

Notizie dall'estero

News from foreign countries

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA (RAILWAY TRANSPORTATION)

Francia: un partenariato presenta offerte per Grand Paris Express

RATP Dev, ComfortDelGro Transit e Alstom hanno annunciato la formazione di un consorzio per presentare offerte per il progetto di trasporto Grand Paris Express (Fig. 1). Le tre società costituiranno una joint venture (naturalmente, la joint venture è soggetta alle necessarie autorizzazioni amministrative) a tale scopo, con RATP Dev come azionista di maggioranza.

Come attori globali nel settore dei trasporti, RATP Dev, ComfortDelGro Transit e Alstom hanno scelto di unire le loro aree strategiche di competenza per offrire all'autorità di trasporto che organizza il progetto – Île-de-France Mobilités – e residenti nell'Île-de-France soluzioni di trasporto multimodale e intermodale integrate nella regione che soddisfano i più elevati standard internazionali di esercizio, manutenzione e assistenza. Questa alleanza segna l'emergere di un attore nella regione, con l'ampio spettro di competenze ed esperienze necessarie per affrontare le sfide del Grand Paris Express, uno dei più grandi progetti di trasporto in Europa. Il consorzio presenterà offerte per le future linee 16 e 17 della metropolitana.

C. GUILLOUARD, presidente del gruppo RATP ha dichiarato: "La partnership siglata da RATP Dev con attori del trasporto come ComfortDelGro Transit e Alstom è un colpo strategico per il gruppo RATP. Su base giornaliera e in tutto il mondo,

RATP Dev, sotto la guida di L. BATTLE, dimostra la sua capacità di offrire soluzioni di trasporto ad alte prestazioni, sicure e innovative per servire le città e le regioni di oggi e di domani. Questa alleanza con ComfortDelGro Transit e Alstom sottolinea il desiderio comune di aiutare la Grande Regione di Parigi a sviluppare le sue reti di trasporto a beneficio della popolazione locale e di rafforzare la reputazione della città in tutto il mondo. Questa è una grande impresa e so che i team di Dev di RATP sono pronti e determinati a renderlo un successo".

Descrivendo il legame come "eccitante", Y.B. SENG, amministratore delegato di ComfortDelGro/CEO del gruppo, ha dichiarato: "Per un po' di tempo, siamo stati alla ricerca di un forte operatore ferroviario d'oltremare che ci si associasse a progetti ferroviari internazionali. RATP Dev è ampiamente riconosciuto come uno dei migliori, con una vasta esperienza, operando non solo in Francia, ma in una miriade di altri paesi in 4 continenti. La nostra esperienza, unita alle esperienze di Dev, di Alstom e di RATP, ci assicura che non forniamo solo una profonda conoscenza sulle nostre offerte, ma anche ampia".

J.B. EYMÉOUD, presidente Alstom France, ha dichiarato: "La partnership siglata con RATP Dev e ComfortDelGro Transit consente ad Alstom di estendere il proprio know-how di manutenzione in Francia, in particolare nella manutenzione della metropolitana che il Gruppo ha già sviluppato in molte capitali del mondo. La complementarità delle rispettive competenze di RATP Dev, Comfort DelGro Transit e Alstom

consentirà di offrire un'offerta competitiva e di qualità alla regione dell'Île-de-France e ai futuri viaggiatori Grand Paris Express".

- Nota per i lettori
- Informazioni sulle linee della metropolitana Grand Paris Express 16 e 17

La linea 16 sarà completamente automatizzata percorrendo 29 chilometri attraverso tre dipartimenti amministrativi nell'Île-de-France orientale. Ne trarranno beneficio 800.000 residenti le cui opzioni di trasporto pubblico esistenti sono limitate. Collegando 10 stazioni da Saint-Denis Pleyel a Clichy-Montfermeil in 27 minuti, servirà anche diversi siti ospitanti dei Giochi Olimpici e Paralimpici di Parigi 2024. La linea 16 dovrebbe trasportare 200.000 passeggeri al giorno.

Anche la linea 17 sarà senza conducente e seguirà un percorso di 27 km. Costituirà un nuovo importante corridoio di trasporto per l'area metropolitana settentrionale. Collegando 9 stazioni, da Saint-Denis Pleyel a Mesnil-Amelot in 25 minuti, la linea andrà a beneficio dei quasi 565.000 residenti dei tre dipartimenti amministrativi che attraversa. La linea 17 dovrebbe trasportare tra 130.000 e 160.000 passeggeri al giorno.

- Informazioni su RATP Dev

Fondata nel 2002, RATP Dev gestisce e mantiene sistemi di trasporto urbano in 12 paesi in quattro continenti (Regno Unito, Francia, Italia, Svizzera, Algeria, Marocco, Sudafrica, Arabia Saudita, Qatar, Cina, Filippine e Stati Uniti di America). Con oltre 1,5 miliardi di passeggeri che viaggiano ogni anno sulle sue reti, RATP Dev dimostra ogni giorno la sua vasta e rinomata esperienza in una vasta gamma di servizi di mobilità, che vanno dalle ferrovie, alle ferrovie espresse regionali, alla tramvia, agli autobus, alle funivie e alle attività turistiche.

- Informazioni su ComfortDelGro Transit

ComfortDelGro Transit è membro del gruppo ComfortDelGro, che è

una delle più grandi compagnie di trasporto terrestre al mondo. Con sede a Singapore, il gruppo ComfortDelGro ha operazioni in sette paesi (Regno Unito, Irlanda, Australia, Vietnam, Malesia, Singapore e Cina) in 68 località. Le sue attività comprendono ferrovia, autobus, taxi, noleggio auto e leasing, servizi di ingegneria automobilistica, servizi di ispezione e collaudo, centri guida, servizi di trasporto di pazienti non di emergenza, servizi di intermediazione assicurativa e pubblicità esterna. Con una dimensione totale della flotta di oltre 41.600 veicoli, gestisce anche 83 km di reti ferroviarie leggere e pesanti a Singapore (Comunicato Stampa RATP Dev, ComfortDelGro, Alstom, 18 giugno 2020).

France: a partnership agreement to submit tenders for Grand Paris Express

RATP Dev, ComfortDelGro Transit, and Alstom announced that they would form a consortium to submit tenders for the Grand Paris Express (Fig. 1) transport project. The three companies will create a joint venture (naturally, the joint venture is subject to the requisite administrative authorisations) for that purpose, with RATP Dev as the majority shareholder.

As global players in the transport sector, RATP Dev, ComfortDelGro Transit, and Alstom have chosen to combine their strategic areas of expertise to offer the transport authority organising the project—Île-de-France Mobilités—and residents of the Île-de-France region integrated multimodal and intermodal transport solutions that meet the highest international standards for operation, maintenance, and service. This alliance marks the emergence of a player in the region with the broad spectrum of skills and experience needed to rise to the challenges of the Grand Paris Express, one of the largest transport projects in Europe. The consortium will submit tenders for the future metro lines 16 and 17.

