale network deployment in Italy and onboard ERTMS and STM programmes in Sweden.*

*"This contract is an important milestone for the modernisation of Portuguese rail. By developing a second STM for the national network, we are helping create a more resilient and competitive technological foundation for the sector, while supporting Infraestruturas de Portugal in delivering an efficient and future-ready transition to ERTMS", said J. SANTOS, Hitachi Rail Portugal Country Director. "For passengers, operators and the wider public, the benefit is clear: a stronger railway system with greater interoperability, improved long-term sustainability and readiness for the next generation of rail services."*

*The STM solution developed under this contract will support certification and integration activities and contribute to strengthening interoperability along the Portuguese rail network and its connections to the wider European rail system.*

*Note for the reader:*

- *About Hitachi, Ltd.*

*Through its Social Innovation Business (SIB) that brings together IT, OT(Operational Technology) and products, Hitachi contributes to a harmonized society where the envi-*

*ronment, wellbeing, and economic growth are in balance. Hitachi operates globally in four sectors – Digital Systems & Services, Energy, Mobility, and Connective Industries – and the Strategic SIB Business Unit for new growth businesses. With Lumada at its core, Hitachi generates value from integrating data, technology and domain knowledge to solve customer and social challenges. Revenues for FY2024 (ended March 31, 2025) totaled 9,783.3 billion yen, with 618 consolidated subsidiaries and approximately 280,000 employees worldwide.*

- *About Hitachi Rail*

*Hitachi Rail is committed to driving the transition to sustainable mobility and has a clear focus on partnering with customers to rethink mobility. Its mission is to help every passenger, customer, and community enjoy the benefits of more connected, smooth, and sustainable transportation.*

*With a turnover of more than €7 billion and 24,000 employees in more than 50 countries, Hitachi Rail is a reliable partner for the world's best transport companies. The company's presence is global, but the company is local, with success based on developing local talent and investing in people and communities.*

*Its international expertise and experience cover every part of urban ecosystems, main lines and freight railways, from high-quality production and maintenance of rolling stock to digital signalling, payment systems and smart operations.*

*Hitachi Rail, famous for Japan's iconic high-speed train, leverages the digital and artificial intelligence expertise of Hitachi Group companies to accelerate innovation and develop*



(Fonte - Source: MIT)

Figura 5 – Opportunità di sviluppo e investimenti per le imprese italiane in collaborazione con il Giappone.  
Figure 5 – Development and investment opportunities for Italian companies in collaboration with Japan.

*new technologies (From: Hitachi Rail Press Release, April 15<sup>th</sup>, 2026).*

### VARIE OTHERS

#### **Internazionale: collaborazione Italia-Giappone in ambito infrastrutture e trasporti**

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha incontrato questa mattina a Milano Yasushi KANEKO, Ministro giapponese del Territorio, delle Infrastrutture, dei Trasporti e del Turismo (Fig. 5).

Numerosi i temi affrontati nel corso del colloquio, che ha confermato la solidità dell'amicizia tra Italia e Giappone e la comune volontà di rafforzare collaborazione e cooperazione su infrastrutture strategiche e grandi opere.

Particolare attenzione è stata dedicata alle opportunità di coinvolgimento delle imprese italiane e giapponesi in progetti infrastrutturali innovativi, con positive ricadute in termini di investimenti, sviluppo e creazione di nuovi posti di lavoro.

È stata anche l'occasione per un confronto su infrastrutture strategiche come il Ponte sullo Stretto, a conferma dell'interesse internazionale per un'opera così strategica e ambiziosa: in Giappone vantano una consolidata esperienza nel settore, basti

## NOTIZIARI

pensare al grande ponte dello stretto di Akashi, secondo ponte sospeso più lungo al mondo.

Nel corso dell'incontro, è stato anche toccato il tema dell'Expo giapponese del 2027, ulteriore occasione per consolidare i rapporti tra i due Paesi (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 8 maggio 2026).

### **International: Italy-Japan Collaboration on Infrastructure and Transport**

*Minister of Infrastructure and Transport M. SALVINI met this morn-*

*ing in Milan with Y. KANEKO, Japanese Minister of Land, Infrastructure, Transport, and Tourism (Fig. 5).*

*The meeting covered numerous topics, confirming the strength of the friendship between Italy and Japan and the shared desire to strengthen collaboration and cooperation on strategic infrastructure and major projects.*

*Attention was paid to opportunities for Italian and Japanese companies to engage in innovative infrastructure projects, with positive impacts in terms of investment, development, and job creation.*

*It was also an opportunity to discuss strategic infrastructure projects such as the Strait of Messina Bridge, confirming the international interest in such a strategic and ambitious project. Japan boasts extensive experience in the sector, including the Akashi Strait Bridge, the second longest suspension bridge in the world.*

*During the meeting, the topic of the 2027 Japanese Expo was also touched upon, a further opportunity to consolidate relations between the two countries (From: MIT Press Release, May 8, 2026).*



PLASTIROMA®  
PRODOTTI FERROVIARI



PLASTIROMA.IT  
1966 | 2026

### Safe Eye

**Safe Eye** è un sistema di visione artificiale per mezzi d'opera ferroviari che rileva ostacoli presenti sul tracciato impegnato dal mezzo e ne valuta la possibile interferenza con la sagoma limite.

Attraverso telecamere, sensori di profondità ed elaborazione edge, il sistema riconosce persone, veicoli, materiali e attrezzature lungo il percorso, generando avvisi in *tempo reale* quando un elemento può interferire con il volume di transito del mezzo.

*Rileva l'ostacolo. Valuta l'interferenza. Avvisa l'operatore.*

**Safe Eye**  
vision system  
for safer rail operation

**RAIL SEGMENTATION**  


**OBSTACLE DETECTION**  


DISTANCE ESTIMAT

11.6 m & 20 m



(m)





Camera placement



Camera placement

