

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

Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA *RAILWAY TRANSPORTATION*

#### Regno Unito: FirstGroup e Hitachi, nuova partnership per Londra-Edimburgo

Un nuovo collegamento ferroviario di alta qualità e low cost tra Londra ed Edimburgo ha fatto un passo in avanti per i clienti con notizie che FirstGroup ha confermato: un ordine per cinque nuovissimi treni elettrici intercity AT300 (Fig. 1) da 125 mph e manutenzione continua, dopo il completamento per 100 milioni di sterline dell'accordo per i treni tra FirstGroup e Hitachi Rail, finanziato da Beacon Rail.

FirstGroup ha ottenuto i diritti dall'ufficio del Road and Rail per

gestire un nuovo servizio di "accesso aperto" tra le due capitali, con l'obiettivo di incoraggiare le persone a utilizzare i treni piuttosto che gli aerei. Attualmente due terzi dei viaggi tra le due capitali sono effettuati via aerea.

Secondo i piani, i clienti beneficeranno di una tariffa media inferiore a £ 25, ristorazione a bordo e Wi-Fi gratuito, tutti offerti in una classe di viaggio di alta qualità. FirstGroup gestisce già un servizio di accesso aperto, il pluripremiato Hull Trains.

FirstGroup ha procurato gli ultimi treni elettrici intercity di 125 km/h AT300 confermando che il servizio proseguirà e inizierà nell'autunno del 2021.

Hitachi costruirà i cinque treni elettrici intercity di cinque carrozze ciascuno. Come parte dell'accordo, i nuovi treni saranno completamente gestiti da Hitachi per 10 anni.

I vantaggi dei nuovi treni includono:

- più posti: cinque nuovi treni offriranno altri 400 posti per treno sulla direttrice;
- maggiore comfort: nuovi interni, aria condizionata, Wi-Fi, prese di corrente;
- più silenzioso e più ecologico: l'energia elettrica è più silenziosa con emissioni ridotte;
- viaggi di alta qualità per tutti: una sola classe di servizio standard funzionerà su tutto il treno.

S. MONTGOMERY, Managing Director di First Rail, ha dichiarato: "Siamo lieti di annunciare il prossimo passo: fornire il nostro servizio di alta qualità per i clienti che collegano Londra ed Edimburgo. C'è una vera e propria lacuna nel mercato per viaggi ferroviari veramente convenienti tra le due capitali: i nostri piani dimostrano che siamo seriamente in concorrenza con le compagnie low-cost, aprendo i viaggi in treno su questa direttrice chiave verso migliaia di nuovi passeggeri.

"I nuovi treni che stiamo introducendo offriranno il massimo livello di comfort e servizio, pur essendo ottimi per l'ambiente e la qualità dell'aria". K. BOSWELL, Managing Director di Hitachi Rail Europe, ha dichiarato: "La nostra flotta ispirata al treno giapponese-proiettile giocherà un ruolo fondamentale nel supporto del nuovo entusiasmante servizio di FirstGroup".

"Questi treni sono stati progettati per aumentare il numero di posti disponibili sfruttando l'ultimo design di comfort per migliorare le esperienze dei passeggeri".

"L'accordo estende la nostra relazione a lungo termine con FirstGroup, che già utilizza i nostri pionieristici treni intercity in altre parti del paese per aumentare l'affidabilità e la soddisfazione dei passeggeri".



(Fonte - Source: Hitachi)

Fig. 1 - Treno intercity Hitachi CGI nella stazione di Kings Cross. La progettazione del treno finale e la livrea ufficiale saranno rilasciati in un secondo momento.

Fig. 1 - Hitachi intercity train CGI in Kings Cross station. The final train design and branding to be released at a later date.

R. DEE, direttore commerciale di Beacon Rail, ha dichiarato: “Beacon Rail è lieta di finanziare, acquistare e noleggiare i nuovi treni interurbani Hitachi per il nuovo servizio Londra-Edimburgo di FirstGroup. Siamo lieti di estendere la nostra relazione esistente con FirstGroup e lavorare a stretto contatto con il team di Hitachi Rail Europe per offrire una fantastica esperienza passeggeri, che incoraggerà i passeggeri dagli aerei e sui treni, promuovendo viaggi sostenibili”.

Hitachi Rail Europe (HRE) è uno specialista nel trasporto globale con oltre 100 anni di esperienza nella costruzione di treni all'avanguardia, offrendo manutenzione di qualità e sviluppando tecnologie innovative. Come leader nel settore ferroviario stiamo migliorando il trasporto per i passeggeri, collegando le comunità e contribuendo a rafforzare l'economia del Regno Unito.

Avendo consegnato la popolarissima flotta Javelin HS1 in anticipo rispetto ai Giochi di Londra del 2012, Hitachi sta consegnando ordini importanti per nuovi treni, con 281 unità in servizio entro il 2021. La nostra fabbrica appositamente costruita nella contea di Durham sta consegnando 122 nuovi treni ad alta velocità come parte del programma Intercity Express del Governo Britannico da 5,7 miliardi di sterline e una flotta di 70 treni regionali per la Scozia. Con una reputazione orgogliosa per l'innovazione, Hitachi è in prima linea nell'uso di nuove tecnologie digitali per migliorare l'esperienza dei passeggeri e arricchire il patrimonio ferroviario della Gran Bretagna. La ferrovia Hitachi sta crescendo rapidamente, impiegando oltre 3.000 persone e sarà presto operativa in 15 sedi nel Regno Unito (*Comunicato Stampa Hitachi*, 22 marzo 2019).

### **United Kingdom: FirstGroup and Hitachi, new partnership for London-Edinburgh**

*A new high-quality, low fare rail link between London and Edinburgh has come a step closer for customers with news that FirstGroup has con-*

*firmed an order for five brand new AT300 (Fig. 1) 125mph intercity electric trains and ongoing maintenance, following completion yesterday of a £100 million deal for the trains between FirstGroup and Hitachi Rail, financed by Beacon Rail.*

*FirstGroup has secured rights from the Office of Road and Rail to run a new 'open access' service between the two capitals, with the aim of encouraging people to use trains rather than planes. Currently two-thirds of journeys between the two capitals are made by air.*

*Under the plans, customers will benefit from an average fare of less than £25, on-board catering and free Wi-Fi, all offered in one high-quality class of travel. FirstGroup already operates an open access service, the award-winning Hull Trains.*

*Today's news that FirstGroup has procured Hitachi's latest AT300 125mph intercity electric trains provides confirmation that the service will be going ahead and will start in Autumn 2021.*

*Hitachi will build the five electric intercity trains of five carriages each. As part of the agreement, the new trains will be fully maintained by Hitachi for 10 years.*

*The benefits of the new trains include:*

- *More seats – five new trains will offer an additional 400 seats per train on the route;*
- *Greater comfort – new interiors, air conditioning, Wi-Fi, power sockets;*
- *Quieter and more environmentally friendly – electric power is quieter with lower emissions;*
- *High-quality travel for all – one standard class of service will operate throughout the train.*

*S. MONTGOMERY, First Rail's Managing Director, said: "We're excited to announce the next step to providing our high-quality low fare service for customers linking London and Edinburgh. There's a real gap in the market for truly affordable rail travel between the two capitals – our plans show we*

*are serious about competing with low-cost airlines and opening up rail travel on this key route to thousands of new passengers”.*

*“The new trains we are introducing will provide the highest level of comfort and service, whilst being great for the environment and air quality”.* K. BOSWELL, Managing Director of Hitachi Rail Europe, said: *“Our Japanese-bullet train inspired fleet will play a vital role in supporting FirstGroup's exciting new service”.*

*“These trains have been designed to increase the number of seats available whilst harnessing the latest in comfort design to boost passenger experiences”.*

*“Today's deal extends our long-term relationship with FirstGroup, who already use our pioneering intercity trains in other parts of the country to boost reliability and passenger satisfaction”.*

*R. DEE, Commercial Director of Beacon Rail, said: “Beacon Rail is delighted to be financing, procuring and leasing the new Hitachi Inter-City Trains for FirstGroup's new London-Edinburgh service. We are delighted to extend our existing relationship with FirstGroup and look forward to working closely with the Hitachi Rail Europe team to deliver a fantastic passenger experience, which will encourage passengers out of planes and onto trains, promoting sustainable travel”.*

*Hitachi Rail Europe (HRE) is a global transport specialist with over 100 years of experience building pioneering trains, offering quality maintenance and developing innovative new technology. As a leader in rail we're improving transport for passengers, connecting communities and helping to boost the UK's economy.*

*Having delivered the hugely popular Javelin HS1 fleet in advance of the 2012 London Games, Hitachi is delivering major orders for new trains, with 281 due to be in service by 2021. Our purpose-built factory in County Durham is delivering 122 new high speed trains as part of the UK Government's £5.7bn Intercity Express Programme and a fleet of 70 regional*

trains for Scotland. With a proud reputation for innovation, Hitachi is at the forefront of using new digital technology to enhance passenger experience and enrich Britain's railway's heritage. Hitachi rail is growing rapidly, employing over 3,000 people and soon to be operational at 15 locations across the UK (Hitachi Press Release, March 22<sup>nd</sup>, 2019).

### Ungheria: FS International incontra le MÁV per l'avvio della cooperazione

Il 14 maggio FS International, con le società del Gruppo FS RFI, Italferr e Mercitalia, a valle del Memorandum of Understanding firmato lo scorso marzo, ha ricevuto (Fig. 2) una delegazione delle Magyar Államvasutak (Ferrovie Ungheresi), guidata da Mr. R. HOMOLYA, Presidente e CEO di MÁV Co. accompagnato da Mr. J. KERÉKGYÁRTÓ, CEO di MÁV-START Co., e da Ms. B. KUKODA, Director of International Relations di MÁV Co.

La visita è stata strutturata con incontri finalizzati al passaggio alla fase attuativa della cooperazione e con visite tecniche utili a dare evidenza di alcune eccellenze sviluppate negli ultimi anni dal Gruppo FS.