C. GUILLOUARD, Chairwoman of the RATP group stated: “The partner-

ship signed by RATP Dev with transport players such as ComfortDelGro Transit and Alstom is a strategic coup for the RATP group. On a daily basis and all over the world, RATP Dev, under the leadership of L. BATLLE, proves its ability to offer high-performance, safe, and innovative transport solutions to serve the cities and regions of today and tomorrow. This alliance with ComfortDelGro Transit and Alstom underscores a shared desire to help the Paris Greater Region develop its transport networks for the benefit of the local population and to bolster the city’s reputation around the world. This is a major undertaking, and I know that RATP Dev’s teams are ready for it and determined to make it a success.”

Describing the tie-up as “exciting”, ComfortDelGro Managing Director/Group CEO, Y.B. SENG, said: “For a while now, we have been looking for a strong overseas rail operator to partner us in international rail projects. RATP Dev is widely acknowledged as being one of the very best out there with a wealth of experience, operating not just in France, but in a host of other countries on 4 continents. Our experience, coupled with RATP Dev’s and Alstom’s experiences, ensures that we don’t just bring a depth of experience to our bids, but breadth as well.”

J.B. EYMÉOUD, President Alstom France declared: “The partnership signed with RATP Dev and ComfortDelGro Transit allows Alstom to extend its maintenance know-how in France, in particular in metro maintenance that the Group has already developed in many capitals around the world. The complementarity of the respective expertise of RATP Dev, ComfortDelGro Transit and Alstom will make it possible to offer a competitive and quality offer to the Île-de-France Region and to future Grand Paris Express travelers.”

- Note for readers
- About the Grand Paris Express metro lines 16 and 17

Line 16 will be fully automated and will travel 29 kilometres across

three administrative departments in eastern Île-de-France. It will benefit 800,000 residents whose existing public transport options are limited. Linking 10 stations from Saint-Denis Pleyel to Clichy-Montfermeil in 27 minutes, it will also serve several host sites of the Paris 2024 Olympic and Paralympic Games. Line 16 is expected to carry 200,000 passengers per day.

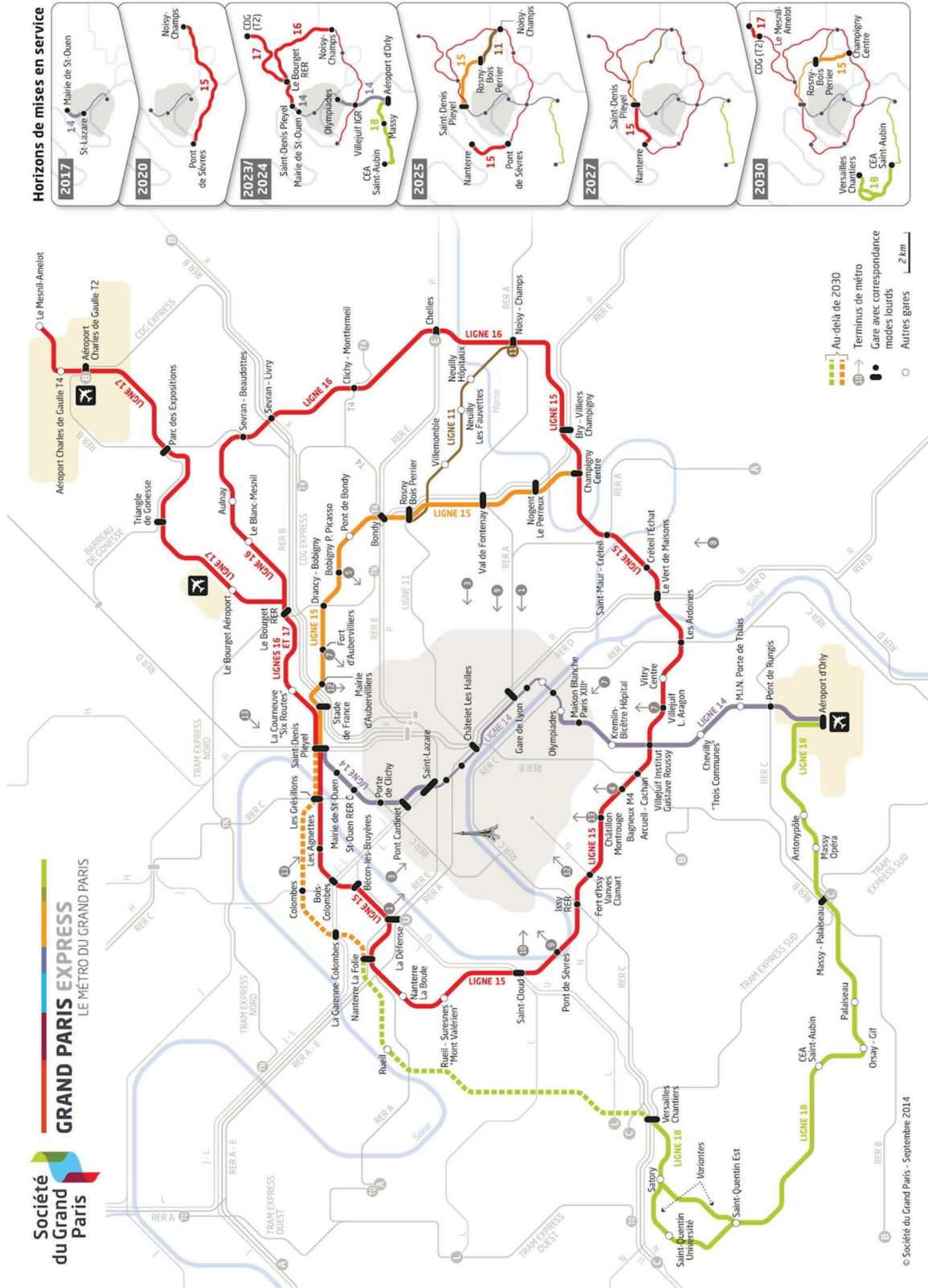
Line 17 will be driverless too and will follow a 27 km route. It will constitute a major new transport corridor for the northern metropolitan area. Linking 9 stations, from Saint-Denis Pleyel to Mesnil-Amelot in 25 minutes, the line will benefit the nearly 565,000 residents of the three administrative departments it traverses. Line 17 is expected to carry between 130,000 and 160,000 passengers per day.

➤ About RATP Dev

Founded in 2002, RATP Dev operates and maintains urban transportation systems in 12 countries on four continents (United Kingdom, France, Italy, Switzerland, Algeria, Morocco, South Africa, Saudi Arabia, Qatar, China, the Philippines, and the United States of America). With more than 1.5 billion passengers travelling on its networks every year, RATP Dev demonstrates every day its extensive and renowned expertise in a wide range of mobility services, ranging from rail, regional express rail, tramway, to bus, cable car and sight-seeing activities.

➤ About ComfortDelGro Transit

ComfortDelGro Transit is a member of the ComfortDelGro Group which is one of the biggest land transport companies in the world. Headquartered in Singapore, the ComfortDelGro Group has operations in seven countries (United Kingdom, Ireland, Australia, Vietnam, Malaysia, Singapore and China) across 68 locations. Its businesses include rail, bus, taxi, car rental and leasing, automotive engineering services, inspection and testing services, driving centres, non-emergency patient transport services, insurance broking services and out-



(Fonte – Source: Brochure Société Grand Paris Express)

Figura 1 - Mappa delle linee GPE e sviluppo negli anni.
Figure 1 - Map of the GPE lines and development over the years.

door advertising. With a total fleet size of over 41,600 vehicles, it also runs 83km of light and heavy rail networks in Singapore. (RATP Dev, Comfort-DelGro, Alstom Press Release, June 18th, 2020).