In questo quadro, la delegazione ungherese ha potuto visitare la cabina di guida di un Frecciarossa 1000 in esercizio e il Centro di Comando e Controllo di Bologna per le tematiche afferenti la circolazione ferroviaria e l'Alta Velocità italiana, nonché l'Interporto bolognese per le tematiche relative al trasporto merci.



(Fonte - Source: FSI)

Fig. 2 - I partecipanti all'incontro tra FSI e MAV.

Fig. 2 - Participants in the meeting between FSI and MAV.

Successivamente la delegazione è stata accompagnata anche nel Centro Manutenzione dei treni AV di Napoli e la nuova stazione AV di Napoli Afragola.

In occasione del meeting nella Sede Centrale di FS Italiane è stato concordato di concentrare questa fase della cooperazione nelle seguenti attività:

- formazione di famiglie professionali delle Ferrovie Ungheresi;
- valutazione della possibilità di coaching con distacco di personale del Gruppo FS per la ristrutturazione di specifici settori delle MÁV;
- sviluppo del traffico merci Italia-Ungheria con prosecuzioni sino in Russia e in Cina;
- collaborazione nello sviluppo commerciale di stazioni ferroviarie ungheresi (prime fra tutte le Stazioni della capitale Budapest) che hanno in comune con quelle italiane l'elevato valore storico-artistico;
- ricerca di una possibile collaborazione con FS International per lo studio di fattibilità per l'importante progetto che prevede la realizzazione di una linea ad Alta Velocità tra Budapest e Varsavia.

Il progetto di collegamento ferroviario in AV tra la capitale ungherese e la capitale polacca, che prevede anche il passaggio in Repubblica Ceca (Brno) e Slovacchia (Bratislava), avrà un'estensione di circa 900 km per una velocità massima almeno pari a 250 km/h, riducendo i tempi di percorrenza dalle attuali 9h e 30' a circa 4h. A questo riguardo, il Governo ungherese ha già stanziato circa € 4,6 mln per gli studi di fattibilità e altre analisi preliminari (Comunicato Stampa FSI, 14 maggio 2019).

### Hungary: FS International meets the MÁVs for the start of the cooperation

On May 14<sup>th</sup>, FS International, with the companies of the FS RFI Group, Italferr and Mercitalia, following the Memorandum of Understanding signed last March, received a dele-

gation (Fig. 2) from Magyar Államvasutak (Hungarian Railways), headed by Mr. R. HOMOLYA, President and CEO of MÁV Co. accompanied by Mr. J. KERÉKGYÁRTÓ, CEO of MÁV-START Co., and by Ms. B. KUKODA, Director of International Relations of MÁV Co.

The visit was structured with meetings aimed at moving to the implementation phase of the cooperation and with technical visits useful to highlight some of the excellence developed by the FS Group in recent years.

In this framework, the Hungarian delegation was able to visit the cockpit of a Frecciarossa 1000 in operation and the Command and Control Center of Bologna for the issues concerning the rail traffic and the Italian High Speed, as well as the Bologna Interporto for the issues related to freight transport.

Subsequently the delegation was also accompanied in the Maintenance Center of the high-speed trains of Naples and the new high-speed station of Naples Afragola.

On the occasion of the meeting at the FS Italiane Headquarters it was agreed to concentrate this phase of the cooperation in the following activities:

- training of professional families of the Hungarian Railways;
- assessment of the possibility of coaching with secondment of FS Group staff for the restructuring of specific sectors of the MÁV;
- development of Italy-Hungary freight traffic with continuations up to Russia and China;
- collaboration in the commercial development of Hungarian railway stations (first of all the stations of the capital Budapest) which have in common with the Italian ones the high historical-artistic value;
- search for a possible collaboration with FS International for the feasibility study for the important project that involves the construction of a High Speed line between Budapest and Warsaw.

The projected railway link between the Hungarian capital and the Polish capital, which also includes the tran-

sit to the Czech Republic (Brno) and Slovakia (Bratislava), will have an extension of about 900 km for a maximum speed of at least 250 km/h, reducing journey times from the current 9h and 30 'to around 4h. In this regard, the Hungarian government has already allocated about € 4.6 million for feasibility studies and other preliminary analyzes (FSI Press Release, May 14<sup>th</sup>, 2019).

### Italia-Svizzera: rosso, blu e verde: il nuovo logo Tilo rafforza l'identità transfrontaliera

L'immagine rinnovata di Tilo è stata presentata a Bellinzona (Fig.3). Per sottolineare il forte legame con il territorio i treni Tilo si vestiranno ora con il rosso e blu del Canton Ticino e il verde di Regione Lombardia.

A presentare il nuovo logo di Tilo erano presenti D. ROSSI, Direttore Generale Tilo; M. PIURI, Presidente del CdA di Tilo; C. ZALI, Consigliere di Stato del Canton Ticino e Direttore Dipartimento del Territorio; C. TERZI, Assessore alle Infrastrutture trasporti e mobilità sostenibile della

Regione Lombardia e A. FONTANA, Presidente di Regione Lombardia.

Per mostrare visivamente la sua identità transfrontaliera, Tilo ha deciso di rinnovare il proprio design puntando su un riconoscimento immediato delle regioni servite dai propri treni. Per sottolineare il forte legame con il territorio, Tilo si veste ora di rosso e blu, in rappresentanza del Canton Ticino e di verde, il colore ufficiale usato per i trasporti pubblici di Regione Lombardia.

Martedì 14 maggio, presso la stazione di Bellinzona, è stato svelato il nuovo logo alle autorità politiche e ai principali partner invitati. Dopo gli interventi di D. ROSSI, Direttore Generale Tilo; M. PIURI, Presidente Tilo; C. ZALI, Consigliere di Stato Canton Ticino e direttore Dipartimento del Territorio e A. FONTANA, Presidente di Regione Lombardia, è stato presentato il primo treno con la nuova livrea e il nuovo logo.

La nuova livrea esprime l'identità di un treno senza confini che pone il viaggio dei propri clienti al centro del suo operato. Il cambio di immagine dei treni avverrà gradual-

mente e si prevede di modificare l'intera flotta entro il 2022.

#### • Una storia di successo

Con una media giornaliera (giorni feriali) di quasi 50mila passeggeri trasportati, Tilo è oggi una realtà importante sui due lati del confine italo-svizzero. L'azienda collega in maniera efficiente le località del Canton Ticino con quelle limitrofe della Regione Lombardia, assicurando il traffico regionale e transfrontaliero. Dall'introduzione, nel 2010, dei collegamenti su Milano Centrale, grazie a una positiva collaborazione con Trenord, l'azienda si è affermata anche in Regione Lombardia.

Tilo opera infatti con successo tra Chiasso e Milano e, dalla recente apertura della nuova ferrovia tra Mendrisio e Varese nel 2018, collega sia i due capoluoghi lombardi Varese e Como, sia la Regio Insubria all'aeroporto di Malpensa. Questi servizi capillari sul territorio e soprattutto la crescita dei collegamenti transfrontalieri hanno concretizzato così quella che era fin dall'inizio l'idea fondante dell'azienda.

#### • Nota per il lettore

Tilo nasce nel 2004 con la missione di offrire ai clienti la migliore esperienza di viaggio possibile. Il successo di Tilo ha determinato una proporzionale crescita anche della flotta di treni, composta da moderni e confortevoli elettrotreni denominati FLIRT (Fast Light Innovative Regional Train). Attualmente la flotta Tilo comprende 40 treni (23 a 4 vetture, 17 a 6 vetture), 36 di proprietà delle FFS, 4 di proprietà di FNM (Ferrovie Nord Milano). Nei prossimi anni sono in arrivo 14 nuovi treni (5 FFS e 9 FNM Group) a 6 vetture. Tilo ha 124 collaboratori. Nei giorni feriali sulle linee Tilo viaggiano 48 mila persone al giorno. I treni che attraversano il confine Svizzera-Italia sono 151 al giorno. Il servizio RE tra Milano Centrale e Lugano coinvolge circa 15mila persone al giorno. I passeggeri trasportati nel 2018 sono stati circa 15 milioni, di cui 11.5 in Can-



(Fonte - Source: Tilo)

Fig. 3 - La presentazione della nuova livrea per il materiale rotabile di Tilo.  
Fig. 3 - The presentation of the new livery for the Tilo rolling stock.

ton Ticino e 3.5 in Lombardia (*Comunicato stampa Trenord-Tilo*, 14 maggio 2019).

## **Italy-Switzerland: red, blue and green: the new Tilo logo strengthens the cross-border identity**

*Tilo's renewed image was presented in Bellinzona (Fig. 3). To underline the strong link with the territory, the Tilo trains will now dress with the red and blue of the Canton Ticino and the green of the Lombardy Region.*

*Present at Tilo's new logo were D. ROSSI, Tilo's General Manager; M. PIURI, President of the Tilo Board of Directors; C. ZALI, Canton Ticino State Councilor and Director of the Territory Department; C. TERZI, Councilor for Transport Infrastructures and Sustainable Mobility of the Lombardy Region and A. FONTANA, President of the Lombardy Region.*

*To visually show its cross-border identity, Tilo has decided to renew its design by focusing on an immediate recognition of the regions served by its trains. To emphasize the strong link with the territory, Tilo now wears red and blue, representing the Canton Ticino and green, the official color used for public transport in the Lombardy Region.*

*On Tuesday 14<sup>th</sup> May, at the Bellinzona station, the new logo was unveiled to the political authorities and to the main invited partners. After the speeches by D. ROSSI, General Manager of Tilo; M. PIURI, President of Tilo; C. ZALI, State Councilor of the Canton of Ticino and Director of the Department of the Territory and A. FONTANA, President of the Lombardy Region, presented the first train with the new livery and the new logo.*

*The new livery expresses the identity of a train without borders that puts the journey of its customers at the center of its work. The change of image of the trains will take place gradually and it is planned to modify the entire fleet by 2022.*

- A success story

*With a daily average (weekdays) of almost 50 thousand passengers transported, Tilo is today an important reality on both sides of the Italian-Swiss border. The company efficiently connects the towns of the Canton Ticino with the neighbouring ones of the Lombardy Region, ensuring regional and cross-border traffic. Since the introduction, in 2010, of connections to Milano Centrale, thanks to a positive collaboration with Trenord, the company has also established itself in the Lombardy Region.*

*In fact, Tilo successfully operates between Chiasso and Milan and, since the recent opening of the new railway between Mendrisio and Varese in 2018, connects both the two Lombardy capitals Varese and Como, and the Regio Insubria at Malpensa airport. These widespread services in the area and above all the growth of cross-border connections have concretized in this way what was from the beginning the founding idea of the company.*

- Note to the reader

*Tilo was founded in 2004 with the mission of offering customers the best possible travel experience. The success of Tilo has also led to a proportional growth of the train fleet, consisting of modern and comfortable trains called FLIRT (Fast Light Innovative Regional Train). Currently the Tilo fleet includes 40 trains (23 with 4 cars, 17 with 6 cars), 36 owned by the SBB, 4 owned by FNM (Ferrovie Nord Milano). In the next few years, 14 new trains (5 SBB and 9 FNM Group) are arriving with 6 cars. Tilo has 124 employees. On weekdays, 48,000 people per day travel on Tilo lines. The trains crossing the Swiss-Italian border are 151 per day. The RE service between Milano Centrale and Lugano involves about 15 thousand people a day. Approximately 15 million passengers were transported in 2018, of which 11.5 in Canton Ticino and 3.5 in Lombardy (Trenord-Tilo press release, May 14<sup>th</sup>, 2019).*

## **TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION**

### **Francia: "Aptis" selezionato nella più grande gara d'appalto europea per autobus elettrici**

Alstom è una delle tre aziende che si sono aggiudicate il più grande appalto europeo per autobus elettrici, indetto dall'RATP e interamente finanziato da Île-de-France Mobilités. La prima tranche fissa riguarda 50 autobus. L'importo del contratto quadro potrebbe raggiungere i 133 milioni di euro. Questi Aptis, lunghi 12 metri, rivestiranno un ruolo centrale nel sostanziale rinnovo della flotta di autobus della rete dell'Île-de-France. L'ordine fa seguito a quello di CTS, l'azienda dei trasporti di Strasburgo, che riguardava 12 veicoli.

Grazie al design innovativo, Aptis offre ai passeggeri un'esperienza unica di viaggio. Il suo sistema di accostamento per un perfetto allineamento al marciapiede, il pianale interamente ribassato e le ampie porte doppie agevolano la circolazione e consentono alle persone con ridotta mobilità e ai passeggeri di salire e scendere comodamente. Dotato di grandi finestrini panoramici, Aptis offre il 25% di superficie a vetri in più rispetto a un autobus standard e un'area di seduta sul retro con vista panoramica della città.

"Siamo molto orgogliosi di contribuire a fare della regione dell'Île-de-France un punto di riferimento globale nel trasporto urbano su strada pulito. Questo appalto è di grande importanza ed è essenziale per Aptis, la nostra soluzione di mobilità al 100% elettrica progettata dai team Alstom nei siti di Hangenbieten e Reichshoffen in Alsazia. Siamo felici della fiducia che RATP e Île-de-France Mobilités ci hanno dimostrato", afferma J.-B. EYMÉOUD, Direttore Generale di Alstom in Francia.

I veicoli ordinati dall'RATP sono concepiti per la ricarica lenta, in deposito durante la notte. Aptis è disponibile inoltre per la ricarica ad

ogni capolinea, se necessario, mediante soluzioni di ricarica a terra (SRS) o di ricarica dall'alto.

Aptis è stato progettato per un costo totale ottimizzato, grazie ai ridotti costi di manutenzione e operativi e una vita utile prolungata rispetto a quella di un autobus standard. Il costo totale di possesso equivale a quello di un attuale autobus diesel standard nell'arco di 20 anni.

Da settembre 2018, Aptis è menzionato anche dalla CATP, l'ufficio centrale francese di acquisto per il trasporto pubblico, nella sua offerta di autobus elettrici destinati agli acquisti pubblici da parte delle autorità locali. Questa menzione consente alle autorità che ne fanno parte di ordinare i veicoli Aptis in modo semplice e diretto dalla CATP, senza ricorrere a procedure onerose in termini di tempo e costi.

Dalla presentazione del prototipo nel marzo 2017, i quattro veicoli di prova hanno percorso più di 40.000 chilometri in condizioni operative reali, in Francia e in Europa. Queste prove hanno permesso di testare le caratteristiche di Aptis, ispirate al tram, in un nuovo contesto, le sue prestazioni di inserimento nei centri cittadini, il grado di autonomia e il sistema di assistenza alla guida. Aptis ha vinto il premio per l'innovazione alla fiera Busworld nel 2017 e ha ricevuto inoltre la certificazione ufficiale Origine France Garantie nel gennaio 2019. Questa certificazione garantisce che più del 60% del valore aggiunto di Aptis è di provenienza francese.

La produzione e i collaudi saranno eseguiti in due siti Alstom in Alsazia: il sito di Hangenbieten è responsabile della produzione dei moduli terminali (cabina del conducente e area di seduta posteriore), mentre la produzione del modulo passeggeri centrale, l'assemblaggio finale e i test saranno realizzati nel sito di Reichshoffen. Questo piano consentirà la produzione in serie a partire dal terzo trimestre 2019, attingendo alla competenza dei team e sfruttando le strutture e le superfici di produzione disponibili in ciascun sito.

Altri cinque siti Alstom sono coinvolti nella progettazione e nella produzione di Aptis: Saint-Ouen per l'integrazione sistemi, Tarbes per la trazione, Ornans per i motori e Villeurbanne per i componenti elettronici della catena di trazione. Infine, il sito Alstom di Vitrolles si occupa dello sviluppo di una delle soluzioni di ricarica (SRS) (*Comunicato Stampa Alstom*, 20 maggio 2019).

### **France: "APTIS" selected in the largest European tender for electric buses**

*Alstom is one of the three companies that have won the largest European contract for electric buses, launched by the RATP and entirely financed by Île-de-France Mobilités. The first fixed tranche concerns 50 buses. The amount of the framework contract could reach 133 million euros. These Aptis, 12 meters long, will play a central role in the substantial renewal of the Île-de-France network's fleet of buses. The order follows that of CTS, the Strasbourg transport company, which involved 12 vehicles.*

*Thanks to the innovative design, Aptis offers passengers a unique travel experience. Its approach system for perfect alignment with the pavement, the entirely lowered platform and large double doors facilitate circulation and allow people with reduced mobility and strollers to get on and off comfortably. Equipped with large panoramic windows, Aptis offers 25% more glass than a standard bus and a sitting area at the back with a panoramic view of the city.*

*"We are very proud to help make the Île-de-France region a global benchmark in clean urban road transport. This contract is of great importance and is essential for Aptis, our 100% electric mobility solution designed by the Alstom teams at the Hangenbieten and Reichshoffen sites in Alsace. We are delighted with the confidence that RATP and Île-de-France Mobilités have shown us", says J.-B. EYMÉOUD, General Manager of Alstom in France.*

*Vehicles ordered by the RATP are*

*designed for slow recharging, stored overnight. Aptis is also available for recharging at each terminus, if necessary, using ground recharging solutions (SRS) or top-up solutions.*

*Aptis has been designed for an optimized total cost, thanks to reduced maintenance and operating costs and a longer useful life than that of a standard bus. The total cost of ownership is equivalent to that of a current standard diesel bus over 20 years.*

*From September 2018, Aptis is also mentioned by CATP, the French central purchasing office for public transport, in its offer of electric buses for public purchases by local authorities. This mention allows the authorities that are part of it to order the Aptis vehicles in a simple and direct way from the CATP, without resorting to burdensome procedures in terms of time and costs.*

*Since the prototype was presented in March 2017, the four test vehicles have covered more than 40,000 kilometers in real operating conditions, in France and in Europe. These tests allowed us to test the features of Aptis, inspired by the tram, in a new context, its performance in city centers, the degree of autonomy and the driver assistance system. Aptis won the innovation award at Busworld in 2017 and also received the official Origin France Garantie certification in January 2019. This certification guarantees that more than 60% of the added value of Aptis comes from France.*

*Production and testing will be performed at two Alstom sites in Alsace: the Hangenbieten site is responsible for the production of the terminal modules (driver's cabin and rear seat area), while the production of the central passenger module, final assembly and tests will be made on the Reichshoffen site. This plan will allow series production starting from the third quarter of 2019, drawing on the expertise of the teams and exploiting the facilities and production surfaces available at each site.*

*Five other Alstom sites are involved in the design and production of Aptis: Saint-Ouen for systems integra-*

*tion, Tarbes for traction, Ormans for engines and Villeurbanne for traction chain electronic components. Finally, the Vitrolles Alstom site deals with the development of one of the recharging solutions (SRS) (Alstom Press Release, May 20<sup>th</sup>, 2019).*

### **TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTION**

#### **Svizzera: conferenza stampa di bilancio del Gruppo Hupac**

Secondo una simulazione di Hupac, operatore svizzero del trasporto combinato, gli aumenti di produttività di AlpTransit con i tunnel di base del Gottardo e del Ceneri si presentano più bassi rispetto alle aspettative. Per non compromettere il processo di trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, i contributi d'esercizio dovrebbero essere prolungati, a un livello inferiore, fino al completamento del corridoio Reno-Alpi.

Nel 2018 il Gruppo Hupac ha aumentato il volume di traffico del 21,4% e ha conseguito un risultato d'esercizio soddisfacente. Con l'acquisizione di ERS Railways, Hupac è entrata con successo nel mercato del trasporto marittimo inland.

- *Risultato positivo*

Nell'anno d'esercizio 2018 il Gruppo Hupac ha incrementato il proprio fatturato del 19,4% rispetto all'anno precedente, raggiungendo un livello di CHF 579,7 milioni (EUR 502,1 milioni). I principali fattori per questa crescita straordinaria sono stati lo sviluppo positivo del core business del trasporto combinato attraverso la Svizzera, l'acquisizione dell'operatore marittimo ERS Railways e l'assenza dell'effetto negativo di Rastatt dell'anno precedente. Nonostante il difficile contesto di mercato per quanto riguarda la qualità dell'infrastruttura ferroviaria e le prestazioni di singole grandi imprese ferroviarie, Hupac è riuscita a ottenere un soddisfacente risultato d'esercizio pari a CHF 7,9 milioni (EUR 6,8 milioni). Si tratta di un calo del

29,1% rispetto all'anno precedente, ma in linea con le aspettative, in linea con le aspettative, in quanto il risultato è caratterizzato da effetti straordinari una tantum, in particolare l'ammortamento di goodwill sulle acquisizioni.