Thailandia: arriva il primo APM per la nuova Gold Line di Bangkok

Bombardier Transportation è orgogliosa di celebrare l'arrivo (Fig. 2) in Thailandia dei primi esemplari INNOVIA automatizzati (APM) serie 300. L'APM funzionerà sulla prima linea di trasporto senza conducente di Bangkok, la Gold Line, che dovrebbe aprire le sue prime due stazioni in ottobre, seguita dal sistema completo all'inizio di dicembre 2020. Il risultato è stato evaso nei tempi previsti per le operazioni di linea pianificata ed è stato celebrato in occasione di un evento speciale a cui hanno partecipato rappresentanti di Bombardier insieme a parti interessate di Krungthep Thanakom Co. e Bangkok Mass Transit System Plc. (BTSC).

“L'arrivo dei nostri primi veicoli INNOVIA APM 300 in Thailandia è una pietra miliare nel nostro programma di consegna delle soluzioni APM senza conducente e delle soluzioni di monorotaia, che arriveranno presto su tre delle nuove linee di trasporto di massa di Bangkok. Con oltre 20 anni di presenza e 600 esperti locali con sede in città, siamo estremamente orgogliosi di contribuire a questo progetto pionieristico, insieme al nostro cliente BTSC, per migliorare la connettività e dare impulso all'economia post-COVID”, ha affermato C. TIRAFERRI, Amministratore delegato, Bombardier Transportation Thailand.

Oltre al sistema INNOVIA APM 300 per la Gold Line, Bombardier offre la sua tecnologia monorotaia INNOVIA 300 senza conducente per i primi sistemi monorotaia completamente automatizzati della Thailandia. I primi treni per le linee Rosa e Gialla, che sono in costruzione a Bangkok, dovrebbero arrivare nell'ot-

tobre 2020. È anche il fornitore di sistemi di segnalamento e di trasporto per lo Skytrain di Bangkok. Il sistema INNOVIA APM 300 di Bombardier è una soluzione di mobilità elettrica efficiente, silenziosa e sicura adatta alle aree urbane e agli aeroporti densi. Per la Gold Line da 1,7 km, l'ambito di Bombardier comprende tre sistemi ferroviari, una gamma di sistemi lungo la il percorso, il controllo ferroviario avanzato CITYFLO 650 per l'esercizio automatizzato e l'integrazione completa del sistema (Comunicato Stampa Bombardier, 19 giugno 2020).

Thailand: first APM for Bangkok's new Gold Line arrives

Bombardier Transportation is proud to celebrate the arrival (Fig. 2) of the first state-of-the-art INNOVIA automated people mover (APM) 300 vehicles in Thailand. The APM will run on Bangkok's first driverless mass transit line, the Gold Line, which is planned to open its first two stations in October, followed by the full system in early December 2020. The milestone was delivered on schedule for the planned line operation and was marked at a special event attended by

representatives from Bombardier alongside key stakeholders from Krungthep Thanakom Co. and Bangkok Mass Transit System Plc. (BTSC).

“The arrival of our first INNOVIA APM 300 vehicles in Thailand is a major milestone in our delivery program for the driverless APM and monorail system solutions, coming soon to three of Bangkok's new mass transit lines. With over 20 year's presence and 600 local experts based in the city, we are extremely proud to be contributing to this pioneering project, alongside our customer BTSC, to improve connectivity and boost the post-COVID economy,” said C. TIRAFERRI, Managing Director, Bombardier Transportation Thailand.

In addition to the INNOVIA APM 300 system for the Gold Line, Bombardier is delivering its driverless INNOVIA monorail 300 technology for Thailand's first fully automated monorail systems. The first trains for the Pink and Yellow Lines, which are under construction in Bangkok, are due to arrive in October 2020. It is also the signalling and wayside system supplier for the Bangkok Skytrain. Bombardier's INNOVIA APM 300 system is an efficient, quiet and safe electric mobility solution suited to dense



(Fonte – Source: Bombardier)

Figura 2 - La consegna di due moduli APM per il sistema di trasporto di Bangkok. Figure 2 - The delivery of two APM modules for the Bangkok transport system.

urban areas and airports. For the 1.7 km Gold Line, Bombardier's scope comprises three twocar train sets, a range of wayside systems, the advanced CITYFLO 650 rail control for automated operation and full system integration (Bombardier Press Release, June 19th, 2020).

Brasile: un servizio di supporto al Centro di controllo operativo sulle linee 1, 2 e 4 di MetrôRio

Alstom ha avviato il servizio di supporto remoto per l'Operational Control Center (OCC) delle linee MetrôRio 1, 2 e 4 (Fig. 3). La partecipazione al servizio dopo il periodo di garanzia del progetto è un'iniziativa importante senza precedenti nell'attuale contesto del Brasile. Il sistema "hotline", una linea dedicata al supporto tecnico del cliente, durante l'orario di lavoro, consente di ricevere assistenza tecnica a distanza, offrendo una maggiore agilità e rapidità di intervento.

"Con l'inserimento del nuovo servizio intelligente, le linee 1, 2 e 4 hanno ora un miglioramento significativo per lo staff tecnico dei treni, ai cui dubbi sulle operazioni di manutenzione saranno fornite risposte più rapide", spiega L. BARBIERI, Vice President of Digital Mobilità (ADM) ad Alstom in America Latina. Alla luce dell'attuale scenario in cui esiste una raccomandazione per l'isolamento sociale, l'implementazione del supporto remoto contribuisce alla risoluzione dei dubbi al telefono, riducendo la necessità di un tecnico di recarsi sul posto e aumentare l'efficienza nel ristabilimento dei servizi.

Il contratto di assistenza remota con MetrôRio è valido per due anni. Il contratto di assistenza post-garanzia non ha precedenti in Brasile e per l'area ADM in America Latina. Per il progetto – che comprendeva, in una fase precedente, la fornitura del sistema di segnalazione iMux, ideato e progettato al 100% da Alstom Brasile –, la società ha utiliz-

zato la soluzione Iconis per monitorare e controllare l'intera rete, già utilizzata in oltre 20 paesi in tutto il mondo (Comunicato Stampa Alstom, 15 giugno 2020).

Brazil: support service to the Operational Control Center on lines 1, 2 and 4 of MetrôRio

Alstom initiated the remote support service for the Operational Control Center (OCC) of MetrôRio lines 1, 2 and 4 (Fig. 3). Adherence to the service after the project's warranty period is an important initiative without precedent in the current context of Brazil. The hotline tool, a line dedicated to customer technical support, during business hours, allows for receiving technical guidance at a distance, providing greater agility.

"With the insertion of the new smart service, lines 1, 2 and 4 now have a significant improvement for the technical staff of the trains, who will have their doubts about maintenance operations answered more quickly," explains L. BARBIERI, Vice President of Digital Mobility (ADM) at Alstom in Latin America. In view of the current scenario in which there is a recommendation for social isolation, the implementation of remote support contributes to the resolution of doubts over the phone, reducing the need for a technician to travel to the location and increasing efficiency in the reestablishment of services.