- *Nuovo segmento di business: trasporto marittimo inland*

Per la prima volta la business unit Maritime Logistics ha potuto dare un contributo significativo al risultato d'esercizio del Gruppo Hupac. In giugno Hupac ha rilevato l'operatore del trasporto combinato ERS Railways BV con sede a Rotterdam e Amburgo, compresa una partecipazione del 47% nell'impresa ferroviaria boxXpress di Amburgo. Con questa acquisizione, il Gruppo Hupac rafforza la propria posizione nel trasporto marittimo inland, un segmento che negli ultimi anni ha registrato una crescita significativa e che ha un buon potenziale anche in futuro, poiché la globalizzazione continua a richiedere reti di trasporto performanti tra i porti e l'hinterland.

La ERS Railways viene gradualmente sviluppata come brand del Gruppo Hupac per il trasporto marittimo. Mentre oggi ERS Railways si concentra sui collegamenti domestici in Germania, in futuro l'offerta di servizi sarà estesa anche ai porti occidentali. Nell'esercizio 2018, ERS Railways ha contribuito con 190.000 TEU o 92.000 spedizioni stradali al volume complessivo del Gruppo Hupac, ottenendo un risultato soddisfacente.

- *Crescita nel traffico transalpino: successo per il trasferimento del traffico*

Anche il traffico transalpino attraverso la Svizzera ha registrato uno sviluppo positivo. Rispetto all'anno precedente, Hupac Intermodal è riuscita a trasferire ulteriori 67.000 spedizioni stradali su rotaia, pari a un aumento del 14,4%. Quasi la metà è dovuta al recupero delle perdite di volume causate dalla chiusura di sette settimane della linea del Reno nell'agosto/settembre 2017. Al netto

dell'effetto Rastatt, il traffico transalpino attraverso la Svizzera è aumentato di circa l'8%. La crescita è da ricondursi ancora una volta al segmento dei semirimorchi. Questo traffico è aumentato complessivamente del 45%. Sull'asse Lötschberg/Sempione, che consente il trasporto di semirimorchi con un profilo di 4 metri, il volume è addirittura raddoppiato. L'apertura del corridoio dei 4 metri attraverso la galleria di base del San Gottardo con collegamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate, prevista per la fine del 2020, consentirà a Hupac di trasferire ulteriori volumi di traffico a beneficio dell'ambiente.

- *AlpTransit: aumento della produttività solo in parte realizzabile*

A due anni dalla messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo, si evidenzia che l'auspicato aumento di produttività per il trasporto combinato transalpino è realizzabile solo in parte. Incidono positivamente l'abolizione della doppia trazione sui percorsi di montagna con conseguente riduzione dei costi ferroviari e l'allungamento dei treni che a partire dal 2021 consente di trasportare un maggior numero di unità di carico per treno. Tuttavia, rispetto agli attuali contributi d'esercizio, in scadenza nel 2024, esiste un notevole divario che rende il trasporto intermodale più costoso rispetto al trasporto su strada, mettendo quindi in pericolo il trasferimento del traffico.

I seguenti fattori riducono la competitività del trasporto intermodale sul corridoio Reno-Alpi nei prossimi anni:

- le linee di accesso in Germania sono limitate a una lunghezza treno di 690 m invece di 740 m. Il completamento dell'upgrade del corridoio Reno-Alpi non è previsto prima del 2030;
- alcuni percorsi presentano pendenze che richiedono una costosa doppia trazione: via Domodossola la pendenza è del 26‰, via Chiasso del 15-17‰, laddove il limite superiore per le linee di pia-

- nura è del 10-12,5%. L'upgrade della linea Lugano-Chiasso è ipotizzabile attorno al 2050;
- in Italia occorre esaminare la possibilità di far circolare treni di peso superiore a 1600 t, in quanto le sottostazioni elettriche attualmente non consentono di aumentare il peso dei treni;
- gli orari non sincronizzati tra la Svizzera e i paesi limitrofi vanificano il guadagno di tempo e quindi di produttività della galleria di base del San Gottardo;
- a causa del traffico costantemente perturbato e dei grandi cantieri previsti sul corridoio Reno-Alpi (valle del Reno, area Emmerich-Oberhausen), si prevedono condizioni operative non ottimali, con deviazioni costose e tempi di percorrenza più lunghi, fino al 2030 e oltre.
- *Trasferimento del traffico: ulteriori contributi d'esercizio necessari a partire dal 2024*

Hupac si sta preparando già da anni all'abolizione dei contributi d'esercizio per il trasporto intermodale prevista in Svizzera entro fine 2023. Minori costi di produzione e maggiore carico utile per treno è il motto per compensare la perdita delle sovvenzioni senza penalizzare la competitività rispetto alla strada.

Hupac prevede che entro il 2024 la metà degli attuali contributi d'esercizio – circa CHF 110 milioni per l'intero trasporto intermodale transalpino – potrà essere compensata soprattutto grazie ai parametri ferroviari migliorati. La riduzione dei prezzi delle tracce prevista dall'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero a partire dal 2021 ridurrà l'onere per il traffico merci, ma non sarà sufficiente a compensare la perdita di contributi d'esercizio per il trasporto intermodale transalpino a partire dal 2024. "I prezzi delle tracce in Svizzera sono lontani dal benchmark europeo, che attualmente è in ulteriore calo a causa della riduzione dei prezzi delle tracce in Germania e nei Paesi Bassi", spiega H.-J. BERTSCHI, pre-

sidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac SA, in occasione della conferenza stampa sui risultati annuali del Gruppo Hupac. "Per continuare il processo di trasferimento del traffico, i contributi d'esercizio della Svizzera dovrebbero essere mantenuti a un livello inferiore fino al 2030 circa per colmare gli attuali deficit", suggerisce BERTSCHI.

Solo dopo l'upgrade completo del corridoio Reno-Alpi e il ripristino di un traffico scorrevole su un'infrastruttura senza interruzioni, il trasporto combinato potrà sfruttare appieno i vantaggi di AlpTransit in termini di produttività e operare in modo auto-sostenibile.

- *Investimenti in materiale rotabile, terminal di trasbordo e digitalizzazione*

Hupac investe sistematicamente nell'ulteriore sviluppo della propria attività. Nel 2018 gli investimenti in beni materiali sono aumentati notevolmente, raggiungendo CHF 71,3 milioni. La flotta di carri è stata incrementata del 16%, raggiungendo 6.891 moduli. La politica degli acquisti si è concentrata sui carri di 48 piedi e sui carri tascabili T3000.

Fattore essenziale per lo sviluppo del traffico intermodale sono i terminal di trasbordo. Hupac gestisce l'operatività di una dozzina di terminal in Svizzera, Italia, Germania, Belgio e Olanda tramite proprie società di gestione oppure tramite partecipazioni attive. Al fine di garantire le capacità per l'ulteriore crescita, Hupac insieme ai suoi partner sta portando avanti i progetti dei terminal di Milano Smistamento, Piacenza e Brescia in Italia, Gateway Basel Nord in Svizzera e Brwinów/Warsaw in Polonia con completamento entro il 2023. Lo scorso anno Hupac ha acquisito una partecipazione nel terminal RTC Geleen (NL), mentre nell'anno in corso la partecipazione nel terminal CIM di Novara è stata aumentata dal 3,5% al 47,5%. Nell'estate del 2019, la filiale italiana Hupac SpA avvierà la gestione del terminal di Pordenone nel nord-est d'Italia.

Consistenti risorse stanno con-

fluendo anche nella trasformazione digitale del Gruppo. "Entro la fine del 2019 metteremo a disposizione di tutti i clienti il nuovo 'Hupac Train Radar' per il tracciamento delle spedizioni", annuncia B. KUNZ, CEO del Gruppo Hupac. Sulla base dei dati provenienti dai GPS installati sui treni e da altre fonti, saranno sviluppate previsioni di arrivo affidabili e rese disponibili ai clienti in modo dinamico. Altri risultati del programma di digitalizzazione di Hupac sono i portali OCR nei terminal, una gestione efficiente della capacità di carico dei treni e una piattaforma integrata booking-to-billing.

- *Nuovi mercati, nuovi prodotti*

Nel core business del trasporto transalpino attraverso la Svizzera, Hupac Intermodal ha aumentato la frequenza di numerosi treni e ha introdotto diversi nuovi collegamenti. In totale, la rete della business unit Shuttle Net è stata rafforzata con 20 roundtrip settimanali. Altre 5 rotazioni settimanali sono state introdotte tra Karlsruhe e Busto Arsizio nei primi mesi dell'anno in corso. Tra gli sviluppi più interessanti vi sono l'omologazione dei semirimorchi P386 sulla relazione Anversa/Barcellona e l'avvio di servizi intermodali in partenza dal terminal Köln Nord. Altre misure includono il rafforzamento dell'offerta per i semirimorchi di 4 metri sulle relazioni Novara/Hannover e Novara/Zeebrugge. Sull'asse est-ovest è stata aumentata la frequenza dei treni Anversa/Schkopau/Schwarzheide e Duisburg/Polonia. In Europa sudorientale, numerose destinazioni in Romania, Bulgaria, Serbia e Turchia sono state collegate alla rete Shuttle Net attraverso gli hub di Vienna e Budapest.

Anche la business unit Company Shuttle ha contribuito in modo significativo alla crescita del traffico. Ogni settimana questa unità gestisce 41 roundtrip (anno precedente: 32) per conto di singole aziende di trasporto che si assumono il rischio di sfruttamento dei cosiddetti "company shuttle" e affidano a Hupac Intermodal, in qualità di operatore, l'organizzazione e la gestione dei treni.