The remote support contract with MetrôRio is valid for two years. The contracting of post-warranty service is unprecedented in Brazil and for the ADM area in Latin America. For the project – which included, in a previous phase, the supply of the iMux signaling system, 100% conceived, designed and manufactured by Alstom Brazil –, the company used the Iconis solution for monitoring and controlling the entire network, already used in over 20 countries worldwide (Alstom Press Release, June 15th, 2020).

TRASPORTI INTERMODALI (INTERMODAL TRANSPORT)

Svizzera: Hupac SA, proroga dei sussidi fino al 2030

Con la decisione del Parlamento di prorogare la promozione del trasporto combinato fino al 2030 e di aumentare notevolmente gli importi rispetto alla richiesta del governo, la Svizzera invia un chiaro segnale a favore del trasferimento modale. Il Pacchetto mobilità dell'UE, invece, indebolirà il trasporto combinato internazionale in Europa. Nell'attuale crisi coronavirus, Hupac accoglie con favore le misure previste dall'Ufficio federale dei trasporti per il mantenimento delle reti di trasporto intermodale. Nonostante il COVID-19, Hupac guarda al futuro: E. STAAKE e B. KUNZ sono stati eletti nel Consiglio di Amministrazione, mentre M. STAHLHUT è stato nominato CEO del Gruppo Hupac.

• Preparare il futuro

Il 12 giugno 2020 si è svolta per la prima volta l'Assemblea generale di Hupac SA senza la presenza degli azionisti a causa delle restrizioni di COVID-19. Attraverso un processo di voto per delega, gli azionisti hanno approvato un bilancio soddisfacente per il 2019 e hanno rafforzato il Consiglio di Amministrazione con l'elezione di due nuovi membri. E. STAAKE, direttore generale di Hupac AG, ha trasformato l'area di Duisburg in un'importante piattaforma per la logistica trimodale in Europa e in un hub per il trasporto sulla Via della Seta. La sua pluriennale esperienza nel trasporto intermodale – in particolare nel trasporto terrestre da e verso la Cina – darà a Hupac un nuovo slancio in questo mercato in crescita.

Anche B. KUNZ è stato eletto nuovo membro del Consiglio di Amministrazione di Hupac. Dopo 16 anni di successi nella gestione del Gruppo, affiderà la gestione operativa a mani più giovani. Nella sua nuova funzione executive board member, sosterrà Hupac nei progetti strategici e conti-



(Fonte – Source: Brochure Rio Municipality Transport)

Figura 3 - Mappa delle linee metropolitane di Rio.
 Figure 3 - Map of the Rio metropolitan lines.

nuerà quindi a contribuire in modo significativo allo sviluppo dell'azienda anche nei prossimi anni.

Sempre il 12 giugno 2020 il Consiglio di Amministrazione ha nominato M. STAHLHUT nuovo CEO del Gruppo Hupac. Dopo il suo periodo introduttivo di due anni come CEO della società affiliata Hupac Intermodal, che gestisce i trasporti continentali del Gruppo Hupac, conosce bene l'attività. "Con questo passaggio del testimone facciamo un passo importante per il futuro della nostra azienda di oltre 50 anni", dice il Presidente del Consiglio di Amministrazione H.J. BERTSCHI.

- Sicurezza degli investimenti grazie alla proroga dei contributi per il traffico combinato transalpino fino al 2030

La proroga e l'aumento dei sussidi crea una base importante per il proseguimento del trasferimento modale nel transito alpino. I contributi di esercizio agli operatori del trasporto combinato attraverso la Svizzera dovevano originariamente essere sospesi alla fine del 2023. Tuttavia, poiché il completamento delle vie di accesso nord alle gallerie di base è in ritardo di almeno un decennio, il trasporto combinato su questa tratta non è ancora in grado di sviluppare la produttività necessaria per coprire i costi di un'offerta competitiva.

All'inizio di giugno il Parlamento svizzero ha deciso di prorogare le sovvenzioni fino al 2030 e di aumentarle di CHF 385 milioni. Si tratta di un importo nettamente superiore ai CHF 90 milioni richiesti dal governo per il periodo fino al 2026. Rispetto agli attuali livelli, tuttavia, significa che le sovvenzioni saranno dimezzate. Questo sviluppo richiederà ulteriori aumenti di produttività da parte di tutti i soggetti coinvolti nella catena del traffico combinato.

Il Parlamento ha così adottato una soluzione molto più favorevole al trasferimento rispetto a quanto originariamente previsto dal Consiglio federale. "Questo è un segnale importante per il mercato", spiega

H.J. BERTSCHI. "La Svizzera continua ad impegnarsi per il trasferimento modale. Le aziende coinvolte hanno pertanto la certezza che investire nel trasporto combinato ecocompatibile è una scelta conveniente".

- Il compromesso sul Pacchetto mobilità indebolisce il trasporto combinato

Una delle condizioni quadro centrali del trasporto combinato è l'equa regolamentazione del trasporto stradale pre e post terminal. Dal 1975 il trasporto combinato internazionale nell'UE è equiparato al trasporto internazionale di merci su strada, in quanto le norme nazionali sul cabotaggio stradale non sono applicabili in entrambi i casi. Il compromesso sul Pacchetto mobilità, che sarà adottato dal Parlamento europeo all'inizio di luglio, pone il trasporto combinato in una posizione di svantaggio rispetto al trasporto stradale internazionale.

Il Pacchetto mobilità consentirà agli Stati membri di applicare in futuro le norme sul cabotaggio al trasporto nazionale pre e post terminal su strada. "Questo indebolirà notevolmente il trasporto combinato in Europa e potrebbe mettere a repentaglio il Green Deal. L'esenzione del pre e post trasporto dalle norme sul cabotaggio deve rimanere vincolante, in modo da evitare che il trasporto combinato sia svantaggiato rispetto al trasporto su strada. Ci auguriamo che la Commissione UE apporti ulteriori cambiamenti a favore della protezione del clima e dell'ambiente", commenta H.J. BERTSCHI.

- La crisi coronavirus condiziona lo sviluppo del traffico nel 2020 – soprattutto con l'Italia

A seguito della crisi coronavirus, Hupac prevede per l'anno in corso un forte calo dei volumi. Dopo un primo trimestre positivo, la domanda di trasporto è diminuita nel mese di aprile a causa del lockdown a livello europeo e della particolare situazione in Italia, dove anche l'industria è rimasta ferma per tre settimane.

Nonostante gli attuali segni di ripresa, le perdite di traffico di Hupac

saranno significative entro la fine dell'anno. Hupac è posizionata per affrontare la crisi coronavirus. Le misure di sicurezza introdotte nei terminali e il passaggio all'home office hanno permesso all'azienda di continuare la sua attività senza interruzioni durante la crisi. Inoltre, la solida posizione finanziaria e le misure supplementari adottate per aumentare la liquidità del Gruppo Hupac sono presupposti decisivi per un'offerta logistica di successo e resistente alla crisi.

- Continuare il successo del trasferimento modale, superare la crisi coronavirus

Nonostante queste precauzioni, il crollo del traffico dovuto alla pandemia, soprattutto in Italia, ha un notevole impatto sulla rete di Hupac e degli altri operatori. A causa della minore domanda, l'utilizzo della capacità dei treni è in calo, ed è necessario annullare delle partenze. Le perdite subite dagli operatori del trasporto combinato attraverso la Svizzera incideranno in modo significativo sulla futura capacità di agire a favore del trasferimento del traffico.

Gli operatori intermodali non sono in grado di far fronte da soli ai deficit che ne derivano, afferma H.J. BERTSCHI: "Senza contromisure adeguate, rischiamo che il trasferimento modale venga rallentato di anni". Hupac accoglie quindi con favore l'iniziativa del Parlamento svizzero di compensare una parte delle perdite indotte dal COVID-19 nei trasporti pubblici, in modo che l'offerta venga mantenuta per il periodo post-crisi.

"La politica di trasferimento modale della Svizzera con la NFTA e il corridoio di 4 metri è un progetto generazionale", afferma BERTSCHI. "Le misure previste aiuteranno le imprese di trasporto combinato a mantenere i loro servizi durante la crisi e quindi a continuare a realizzare il trasferimento modale nel transito alpino". Il Parlamento ha così adottato una soluzione molto più favorevole al trasferimento rispetto a quanto originariamente previsto dal Consi-

glio federale. “Questo è un segnale importante per il mercato”, spiega H.J. BERTSCHI. “La Svizzera continua ad impegnarsi per il trasferimento modale. Le aziende coinvolte hanno pertanto la certezza che investire nel trasporto combinato ecocompatibile è una scelta conveniente”.

- Il compromesso sul Pacchetto mobilità indebolisce il trasporto combinato

Una delle condizioni quadro centrali del trasporto combinato è l’equa regolamentazione del trasporto stradale pre e post terminal. Dal 1975 il trasporto combinato internazionale nell’UE è equiparato al trasporto internazionale di merci su strada, in quanto le norme nazionali sul cabotaggio stradale non sono applicabili in entrambi i casi. Il compromesso sul Pacchetto mobilità, che sarà adottato dal Parlamento europeo all’inizio di luglio, pone il trasporto combinato in una posizione di svantaggio rispetto al trasporto stradale internazionale.

Il Pacchetto mobilità consentirà agli Stati membri di applicare in futuro le norme sul cabotaggio al trasporto nazionale pre e post terminal su strada. “Questo indebolirà notevolmente il trasporto combinato in Europa e potrebbe mettere a repentaglio il Green Deal. L’assenza delle pre e post trasporto dalle norme sul cabotaggio deve rimanere vincolante, in modo da evitare che il trasporto combinato sia svantaggiato rispetto al trasporto su strada. Ci auguriamo che la Commissione UE apporti ulteriori cambiamenti a favore della protezione del clima e dell’ambiente”, commenta H.J. BERTSCHI.

- La crisi coronavirus condiziona lo sviluppo del traffico nel 2020 – soprattutto con l’Italia

A seguito della crisi coronavirus, Hupac prevede per l’anno in corso un forte calo dei volumi. Dopo un primo trimestre positivo, la domanda di trasporto è diminuita nel mese di aprile a causa del lockdown a livello europeo e della particolare situazione in Italia, dove anche l’industria è rimasta ferma per tre settima-

ne. Nonostante gli attuali segni di ripresa, le perdite di traffico di Hupac saranno significative entro la fine dell’anno.

Hupac è posizionata per affrontare la crisi coronavirus. Le misure di sicurezza introdotte nei terminali e il passaggio all’home office hanno permesso all’azienda di continuare la sua attività senza interruzioni durante la crisi. Inoltre, la solida posizione finanziaria e le misure supplementari adottate per aumentare la liquidità del Gruppo Hupac sono presupposti decisivi per un’offerta logistica di successo e resistente alla crisi.

- Continuare il successo del trasferimento modale, superare la crisi coronavirus

Nonostante queste precauzioni, il crollo del traffico dovuto alla pandemia, soprattutto in Italia, ha un notevole impatto sulla rete di Hupac e degli altri operatori. A causa della minore domanda, l’utilizzo della capacità dei treni è in calo, ed è necessario annullare delle partenze. Le perdite subite dagli operatori del trasporto combinato attraverso la Svizzera incideranno in modo significativo sulla futura capacità di agire a favore del trasferimento del traffico.

Gli operatori intermodali non sono in grado di far fronte da soli ai deficit che ne derivano, afferma H.J. BERTSCHI: “Senza contromisure adeguate, rischiamo che il trasferimento modale venga rallentato di anni”. Hupac accoglie quindi con favore l’iniziativa del Parlamento svizzero di compensare una parte delle perdite indotte dal COVID-19 nei trasporti pubblici, in modo che l’offerta venga mantenuta per il periodo post-crisi.

“La politica di trasferimento modale della Svizzera con la NFTA e il corridoio di 4 metri è un progetto generazionale”, afferma BERTSCHI. “Le misure previste aiuteranno le imprese di trasporto combinato a mantenere i loro servizi durante la crisi e quindi a continuare a realizzare il trasferimento modale nel transito alpino”.

- Trasporto combinato: rafforzare l’impronta positiva
Anche l’Italia, la Germania e l’Au-

stria hanno adottato misure a sostegno del trasporto merci su rotaia rispettoso dell’ambiente. “In alcuni casi non è altro che una goccia nel mare”, avverte M. STAHLHUT, CEO di Hupac. “Senza una compensazione parziale, gli operatori del trasporto combinato sono costretti a ridurre la loro offerta, innescando una pericolosa spirale discendente nel trasferimento modale”.

In una prospettiva a lungo termine, tuttavia, il trasporto combinato ha ottime possibilità di contribuire al successo dell’European Green Deal. Nella sola rete del Gruppo Hupac – che totalizza un volume di trasporto di 1 milione di spedizioni stradali – nel 2019 sono state risparmiate circa 1,5 milioni di tonnellate di CO₂ rispetto al puro trasporto su strada.

Il presupposto centrale per il successo del trasporto combinato è l’ampliamento dell’infrastruttura ferroviaria per lunghezze treni fino a 750 metri e profilo P400. L’importanza di una capacità ferroviaria ampiamente dimensionata è stata dimostrata durante la crisi coronavirus: “Con il calo del traffico passeggeri dovuto alla crisi, i nostri treni sono finalmente riusciti a circolare con buoni valori di puntualità”, dice STAHLHUT (*Comunicato Stampa Hupac*, 12 giugno 2020).

Switzerland: Hupac Ltd, extension of subsidies until 2030

With the parliamentary decision to extend the promotion of combined transport through the Alps until 2030 and to significantly increase the amounts compared to the government's request, Switzerland is sending a clear signal in favour of modal shift. The EU Mobility package, on the other hand, will weaken international combined transport in Europe. In the current Corona crisis, Hupac welcomes the measures planned by the Federal Office of Transport to maintain the intermodal transport networks. Despite COVID-19, Hupac is looking ahead: E. STAAKE and B. KUNZ were newly elected to the Board of Directors, while

M. STAHLHUT was appointed CEO of the Hupac Group.

- *Setting the course for the future*

On 12 June 2020, the General Assembly Meeting of Hupac Ltd took place for the first time without shareholder presence due to the COVID-19 restrictions. Via a proxy process, the shareholders approved a satisfactory financial statement for 2019. In addition, they strengthened the Board of Directors with the election of two new members. E. STAAKE, general director of duisport AG, has developed the Duisburg location into a major platform for trimodal logistics in Europe and into an important hub for Silk Road transportation. His many years of extensive experience in intermodal transport – especially land transport to and from China – will give Hupac new impetus in this growing market.