Per la business unit Maritime Logistics, la filiale ERS Railways sta progettando nuovi collegamenti tra Rotterdam e Monaco di Baviera e Norimberga, nonché il consolidamento dei servizi sulla tratta Rotterdam/Kornwestheim. Entro la metà del 2019 saranno introdotte 7 nuove rotazioni settimanali.

- *Prospettive per il 2019: obiettivo 1 milione di spedizioni stradali*

Nei primi quattro mesi dell'anno il Gruppo Hupac ha registrato una crescita straordinaria del traffico del 28%. Questo sviluppo positivo è da ricondurre principalmente ai volumi di ERS Railways, entrata a far parte del Gruppo Hupac nel giugno 2018. Lo sviluppo del traffico di Hupac Intermodal è rimasto leggermente al di sotto delle aspettative con una crescita del 3%.

Nel complesso, Hupac prevede una stabilizzazione della domanda di traffico nel 2019 a causa del rallentamento dell'economia. "Nonostante l'emergente stagnazione economica, riteniamo di poter conseguire una crescita del traffico in una percentuale elevata a una cifra, raggiungendo un milione di spedizioni stradali", afferma B. KUNZ.

Anche nel 2019 ci si dovrà attendere dei disagi a causa di cantieri destinati all'ampliamento delle tratte di accesso alla galleria di base del San Gottardo. KUNZ: "Con l'entrata in funzione del corridoio di 4 m attraverso le gallerie del Gottardo e del Ceneri nel 2021, ci aspettiamo un consistente aumento di efficienza e produttività a vantaggio dell'ulteriore trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia" (*Comunicato Stampa Hupac*, 7 maggio 2019).

### **Switzerland: budget press conference of the Hupac Group**

*According to a simulation by Hupac, the Swiss combined transport operator, the productivity gains of AlpTransit with the Gotthard and Ceneri base tunnels are lower than expected. In order not to compromise the process of transferring freight traffic from*

*the road to the rail, the operating fees should be extended to a lower level, until the Rhine-Alps corridor is completed.*

*In 2018 the Hupac Group increased its traffic volume by 21.4% and achieved a satisfactory operating result. With the acquisition of ERS Railways, Hupac successfully entered the inland shipping market.*

- **Positive result**

*In the financial year 2018, the Hupac Group increased its turnover by 19.4% compared to the previous year, reaching a level of CHF 579.7 million (EUR 502.1 million). The main factors for this extraordinary growth were the positive development of the combined transport core business through Switzerland, the acquisition of the maritime operator ERS Railways and the absence of the negative effect of Rastatt of the previous year. Despite the difficult market environment as regards the quality of the railway infrastructure and the performance of individual large railway companies, Hupac managed to obtain a satisfactory operating result of CHF 7.9 million (EUR 6.8 million). This is a decrease of 29.1% compared to the previous year, but in line with expectations, in line with expectations, as the result is characterized by one-off extraordinary effects, in particular the amortization of goodwill on acquisitions.*

- **New business segment: inland maritime transport**

*For the first time, the Maritime Logistics business unit was able to make a significant contribution to the Hupac Group's operating results. In June, Hupac took over the combined transport operator ERS Railways BV based in Rotterdam and Hamburg, including a 47% stake in the Hamburg boxXpress railway company. With this acquisition, the Hupac Group strengthens its position in inland maritime transport, a segment that in recent years has experienced significant growth and that has good potential in the future, as globalization continues to require high-performance transport networks between ports and the hinterland.*

*ERS Railways is gradually developed as a Hupac Group brand for maritime transport. While today ERS Railways focuses on domestic connections in Germany, in the future the offer of services will also be extended to western ports. In 2018, ERS Railways contributed 190,000 TEUs or 92,000 road shipments to the total volume of the Hupac Group, achieving a satisfactory result.*

- **Growth in transalpine traffic: success for traffic transfer**

*Transalpine traffic through Switzerland has also experienced a positive development. Compared to the previous year, Hupac Intermodal was able to transfer an additional 67,000 rail road shipments, an increase of 14.4%. Almost half is due to the recovery of volume losses caused by the seven-week closure of the Rhine line in August / September 2017. Net of the Rastatt effect, transalpine traffic through Switzerland increased by about 8%. Growth is once again due to the semi-trailer segment. This traffic increased by a total of 45%. On the Lötschberg/Sempione axis, which allows the transport of semi-trailers with a profile of 4 m, the volume is even doubled. The opening of the 4 m corridor through the San Gottardo base tunnel with connection to the Busto Arsizio/Gallarate terminal, scheduled for the end of 2020, will allow Hupac to transfer additional traffic volumes for the benefit of the environment.*

- **AlpTransit: increase in productivity only partially achievable**

*Two years after the Gotthard Base Tunnel was put into operation, it should be noted that the desired increase in productivity for transalpine combined transport can only be achieved in part. The abolition of double traction on mountain routes has a positive effect, with consequent reduction in railway costs and the lengthening of trains which, starting from 2021, makes it possible to transport a greater number of cargo units per train. However, compared to the current operating contributions, which expire in 2024, there is a*

considerable gap that makes intermodal transport more expensive than road transport, thus putting the transfer of traffic at risk.

The following factors reduce the competitiveness of intermodal transport on the Rhine-Alps corridor in the coming years:

- access lines in Germany are limited to a train length of 690 m instead of 740 m. The completion of the Rhine-Alps corridor upgrade is not expected before 2030;
- some routes have slopes that require expensive double traction: via Domodossola the slope is 26%, via Chiasso from 15-17%, where the upper limit for flat lines is 10-12.5%. The upgrade of the Lugano-Chiasso line is conceivable around 2050;
- in Italy it is necessary to examine the possibility of circulating trains weighing more than 1600 t, as electrical substations do not currently allow the weight of trains to be increased;
- non-synchronized timetables between Switzerland and neighbouring countries frustrate the gain in time and therefore productivity of the Gotthard base tunnel;
- due to the constantly disturbed traffic and the large construction sites planned on the Rhine-Alps corridor (Rhine valley, Emmerich-Oberhausen area), operating conditions are not optimal, with costly deviations and longer journey times, up to 2030 and beyond.
- Traffic transfer: further operating contributions necessary starting from 2024

Hupac has been preparing for years the abolition of operating grants for intermodal transport planned in Switzerland by the end of 2023. Lower production costs and greater payload per train is the motto to compensate for the loss of subsidies without penalizing competitiveness compared to the road.

Hupac expects that by 2024 half of the current operating contributions - around CHF 110 million for the entire

transalpine intermodal transport - can be compensated mainly thanks to improved railway parameters. The reduction in train ticket prices provided by the Swiss Federal Office of Transport starting in 2021 will reduce the burden on freight traffic, but will not be sufficient to compensate for the loss of operating contributions for trans-Alpine intermodal transport starting in 2024. "Track prices in Switzerland are far from the European benchmark, which is currently falling further due to the reduction in track prices in Germany and the Netherlands", explains H.-J. BERTSCHI, chairman of the Board of Directors of Hupac SA, at the press conference on the annual results of the Hupac Group. "To continue the traffic transfer process, Switzerland's operating contributions should be kept at a lower level until around 2030 to fill the current deficits", suggests BERTSCHI.

Only after the complete upgrade of the Rhine-Alps corridor and the restoration of smooth traffic on an uninterrupted infrastructure can combined transport take full advantage of the benefits of AlpTransit in terms of productivity and operate in a self-sustainable way.

Hupac invests systematically in the further development of its business. Investments in tangible assets increased significantly in 2018, reaching CHF 71.3 million. The wagon fleet was increased by 16%, reaching 6,891 modules. The purchasing policy focused on 48 foot wagons and T3000 pocket wagons.

An essential factor for the development of intermodal traffic are the transshipment terminals. Hupac manages the operations of a dozen terminals in Switzerland, Italy, Germany, Belgium and the Netherlands through its own management companies or through active participations. In order to guarantee the capacity for further growth, Hupac together with its partners is carrying out the Milan Smistamento, Piacenza and Brescia terminal projects in Italy, Gateway Basel Nord in Switzerland and Brwinów/Warsaw in Poland with completion by 2023. Last year, Hupac acquired a stake in the RTC Geleen (NL) terminal, while

in the current year the participation in the CIM Novara terminal was increased from 3.5% to 47.5%. In the summer of 2019, the Italian subsidiary Hupac SpA will start managing the Pordenone terminal in the north-east of Italy.

Substantial resources are also flowing into the Group's digital transformation. "By the end of 2019 we will make available to all customers the new 'Hupac Train Radar' for shipment tracking", announces B. KUNZ, CEO of the Hupac Group. Based on data from GPS installed on trains and from other sources, reliable arrival forecasts will be developed and made available to customers in a dynamic way. Other results of the Hupac digitization program are the OCR portals in the terminals, an efficient management of train load capacity and an integrated booking-to-billing platform.

- New markets, new products

In the core business of transalpine transport through Switzerland, Hupac Intermodal increased the frequency of numerous trains and introduced several new connections. In total, the network of the Shuttle Net business unit was strengthened with 20 weekly roundtrips. Another 5 weekly rotations were introduced between Karlsruhe and Busto Arsizio in the first months of the current year. Among the most interesting developments are the approval of the P386 semi-trailers on the Antwerp/Barcelona report and the launch of intermodal services departing from the Köln Nord terminal. Other measures include strengthening the offer for 4 m semi-trailers on the Novara/Hannover and Novara/Zeebrugge reports. The frequency of the Antwerp/Schkopau/Schwarzheide and Duisburg/Poland trains was increased on the east-west axis. In south-eastern Europe, numerous destinations in Romania, Bulgaria, Serbia and Turkey have been connected to the Shuttle Net through the hubs of Vienna and Budapest.

The Company Shuttle business unit also contributed significantly to the growth in traffic. Every week this unit manages 41 roundtrips (previous year: 32) on behalf of individual

transport companies that assume the risk of exploiting the so-called “company shuttles” and entrust Hupac Intermodal, as operator, with the organization and management of trains.

For the Maritime Logistics business unit, the ERS Railways subsidiary is planning new connections between Rotterdam and Munich and Nuremberg, as well as consolidating services on the Rotterdam/Kornwestheim route. By mid-2019, 7 new weekly rotations will be introduced.