B. KUNZ is also newly elected to the Board of Directors of Hupac. After 16 years of successful management of the Group, he is handing over the operational management to younger hands. In his new function as executive board member, he will support Hupac in strategic projects and thus continue to significantly contribute to the development of the company in the coming years.

Also, on 12 June 2020 the Board of Directors appointed M. STAHLHUT as the new CEO of Hupac Group. After his two-year introductory period as CEO of the subsidiary Hupac Intermodal, which operates the Hupac Group's continental transports, he is very familiar with the business. "With this baton handover we are taking an important step for the future of our 50 year old company," says Chairman of the Board H.J. BERTSCHI.

- *Investment security thanks to extended support for Alpine combined transport until 2030*

The extension and increase of the subsidies create an important basis for the continuation of the modal shift in Alpine transit. The operating contributions to combined transport operators through Switzerland were originally to be discontinued at the end of

2023. However, as the upgrade of the northern access routes to the base tunnels has been delayed by at least a decade, combined transport on this route is not yet able to develop the productivity required to cover the costs of a competitive offer.

At the beginning of June, the Swiss parliament decided to continue the subsidies until 2030 and to increase them by CHF 385 million. This is significantly more than the CHF 90 million requested by the government for the period to 2026. Compared with the current level, however, subsidies will be halved. This development will demand further productivity increases from all those involved in the combined transport chain.

Parliament has thus adopted a much more modal shift friendly solution than originally envisaged by the Federal Council. "An important signal for the market," explains H.J. BERTSCHI, "Switzerland is consistently committed to modal shift. This gives the companies involved the certainty that investments in environmentally friendly combined transport will continue to be a convenient choice."

- *Mobility package compromise weakens combined transport*

One of the central framework conditions of combined transport is the fair regulation of pre- and post-carriage by road. Since 1975, international combined transport in the EU has been put on an equal footing with international road haulage, in that national road cabotage rules are not applicable in either case. The Mobility package compromise, which is to be adopted by the EU Parliament at the beginning of July, places combined transport at a disadvantage compared with international road transport.

The Mobility package will allow member states to apply cabotage rules to the national pre- and post-carriage of combined transport in future. "This will significantly weaken combined transport in Europe and may jeopardise the Green Deal. The exemption of pre- and post-carriage from the cabotage rules is to remain binding so that combined transport can be prevented

from being put at a disadvantage compared to road transport. We hope that the EU Commission will make further changes here in favour of climate and environmental protection," commented H.J. BERTSCHI.

- *Corona crisis impacts traffic development in 2020 – especially with Italy*

As a result of the Corona crisis, Hupac expects a sharp drop in volume for the current year. After a positive first quarter, transport demand fell in April – as a result of the Europe-wide lockdown and the special situation in Italy, where even the industry was shut down for three weeks. Although there are currently signs of recovery, Hupac's traffic losses will be substantial by the end of the year.

Hupac is well positioned for the Corona crisis. The safety measures introduced in the terminals and the conversion to home office have enabled the company to continue its operational activities during the crisis without interruption. In addition, the strong financial position and the additional measures taken to increase the liquidity of the Hupac Group are decisive prerequisites for a successful, crisis-resistant logistics offer.

- *Continue modal shift success, bridge Corona crisis*

In spite of these precautions, the pandemic-induced slump in traffic, especially in Italy, has a considerable impact on the network of Hupac and the other operators. Due to the lower demand, the capacity utilisation of trains is falling and departures have to be cancelled. The losses for operators in combined transport through Switzerland will significantly affect the actors' ability to act in the future.

The players in intermodal transport can hardly cope with the resulting deficits on their own, says H.J. BERTSCHI: "Without appropriate countermeasures, we risk that the modal shift will be set back by years." Hupac therefore welcomes the initiative of the Swiss parliament to compensate for part of the COVID-19-induced losses in public transport, so that the offer is maintained for the post-crisis period.

“Switzerland’s modal shift policy with the NRLA and the 4-metre corridor is a generation project,” says BERTSCHI, “The measures envisaged will help combined transport operators to maintain their services during the crisis and thus to continue to achieve a modal shift in Alpine transit.”

- *Combined transport: strengthening the positive footprint*

Measures to support eco-friendly rail freight transport were also taken by Italy, Germany and Austria. “In some cases, this is no more than a drop in the ocean,” warns M. STAHLHUT, CEO of Hupac. “Without partial compensation, combined transport operators are forced to reduce their offer, which would trigger a dangerous downward spiral in modal shift.”

In a long-term view, however, combined transport has the best chances of contributing to the success of the European Green Deal. In the Hupac Group’s network alone – with a transport volume of 1 million road consignments – around 1.5 million tonnes of CO₂ were saved in 2019 compared to pure road transport.

The central prerequisite for the success of combined transport is the expansion of the railway infrastructure to allow train length of 750 metres and profile P400. The importance of largely dimensioned rail capacity was demonstrated in the Corona crisis: “During the reduction of passenger traffic caused by the crisis, our trains were finally able to run with good punctuality values,” says STAHLHUT (Hupac Press Release, June 12th, 2020).

INDUSTRIA (MANUFACTURES)

Italia-Francia: Torino-Lione, affidati appalti per oltre 250 milioni di euro

È di oltre 250 milioni di euro il valore degli appalti assegnati nell’ultimo periodo da TELT in Italia e Francia per opere e attività legate al-

la realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione. Anche durante la pandemia da covid 19, il promotore pubblico ha infatti continuato a operare attraverso i supporti informatici anche per quanto riguarda le procedure di gara. Le assegnazioni riguardano oltre 20 imprese internazionali di vari settori, dall’ingegneria alle costruzioni, che compongono i raggruppamenti che ora inizieranno le attività.

Sul versante francese il CdA del promotore pubblico ha autorizzato la firma del contratto di oltre 200 milioni di euro per i lavori dei pozzi di ventilazione in Maurienne: 4 tunnel verticali paralleli scavati nell’area del Comune di Avrieux.

Sul versante italiano invece sono stati affidati 5 appalti per operazioni legate alla realizzazione della nuova infrastruttura per un totale di circa 40 milioni di euro: monitoraggi ambientali, sicurezza sul lavoro, gestione dei materiali di scavo, protezione e mantenimento dei cantieri.

Parallelamente proseguono le attività nei sei cantieri dell’opera e sono in corso le gare per i lavori del tunnel di base per circa 3 miliardi di euro. Per i 3 lotti francesi relativi alla costruzione di 45 km di tunnel tra Saint-Jean-de-Maurienne e il confine italiano (valore di 2,3 miliardi) le aziende stanno consegnando le offerte. L’assegnazione è prevista per fine anno. Per quanto riguarda il versante italiano, è in corso il bando da 1 miliardo per lo scavo dei 12,5 km dal confine a Susa la cui attribuzione è prevista nel 2021.