- Outlook for 2019: target 1 million road shipments

In the first four months of the year the Hupac Group recorded an extraordinary growth in traffic of 28%. This positive development is mainly due to the volumes of ERS Railways, which joined the Hupac Group in June 2018. The development of Hupac Intermodal traffic remained slightly below expectations with a 3% growth.

Overall, Hupac expects traffic demand to stabilize in 2019 due to the economic slowdown. “Despite the emerging economic stagnation, we believe we can achieve traffic growth in a high percentage to a single figure, reaching one million road shipments,” says B. KUNZ.

Also in 2019, we will have to wait for inconveniences due to construction sites destined to the expansion of the access routes to the Gotthard base tunnel. Kunz: “With the entry into operation of the 4-meter corridor through the Gotthard and Ceneri tunnels in 2021, we expect a substantial increase in efficiency and productivity to the advantage of the further transfer of heavy traffic from road to rail” (Press Release Press Hupac, May 7<sup>th</sup>, 2019).

### INDUSTRIA MANUFACTURES

#### Arabia Saudita: oltre i confini europei, nasce “Ferrovie dello Stato Italiane Saudi Arabia for Land Transport LLC”

Con l'intento di consolidare la presenza del Gruppo FS in Arabia

Saudita, perseguire ulteriori opportunità di business nell'area del Middle East e seguire la gestione del progetto O&M Metro Riyadh, lo scorso 31 marzo 2019, FS International ha costituito la prima “subsidiary” di FS SpA al di fuori dei confini europei, denominata “Ferrovie dello Stato Italiane Saudi Arabia for Land Transport LLC”.

In sintonia con la strategia di sviluppo internazionale di FS International, la società opererà con il trade mark “FS Italian Railways Saudi Arabia” introducendo uno standard che caratterizzerà tutte le future subsidiary extra europee.

Gli uffici della neo società sono ospitati nella Grand Tower e si affacciano sulla prestigiosa King Fahad Road come tutti gli altri iconici grattacieli che definiscono la skyline di Riyadh.

I lavori di adeguamento sono in corso e l'inaugurazione, alla presenza dei principali stakeholders, delle istituzioni e dei rappresentanti dell'imprenditoria nazionale e locale è prevista al termine dell'estate e sancirà l'avvio di una ulteriore fase di sviluppo commerciale.

Molte iniziative ferroviarie sono previste ed altre già in corso nel Paese che rimane uno dei mercati di riferimento a livello globale. Il progetto O&M Metro Riyadh è considerato il più importante progetto di metropolitane del momento e costituisce un potenziale trampolino di lancio verso ulteriori opportunità (Comunicato Stampa FSI, 15 maggio 2019).

#### Saudi Arabia: beyond European borders: “Ferrovie dello Stato Italiane Saudi Arabia for Land Transport LLC” is born

With the aim of consolidating the presence of the FS Group in Saudi Arabia, pursuing further business opportunities in the Middle East and following the management of the O&M Metro Riyadh project, on 31 March 2019, FS International established the first subsidiary of FS SpA outside the European borders, called “Ferrovie

dello Stato Italiane Saudi Arabia for Land Transport LLC”.

In line with the international development strategy of FS International, the company will operate with the trade mark “FS Italian Railways Saudi Arabia” by introducing a standard that will characterize all future non-European subsidiaries.

The offices of the new company are housed in the Grand Tower and overlook the prestigious King Fahad Road like all the other iconic skyscrapers that define the Riyadh skyline.

The adaptation works are in progress and the inauguration, in the presence of the main stakeholders, institutions and representatives of national and local entrepreneurship is scheduled for the end of the summer and will mark the start of a further phase of commercial development.

Many railway initiatives are planned and others are already underway in the country that remains one of the global reference markets. The O&M Metro Riyadh project is considered the most important metropolitan project of the moment and constitutes a potential springboard towards further opportunities (FSI Press Release, May 15<sup>th</sup>, 2019).

#### Internazionale: stabile ad aprile il mercato europeo dell'auto (-0,5%)

Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata e dell'EFTA (EU 28 + EFTA; i dati per Malta non sono al momento disponibili) ad aprile le immatricolazioni di auto ammontano a 1.344.863 unità, con un calo dello 0,5% rispetto ad aprile 2018.

Nel primo quadrimestre del 2019, i volumi immatricolati raggiungono 5.491.050 unità, con una variazione negativa del 2,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

“Dopo la chiusura del primo trimestre a -3,2%, ad aprile il mercato auto europeo ha registrato una performance relativamente stabile (-0,5%),

seppur in un contesto caratterizzato da diversi fattori di rischio, principalmente legati all'andamento dell'economia mondiale – afferma P. SCUDIARI, Presidente di ANFIA. La domanda è stata trainata principalmente dai Paesi nuovi membri (EU12), che riportano un aumento del 4,6% nel mese. Guardando ai cinque major markets, Spagna (+2,6%), Italia (+1,5%) e Francia (+0,4%) hanno mostrato un leggero incremento rispetto ai volumi di aprile 2018, mentre hanno proseguito la flessione le immatricolazioni nel Regno Unito (-4,1%) e in Germania (-1,1%). I cinque major markets hanno immatricolato complessivamente il 71% del mercato UE-EFTA ad aprile, con 953.804 autovetture (-0,4%).

La domanda di nuove auto presenta ancora il segno meno (-2,5%) nel progressivo da inizio anno, periodo in cui i mercati tedesco e francese sono rimasti pressoché stagnanti, mentre le immatricolazioni sono diminuite in Italia (-4,6%), in Spagna (-4,5%) e nel Regno Unito (-2,7%) rispetto al primo quadrimestre 2018.

Per quanto riguarda le alimentazioni, risulta in forte contrazione il mercato del diesel in Spagna (-24%), in Italia (-22%), in Francia (-17%) e nel Regno Unito (-9%). In Germania, le vendite di auto diesel mostrano per la prima volta nel 2019 un calo mensile, anche se decisamente inferiore rispetto agli altri major markets (-0,9%). Nei maggiori mercati europei si registra un calo complessivo delle immatricolazioni di auto diesel del 13% ad aprile, con quasi 50.000 immatricolazioni in meno, e del 16% nei primi quattro mesi dell'anno, con una riduzione di volumi di vendita che sfiora 250.000 unità. Ricordiamo che l'effetto della flessione della domanda di auto diesel in Europa si è concretizzato, nel 2017, in un aumento delle emissioni medie complessive di CO<sub>2</sub> delle nuove auto vendute (+0,4% con 118,5 g/km)”.

In Italia, le immatricolazioni totalizzate a marzo si attestano a 174.412 unità (+1,5%). Nei primi quattro mesi del 2019, le immatricolazioni complessive ammontano a 712.196 unità, con un decremento

del 4,6% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2018.

Secondo i dati ISTAT, ad aprile l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,2% su base mensile e dell'1,1% su base annua (era +1% nel mese precedente). La lieve accelerazione è principalmente dovuta alla dinamica dei prezzi dei Servizi relativi ai trasporti (da +0,5% di marzo a +2,8%) e, in misura minore, dei Beni energetici non regolamentati (da +3,3% a +3,7%).

Nel comparto dei Beni energetici non regolamentati, l'accelerazione è dovuta per lo più ai prezzi della Benzina (la cui crescita passa da +0,3% a +1,6% in termini tendenziali; +2,9% rispetto al mese precedente); rallentano invece, pur confermando un'inflazione marcata, i prezzi del Gasolio (da +5,3% a +4,5% in termini tendenziali, +0,7% il congiunturale).

Dall'analisi del mercato per alimentazione, ad aprile 2019 si registra un altro pesante calo delle immatricolazioni di auto diesel, -22% su aprile 2018 e il 40% di quota, mentre le vendite di auto a benzina raggiungono il 45% di quota (+33% la crescita dei volumi). Le auto ad alimentazione alternativa si attestano al 14,7% (+15% di crescita dei volumi), di cui l'1% di auto a zero o a bassissime emissioni (complessivamente oltre 1.700 unità).

All'aumento delle vendite di auto elettriche ha contribuito l'introduzione dell'Ecobonus, in vigore dal 1° marzo 2019, che premia le autovetture fino a 70 g/km di CO<sub>2</sub>. Insieme, le auto ricaricabili hanno raggiunto il record di 1.736 nuove registrazioni nel mese di aprile, grazie all'aumento eccezionale di acquisti da parte dei privati, che hanno comprato, nel solo mese di aprile, 589 auto ricaricabili, pari ad un terzo delle auto acquistate nell'intero 2018.

Le marche italiane hanno registrato, in Europa, 88.755 immatricolazioni nel mese di aprile (-3%), con una quota di mercato del 6,6%. Andamento positivo, ad aprile, per i brand Fiat (+0,1%) e Lancia/Chrysler

(+30%). Nel periodo gennaio-aprile 2019, le immatricolazioni delle marche italiane ammontano a 348.672 unità (-8,8%) con una quota del 6,3%. Risultato positivo per i marchi Jeep (+7,1%) e Lancia/Chrysler (+33,8%).

La Spagna totalizza 119.417 immatricolazioni nel mese di aprile (+2,6%). Nel primo quadrimestre del 2019, i volumi complessivi si attestano a 436.328 (-4,5%). L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC fa notare che i dati del primo quadrimestre confermano la tendenza al ribasso che si pensa caratterizzerà l'intero anno in corso. Soprattutto, rimane preoccupante il calo prolungato del canale dei privati, in diminuzione dell'11%. Le famiglie non acquistano auto nuove e i canali delle vendite alle società e del noleggio stanno riducendo il loro tasso di crescita mese per mese. Inoltre, si registra una crescita (+5% circa) delle vendite dell'usato di 15-20 anni di anzianità, un dato allarmante rispetto alla necessità di rinnovamento del parco circolante. Secondo ANFAC, sarà molto difficile risollevarci questi dati se non verranno messi in atto piani di incentivazione che forniscano sicurezza e fiducia agli acquirenti.

Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, il mercato di aprile risulta così ripartito: 5.053 vendite ai privati (-17% e una quota del 38%), 36.421 vendite alle società (+13% e una quota del 30%) e 37.943 vendite per noleggio (+27% e una quota del 32%). Il mercato del primo quadrimestre 2019 registra invece, i seguenti valori: 190.552 vendite ai privati (-11% e una quota del 44%), 138.707 vendite alle società (+3,8% e una quota del 32%) e 107.069 vendite per noleggio (-1,6% e una quota del 24%).

Secondo l'alimentazione, le vendite di autovetture diesel nel mese sono calate del 24% ed hanno una quota del 27,3%, mentre quelle a benzina sono cresciute del 15%, con una quota del 63%. Infine, le autovetture ad alimentazione alternativa rappresentano il 13% del mercato e risultano tutte in crescita: elettriche

+38% e 626 immatricolazioni, ibride plug-in +142% e 665 immatricolazioni, a gas +41% e 2.351 immatricolazioni e ibride tradizionali +30% e 7.873 immatricolazioni.

In Francia, ad aprile, si registrano 188.196 nuove immatricolazioni, con un incremento dello 0,4% rispetto ad aprile 2018, mentre si registra un calo del 4,4% a parità di giorni lavorativi (21 giorni ad aprile 2019 contro 20 giorni ad aprile 2018).

Il cumulato dei primi quattro mesi del 2019 è di 741.531 unità, lo 0,4% in meno rispetto al periodo gennaio-aprile 2018, la stessa percentuale a parità di giorni lavorativi (84 giorni nel progressivo 2019 e 84 giorni nel progressivo 2018).

Il mercato dell'usato, secondo le stime di CCFA, registra 503.635 unità ad aprile, con una variazione positiva del 4,8% rispetto allo stesso mese del 2018. Nel periodo gennaio-aprile 2019, i volumi complessivi si attestano a 1.915.540 unità, con un incremento dell'1,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Secondo l'alimentazione, ad aprile 2019 le immatricolazioni di auto diesel cedono il 17% del mercato (9.000 unità in meno) e la quota si attesta al 33% (era del 40% ad aprile 2018). Le auto a benzina, con il 60% del mercato, conquistano 6 punti di quota rispetto ad aprile 2018, grazie ad un incremento delle vendite dell'11%. Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa rappresenta il 6,9% del totale, in aumento del 23%, con 13.000 vetture, di cui 3.226 auto elettriche (+70,5% e 1,7% di quota), 1.311 ibride plug-in (+39% e 0,7% di quota), 8.141 ibride tradizionali (+10% e 4,3% di quota).

Nel mercato tedesco, sono state immatricolate ad aprile 310.715 unità (-1,1%). Nei primi quattro mesi del 2019, il mercato totalizza 1.190.807 unità (-0,2%). Gli ordini domestici in entrata hanno registrato nel mese un guadagno significativo su base annua: i clienti tedeschi hanno ordinato il 12% in più di autovetture rispetto a quanto fatto nell'aprile 2018. Per contro, gli OEM tedeschi

hanno ricevuto il 4% in meno di ordini dall'estero in aprile. Nel mese, le nuove registrazioni di auto a benzina (183.506) sono calate del 5%, con una quota del 59,1%. In lieve calo, per la prima volta nel 2019, le immatricolazioni di auto diesel (104.079), -0,9% rispetto ad aprile 2018, con una quota del 33,5%, dopo l'aumento del 2% a gennaio, del 3% a febbraio e del 3% a marzo. In aumento del 105% le auto a GPL, mentre risultano in calo del 37% le auto a metano. Le immatricolazioni di auto elettriche (4.768 unità, quota 1,5%) mostrano un aumento del 50%, mentre quelle ibride (16.814 unità, quota 5,4%) sono aumentate del 55%. Tra queste, le ibride plug-in (3.003 unità, quota 1%) aumentano del 14%.

Le vendite ai privati rappresentano il 39% del mercato con volumi in diminuzione dello 0,6%. Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle autovetture di nuova immatricolazione sono state di 158,6 g/km.

Il mercato inglese, infine, ad aprile totalizza 161.064 autovetture (-4,1%). Nei primi quattro mesi dell'anno i volumi complessivi raggiungono 862.100 unità, con un decremento del 2,7% rispetto allo stesso periodo del 2018, comunque in linea con le previsioni dell'Associazione inglese dell'industria automotive SMMT.

Quest'ultima fa notare che nonostante gli acquirenti rispondano positivamente all'acquisto della crescente gamma di auto elettriche in offerta, queste ultime rappresentano solo una piccola parte del mercato e sono soltanto una delle numerose tecnologie che aiuteranno a raggiungere gli obiettivi di riduzione di CO<sub>2</sub>. L'industria sta lavorando duramente per realizzare gli ambiziosi target europei, fornendo auto sempre più pulite, ma resta la necessità di politiche che sostengano la transizione verso la mobilità sostenibile, inclusi gli investimenti in infrastrutture e gli incentivi a lungo termine per rendere le nuove tecnologie quanto più economiche possibile.

Ad aprile, le vendite ai privati diminuiscono del 10% con il 42% di

quota. Le flotte aziendali registrano volumi in aumento del 2,9% con una quota del 55,9%. In calo del 9%, nel mese, le vendite di auto diesel, mentre la quota di mercato si riduce al 28,9% (2 punti percentuali in meno rispetto ad aprile 2018), con una perdita di 5.000 unità.

Cresce, invece, di 0,7 punti la quota delle auto nuove a benzina, che conquistano il 64,7% del mercato, anche se in diminuzione tendenziale del 3%; le auto ad alimentazione alternativa valgono il 6,4% del mercato e risultano in aumento del 12,7%.

Ad aprile, le auto ibride tradizionali registrano un aumento del 31%, quelle elettriche (a batteria) del 63% e le auto ibride plug-in sono diminuite del 34%. Insieme, le auto elettriche (BEV) e le auto ibride plug-in (PHEV) rappresentano il 2,1% del mercato. (*Comunicato Stampa Anfia*, 17 maggio 2019)

### **International: European car market stable in April (-0.5%)**

*According to data released by ACEA, in the countries of the enlarged European Union and EFTA1 in total, car registrations amounted to 1,344,863 units, down 0.5% compared to April 2018.*

*In the first four months of 2019, the registered volumes reach 5,491,050 units, with a negative change of 2.5% compared to the same period of the previous year.*

*"After the close of the first quarter at -3.2%, in April the European car market recorded a relatively stable performance (-0.5%), even in a context characterized by various risk factors, mainly related to the trend world economy - says P. SCUDIERI, President of ANFIA. Demand was mainly driven by the new member countries (EU12), which reported an increase of 4.6% in the month. Looking at the five major markets, Spain (+2.6%), Italy (+1.5%) and France (+0.4%) showed a slight increase compared to the volumes of April 2018, while the downturn continued registrations in the United Kingdom (-4.1%) and in Ger-*

many (-1.1%). The five major markets have registered a total of 71% of the EU-EFTA market in April, with 953,804 cars (-0.4%).

The demand for new cars still shows the minus sign (-2.5%) from the beginning of the year, a period in which the German and French markets remained almost stagnant, while registrations decreased in Italy (-4.6%), in Spain (-4.5%) and in the United Kingdom (-2.7%) compared to the first quarter of 2018.

As far as power supplies are concerned, the diesel market in Spain (-24%), Italy (-22%), France (-17%) and the United Kingdom (-9%) are in sharp decline. In Germany, sales of diesel cars show a monthly drop for the first time in 2019, although significantly lower than other major markets (-0.9%). In the major European markets there was an overall decline in diesel car registrations of 13% in April, with almost 50,000 fewer registrations, and 16% in the first four months of the year, with a reduction in sales volumes of nearly 250,000 units. Let us remember that the effect of the decline in the demand for diesel cars in Europe materialized, in 2017, in an increase in the overall average CO<sub>2</sub> emissions of the new cars sold (+0.4% with 118.5g/km)".

In Italy, registrations totaled in March amounted to 174,412 units (+1.5%). In the first four months of 2019, total registrations amounted to 712,196 units, with a decrease of 4.6% compared to the volumes of the same period of 2018.

According to ISTAT data, in April the national consumer price index recorded an increase of 0.2% on a monthly basis and 1.1% on an annual basis (it was +1% in the previous month). The slight acceleration is mainly due to the dynamics of transport services prices (from +0.5% in March to +2.8%) and, to a lesser extent, of unregulated energy assets (from +3.3% to +3.7%).

In the unregulated energy sector, acceleration is mostly due to gasoline prices (whose growth increased from +0.3% to +1.6% in tendential terms;

+2.9% compared to the previous month); on the other hand, while confirming a marked inflation, oil prices slowed (from +5.3% to +4.5% in trend terms, +0.7% in the economic cycle).

From the analysis of the market by supply, in April 2019 there was another heavy drop in diesel car registrations, -22% on April 2018 and 40% share, while petrol car sales reached 45% (+33% growth in volumes). Cars with alternative fuel supply amounted to 14.7% (+15% growth in volumes), of which 1% were cars with zero or very low emissions (a total of over 1,700 units).

The increase in sales of electric cars contributed to the introduction of the Ecobonus, in force since 1 March 2019, which rewards cars up to 70 g/km of CO<sub>2</sub>. Together, the rechargeable cars reached the record of 1,736 new registrations in April, thanks to the exceptional increase in purchases by individuals, who bought, in the month of April alone, 589 rechargeable cars, equal to a third of the cars purchased in the entire 2018.

Italian brands registered 88,755 registrations in April (-3%) in Europe, with a 6.6% market share. Positive performance in April for the Fiat brands (+0.1%) and Lancia / Chrysler (+30%). In the January-April 2019 period, registrations of Italian brands amounted to 348,672 units (-8.8%) with a 6.3% share. Positive result for the Jeep brands (+7.1%) and Lancia / Chrysler (+33.8%).

Spain totaled 119,417 registrations in April (+2.6%). In the first four months of 2019, total volumes amounted to 436,328 (-4.5%). The Spanish automotive association ANFAC points out that the data for the first four months confirm the downward trend that is thought to characterize the entire current year. Above all, the prolonged decline in the private channel remains worrying, down 11%. Families do not buy new cars and the channels of company sales and rental are reducing their month-to-month growth rate. Furthermore, there is a growth (approximately +5%) in the sales of used cars for 15-20 years of seniority, an alarming fig-

ure compared to the need to renovate the vehicle fleet. According to ANFAC, it will be very difficult to raise this data if incentive plans are not implemented that provide security and trust to buyers.

In detail, according to sales channels, the April market was divided as follows: 5,053 sales to private individuals (-17% and a share of 38%), 36,421 sales to companies (+13% and a share of 30%) and 37,943 sales per rental (+27% and a share of 32%). On the other hand, the market for the first four months of 2019 records the following values: 190,552 private sales (-11% and a 44% share), 138,707 sales to companies (+3.8% and a 32% share) and 107,069 sales per rental (-1.6% and a share of 24%).

According to the power supply, sales of diesel cars fell by 24% in the month and have a share of 27.3%, while those with petrol grew by 15%, with a share of 63%. Finally, alternative-powered cars represent 13% of the market and are all growing: electrical +38% and 626 registrations, plug-in hybrids +142% and 665 registrations, gas +41% and 2,351 registrations and traditional hybrids +30% and 7,873 registrations.

In France, in April, there were 188,196 new registrations, with an increase of 0.4% compared to April 2018, while there was a decrease of 4.4% with the same number of working days (21 days in April 2019 against 20 days in April 2018).

The cumulative of the first four months of 2019 is 741,531 units, 0.4% less than in the January-April 2018 period, the same percentage on equal working days (84 days in the 2019 progressive and 84 days in the 2018 progressive).

According to CCFA estimates, the second-hand market registers 503,635 units in April, with a positive variation of 4.8% compared to the same month in 2018. In the January-April 2019 period, total volumes amounted to 1,915,540 unit, with an increase of 1.7% compared to the same period of the previous year.

According to the power supply, in

April 2019 registrations of diesel cars sold 17% of the market (9,000 units less) and the share stood at 33% (it was 40% in April 2018). Petrol cars, with 60% of the market, gain 6 points of share compared to April 2018, thanks to an increase in sales of 11%. The market of alternative-powered cars represents 6.9% of the total, up 23%, with 13,000 cars, of which 3,226 electric cars (+70.5% and 1.7% of share), 1,311 plug-in hybrids in (+39% and 0.7% of share), 8,141 traditional hybrids (+10% and 4.3% share).

In the German market, 310,715 units were registered in April (-1.1%). In the first four months of 2019, the market totaled 1,190,807 units (-0.2%). Domestic incoming orders reported significant annual earnings in the month: German customers ordered 12% more cars than in April 2018. On the other hand, German OEMs received 4% less of orders from abroad in April. In the month, the new registrations of petrol cars (183,506) fell by 5%, with a share of 59.1%. Diesel car registrations decreased slightly (for the first time in 2019) (104,079), -0.9% compared to April 2018, with a share of 33.5%, after the 2% increase in January, of 3% in February and 3% in March. LPG cars increased by 105%, while methane cars were down by 37%. Registrations of electric cars (4,768 units, 1.5% share) show an increase of 50%, while hybrid registrations (16,814 units, 5.4% share) increased by 55%. Among these, the plug-in hybrids (3,003 units, 1% share) increase by 14%.

Sales to individuals represent 39% of the market with volumes down by 0.6%. The average CO<sub>2</sub> emissions of newly registered cars were 158.6 g/km.

Finally, in April the UK market accounted for 161,064 cars (-4.1%). In the first four months of the year, the total volumes reach 862,100 units, with a decrease of 2.7% compared to the same period of 2018, however in line with the forecasts of the British Association of the automotive industry SMMT.

The latter points out that despite the fact that buyers respond positively to the purchase of the growing range

of electric cars on offer, the latter represent only a small part of the market and are only one of several technologies that will help to achieve CO<sub>2</sub> reduction targets. The industry is working hard to achieve the ambitious European targets, providing cleaner cars, but the need remains for policies that support the transition to sustainable mobility, including investments in infrastructure and long-term incentives to make new technologies as cheap as possible.

In April, private sales fell by 10% to 42%. Company fleets recorded an increase in volumes of 2.9% with a share of 55.9%. Sales of diesel cars fell by 9% during the month, while market share fell to 28.9% (2 percentage points less than in April 2018), with a loss of 5,000 units.

The share of new petrol cars, on the other hand, grew by 0.7 points, gaining 64.7% of the market, even if down by 3%; alternative-powered cars are worth 6.4% of the market and are up 12.7%.

In April, traditional hybrid cars recorded a 31% increase, electric (battery) cars up 63% and plug-in hybrid cars fell by 34%. Together, electric cars (BEVs) and plug-in hybrid cars (PHEVs) account for 2.1% of the market (Anfia Press Release, 17 May 2019).

## VARIE OTHERS

### Russia: cooperazione nei trasporti con Finlandia, Iran e Kirghizistan

O. BELOZEROV, amministratore delegato e presidente del consiglio delle Ferrovie Russe, ha tenuto una serie di riunioni (Fig. 4) di lavoro a margine della 70ª riunione del Consiglio per il Trasporto Ferroviario del Commonwealth degli Stati Indipendenti, a Helsinki.

H. PURSIANEN, Segretario di Stato del Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni della Finlandia, si è concentrato sullo sviluppo dei servizi passeggeri tra la Russia e la Finlandia, in particolare per quanto riguarda il miglioramento della qualità, do-

ve uno degli indicatori decisivi osserva pienamente il calendario. Un'attenzione particolare è stata quindi riservata al progetto di punta, i treni ad alta velocità Allegro che collegano San Pietroburgo a Helsinki.

All'incontro con il presidente del Gruppo VR (Ferrovie Finlandesi), R. JANSSON, sono stati registrati risultati positivi nell'uso delle tecnologie digitali nel traffico merci. Allo stato attuale, il lavoro sta continuando ad espandere la gamma di merci servite da documenti elettronici. O. BELOZEROV ha sottolineato che entro la fine del 2019, la tecnologia senza carta sarebbe stata introdotta nell'intera gamma di traffico tra Russia e Finlandia.

Le parti hanno inoltre preso in considerazione la possibilità di utilizzare il mercato elettronico del trasporto merci in Finlandia. Il capo delle Ferrovie Russe ha suggerito di identificare un sito pilota per testare il trasporto di merci tra la Russia e la Finlandia che era stato prenotato tramite questo servizio elettronico.

Durante l'incontro, anche la parte finlandese ha espresso interesse a ridurre i tempi di percorrenza dei treni passeggeri tra Helsinki e Mosca e a condurre uno studio congiunto sulla questione, soprattutto in considerazione dell'alto potenziale turistico di entrambe le città.

Inoltre, O. BELOZEROV ha discusso l'attuazione del progetto di elettrifi-



(Fonte - Source: RZD)

Fig. 4 - Il CEO delle Ferrovie Russe in riunione di lavoro con i capi delle ferrovie e dei dipartimenti di trasporto in Finlandia, Iran e Kirghizistan.

Fig. 4 - CEO of Russian Railways holds working meetings with the heads of railways and transport departments in Finland, Iran and Kyrgyzstan.

cazione ferroviaria di Garmsar-Inche Burun con S. RASULIA, vice ministro delle strade e dello sviluppo urbano dell'Iran, che è anche presidente del consiglio di amministrazione e presidente delle ferrovie iraniane. Il completamento di questo contratto consentirà di raddoppiare la velocità del treno, aumentare la capacità di carico della linea a 10 milioni di tonnellate e, in generale, migliorare significativamente la qualità delle comunicazioni ferroviarie dell'Iran con tutto lo spazio ferroviario a scartamento largo di 1520 mm.

L'incontro con K. ABDYKERIMOV, l'amministratore delegato delle Ferrovie del Kirghizistan, è stato fortemente incentrato sui progetti per lo sviluppo della rete ferroviaria nella Repubblica del Kirghizistan, compresa la costruzione della linea ferroviaria Cina-Kirghizistan-Uzbekistan (*Comunicato Stampa RZD*, 16 maggio, 2019).

### ***Russia: transport cooperation with Finland, Iran and Kyrgyzstan***

*O. BELOZEROV, Chief Executive Officer and Chairman of the Board of Russian Railways, has held a number of working meetings (Fig. 4) on the*

*margins of the 70th meeting of the Council for Rail Transport of the Commonwealth of Independent States, which is currently being held in Helsinki.*

*H. PURSIAINEN, State Secretary of Finland's Ministry of Transport and Communications, focused on the development of passenger services between Russia and Finland, in particular with regard to improving service quality, where one of the decisive indicators is fully observing the timetable. Special attention was therefore paid to the flagship project, the high-speed Allegro train services which run between St. Petersburg and Helsinki.*

*At the meeting with the president of VR Group (Finnish Railways), R. JANSSON, positive results were noted in using digital technologies in freight traffic. At present, work is continuing to expand the range of cargo serviced by electronic documents. O. BELOZEROV stressed that by the end of 2019, paperless technology would be introduced to the whole range of traffic between Russia and Finland.*

*The parties also considered the possibility of using the Freight Shipments electronic marketplace in Finland. The head of Russian Railways suggested identifying a pilot site to test the transportation of goods be-*

*tween Russia and Finland which had been booked through this electronic service.*

*During the meeting, the Finnish side also expressed an interest in reducing the travel times of passenger trains between Helsinki and Moscow and carrying out a joint study of the issue, especially in view of the high tourist potential of both cities.*

*In addition, O. BELOZEROV discussed the implementation of the Garmsar-Inche Burun railway electrification project with S. RASULIA, Iran's Deputy Minister of Roads and Urban Development, who is also Chairman of the Board and President of Iranian Railways. Completing this contract will make it possible to double train speeds, increase the line's carrying capacity to 10 million tons and, in general, significantly improve the quality of Iran's railway communications with all of the 1520 mm broad-gauge railway space.*

*The meeting with K. ABDYKERIMOV, the Managing Director of Kyrgyz Railways, was heavily focused on the projects for the development of the rail network in the Kyrgyz Republic, including the construction of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway line (RZD Press Release, May 16<sup>th</sup>, 2019).*