Stanno per partire i lavori per le nicchie di interscambio che consentiranno la trasformazione della galleria di Chiomonte, (valore circa 40 milioni di euro), in via di accesso al tunnel di base. Tra fine anno e inizio 2021 saranno assegnati i lavori, banditi da Sitaf, per lo svincolo autostradale di Chiomonte e il trasferimento dell’autoporto di Susa a San Didero, per un valore totale di circa 100 milioni di euro. Ad oggi sono già stati spesi e impegnati oltre 2,8 miliardi di euro in appalti e lavori per l’opera.

DETTAGLIO ASSEGNAZIONI

- Francia: pozzi di ventilazione in Maurienne per oltre 200 mln di euro

Autorizzata la firma del contratto per la realizzazione di 4 tunnel verticali paralleli scavati ad Avrieux. Serviranno per la ventilazione del sito di sicurezza sotterraneo di Mondane. Profondi 500 metri e con un diametro di 5,2 metri, saranno scavati con 4 frese modello Raise Boring Machine, un sistema sviluppato nell’industria mineraria proprio per lo scavo meccanizzato di pozzi verticali e di piccola larghezza. Una soluzione efficiente che tutela al massimo la sicurezza dei lavoratori rispetto ai metodi di perforazione tradizionali e consente di avere un impatto minore sul territorio grazie alla grandezza limitata delle opere.

- Italia: monitoraggio ambientale di tutti i cantieri in Italia per oltre 16,3 mln di euro

È stato assegnato il monitoraggio ambientale di tutti i cantieri dell’opera in Italia per un importo totale di oltre 16,3 milioni di euro al raggruppamento formato da Labanalysis Srl, Laser Lab Srl e S.I.N.A. Spa. Le prestazioni copriranno i cantieri operativi italiani: 01 (Interconnessione Susa-Bussoleno), 02 (Piana di Susa), 03/04 (Tunnel di Base Maddalena-Susa), 10 (Siti di deposito e valorizzazione dei materiali di scavo) e 12 (Attrezzature e sistemi). Per ogni cantiere, le attività di monitoraggio ambientale saranno suddivise in tre fasi, come prevede il Codice dell’Ambiente italiano ed è stato concepito come un documento unitario con lo scopo di tener conto dell’unicità dell’opera e non dei singoli cantieri. L’obiettivo è di avere un quadro globale, che non sia diviso per componente ambientale o per area geografica, in modo da poter avere una visione della situazione sull’intero territorio interessato dall’opera.

- Italia: direzione lavori della valorizzazione dei materiali di scavo per 8,5 mln di euro

Firmato il contratto per la Direzione lavori della valorizzazione dei

materiali di scavo in Italia per un totale di circa 8,5 milioni di euro alle imprese Lombardi Ingénieurs conseils, Arcadis ESG, Amberg Engineering, BG Ingénieurs conseils e Neosia. Il compito della Direzione lavori è di analizzare le modalità di gestione e recupero dei materiali di scavo dei cantieri italiani (con il reimpiego di parte dello smarino per la realizzazione di conchi e rilevati ferroviari per il tunnel di base), nonché monitorare la corretta applicazione delle prescrizioni da parte del futuro titolare della gestione dei materiali di scavo.

- Italia: coordinamento sicurezza e protezione salute dei lavoratori in tutti i cantieri italiani per 7,8 mln di euro

Affidato l'appalto per il coordinamento della sicurezza e protezione della salute dei lavoratori sui cantieri in Italia in fase di progettazione ed esecuzione dei lavori per un valore di 7,8 milioni di euro al raggruppamento IEC Srl, GAE Engineering Srl, SI.ME.TE Srl, Gestione Progetti Srl, Socotec, Ing. F. CIOCI e Ing. M.V. ABBINANTE. L'attività comprende l'analisi e la prevenzione dei rischi, l'assistenza alla funzione sicurezza attraverso la redazione di documenti specifici e il monitoraggio completo sui temi della sicurezza nella fase dei lavori.

- Protezione e manutenzione dei cantieri italiani per 5,4 mln di euro

Due appalti riguardanti i lavori di protezione e mantenimento dei cantieri italiani e il supporto logistico alle forze dell'ordine per tutta la durata dei lavori (circa 5,4 milioni di euro per la realizzazione di recinzioni o oltre barriere e l'assistenza alle eventuali necessità indicate dalle forze dell'ordine sono stati attribuiti alle imprese Borio Giacomo Srl, Ecoval Srl e IG ingegneria Geotecnica Srl, mentre il collaudo delle nicchie di interscambio della galleria geognostica della Maddalena di Chiomonte, per circa 260.000 euro, al raggruppamento SI.ME.TE Srl, Ing. A. TURCO e Geo Engineering Srl) (*Comunicato Stampa TELT*, 11 giugno 2020).

Italy-Fancia: Turin-Lyon, contracts awarded for over 250 million euros

The value of the contracts awarded in the last month by TELT in Italy and France for works and activities related to the construction of the cross-border section of the Turin-Lyon is over 250 million euros. Even during the pandemic from covid 19, the public promoter in fact continued to operate through IT supports also with regard to the tender procedures. The assignments concern over 20 international companies from various sectors, from engineering to construction, which make up the groupings that will now begin operations.

On the French side, the board of the public promoter authorized the signing of the contract of over 200 million euros for the work of the ventilation shafts in Maurienne: 4 parallel vertical tunnels dug in the area of the Municipality of Avrieux.

On the Italian side, on the other hand, 5 contracts were awarded for operations related to the construction of the new infrastructure for a total of approximately 40 million euros: environmental monitoring, workplace safety, management of excavated materials and protection and maintenance of construction sites.

At the same time, activities continue on the six construction sites and tenders for the base tunnel works are underway for around € 3 billion. For the 3 French lots relating to the construction of 45 km of tunnels between Saint-Jean-de-Maurienne and the Italian border (worth 2.3 billion), the companies are delivering the offers. The assignment is scheduled for the end of the year. As for the Italian side, the 1 billion euro tender for the excavation of the 12.5 km from the border to Susa is underway, the attribution of which is expected in 2021.

The works for the interchange niches that will allow the transformation of the Chiomonte tunnel, (worth about 40 million euros), as they are entering the base tunnel, are about to start. Between the end of the year and the beginning of 2021, the works will

be assigned, announced by Sitaf, for the Chiomonte motorway junction and the transfer of the Susa car-hub to San Didero, for a total value of approximately 100 million euros. To date, over 2.8 billion euros have already been spent and committed in contracts and works for the work.

ASSIGNMENT DETAIL

- France: maurienne ventilation shafts for over 200 million euros

Authorization of the contract for the construction of 4 parallel vertical tunnels excavated in Avrieux. They will be used to ventilate the Mondane underground security site. 500 meters deep and with a diameter of 5.2 meters, they will be excavated with 4 Raise Boring Machine model cutters, a system developed in the mining industry precisely for the mechanized excavation of vertical and small-width wells. An efficient solution that maximizes worker safety compared to traditional drilling methods and allows to have a minor impact on the territory thanks to the limited size of the works.

- Italy: environmental monitoring of all construction sites in Italy for over € 16.3 million

Environmental monitoring of all construction sites in Italy was assigned for a total amount of over 16.3 million euros to the group formed by Labanalysis Srl, Laser Lab Srl and S.I.N.A. Spa. The services will cover the Italian operating sites: 01 (Susa-Bussoleno interconnection), 02 (Piana di Susa), 03/04 (Maddalena-Susa Base Tunnel), 10 (Storage sites and exploitation of excavation materials) and 12 (Equipment and systems). For each construction site, the environmental monitoring activities will be divided into three phases, as required by the Italian Environmental Code and was conceived as a single document with the aim of taking into account the uniqueness of the work and not the individual construction sites. The goal is to have a global framework, which is not divided by environmental component or geographic area, in order to have a vision of the situation on the entire territory affected by the work.

- *Italy: works management for the valorisation of excavated materials for 8.5 million euros*

The contract for the site management for the enhancement of excavation materials in Italy for a total of approximately 8.5 million euros has been signed to the companies Lombardi Ingénieurs conseils, Arcadis ESG, Amberg Engineering, BG Ingénieurs conseils and Neosia. The task of the Works Management is to analyze the methods of management and recovery of excavation materials of Italian construction sites (with the reuse of part of the mud for the construction of ashlar and railway embankments for the base tunnel), as well as monitor the correct application of the prescriptions by the future owner of the management of excavated materials.

- *Italy: coordination of safety and health protection of workers in all Italian construction sites for 7.8 million euros*

The contract for the coordination of safety and health protection of workers on construction sites in Italy during the design and execution of works for a value of 7.8 million euros has been awarded to the grouping IEC Srl, GAE Engineering Srl, SI.ME. TE Srl, Gestione Progetti Srl, Socotec, Eng. F. CIOCI and Eng. M.V. ABBINANTE. The activity includes risk analysis and prevention, assistance to the safety function through the preparation of specific documents and complete monitoring on safety issues during the work phase.

- *Protection and maintenance of Italian shipyards for 5.4 million euros*

Two contracts concerning the protection and maintenance works of Italian construction sites and logistical support to the police for the entire duration of the works (approximately 5.4 million euros for the construction of fences or over barriers and assistance for any needs indicated by law enforcement agencies were attributed to the companies Borio Giacomo Srl, Ecoval Srl and IG engineering Geotecnica Srl, while the testing of the interchange niches of the geognostic tunnel of Maddalena di Chiomonte, for about

260,000 euros, to the SI.ME.TE grouping Srl, Ing. A. TURCO and Geo Engineering Srl) (TELT Press Release, 11 June 2020).

Internazionale: un'altra brusca flessione per il mercato auto europeo a maggio

Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito (1 EU 27 + EFTA + Regno Unito (ricordiamo che dal 1 febbraio 2020 il Regno Unito non fa più parte dell'Unione Europea. I dati per Malta non sono al momento disponibili) a maggio le immatricolazioni di auto ammontano a 623.812 unità, con un calo del 56,8% rispetto a maggio 2019.

Nei primi cinque mesi del 2020 i volumi immatricolati si attestano a 3.969.714 unità, con una flessione del 42,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

“A maggio 2020, nonostante il progressivo allentamento delle misure emergenziali di contenimento del Covid-19 e la riapertura dei concessionari in molti Paesi, il mercato auto europeo subisce un'altra brusca flessione (-56,8%), seppur inferiore rispetto a quella di aprile (-78,3%) – afferma P. SCUDIARI, Presidente di ANFIA.

Ciascuno dei 27 Paesi europei (incluso UK) ha chiuso nuovamente il mese in calo a doppia cifra. Tra i major market, registrano la contrazione peggiore Regno Unito (-89%) e Spagna (-72,7%), mentre le vendite sono diminuite di circa la metà, a livello tendenziale, in Francia (-50,3%), Italia (-49,6%) e Germania (-49,5%).

Nel mese, i cinque major market pesano per il 67% del mercato auto complessivo, mentre la loro quota a maggio 2019 era del 72%, e registrano una diminuzione delle immatricolazioni del 59,5%. Nei primi cinque mesi dell'anno, il mercato ha subito una perdita complessiva di quasi 3 milioni di auto.

Di fronte a una situazione tanto grave, mentre la Germania ha varato misure di sostegno al mercato, la Francia un vero e proprio piano di rilancio del settore automotive da 8 miliardi di Euro – per garantire al Paese una posizione di punta nell'industria della mobilità di domani – e la Spagna ne ha recentemente annunciato a sua volta uno, gli altri Paesi citati, tra cui l'Italia, tardano a intervenire in maniera simile. E questo ritardo si paga anche in termini di perdita di vantaggio competitivo, a maggior ragione visto che gli interventi non stanno seguendo un'unica regia a livello UE, come sarebbe stato auspicabile”.

In Italia, le immatricolazioni totalizzate a maggio si attestano a 99.711 unità (-49,6%). Nei primi cinque mesi del 2020, le immatricolazioni complessive ammontano a 451.366 unità, con un decremento del 50,4% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2019.

Alla riapertura, lo scorso 4 maggio, la rete dei concessionari si è trovata a dover fare i conti con le difficoltà economiche di famiglie e imprese, in un clima di forte incertezza e di scarsa propensione all'acquisto di beni durevoli. È necessario intervenire rapidamente sia con misure di breve-medio termine, per stimolare la domanda, sia con misure di medio-lungo periodo, per rilanciare e gestire il comparto nella transizione verso le nuove tecnologie, dalle motorizzazioni alternative, alla guida autonoma e all'auto connessa.

Secondo i dati ISTAT, a maggio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra una diminuzione dello 0,2% sia su base mensile sia su base annua (la variazione tendenziale era nulla nel mese precedente). La flessione tendenziale dell'indice generale dei prezzi al consumo è imputabile prevalentemente alla dinamica dei prezzi dei Beni energetici non regolamentati, che accentuano il loro calo (da -7,6% a -12,2%). In quest'ultimo comparto, guardando all'andamento dei carburanti, i prezzi del Gasolio passano da -10,7% a -16,2% in termini tendenziali (-5,1% il congiuntura-

le), quelli della Benzina da -9% a -15,2% (-4,7% su base mensile), e i prezzi degli Altri carburanti da -5,3% a -6,7% (-1,9% rispetto ad aprile).

L'analisi del mercato per alimentazione mostra che la quota di auto nuove diesel è del 35,7% a maggio e del 34,5% nel cumulato, mentre la quota di auto a benzina si attesta al 41,5% nel mese e al 44,2% nel cumulato. Le alimentazioni alternative conquistano il 22,7% del mercato nel mese e il 21,3% nel cumulato. Le vendite di auto ad alimentazione alternativa attenuano la caduta con flessioni del 21% a maggio e del 23% nei primi 5 mesi; il calo dei volumi è imputabile alle auto alimentate a gas, -50% nel mese e -48% nel cumulato. In controtendenza, invece, le vendite di auto elettriche e ibride, che registrano, nel mese, i seguenti rialzi: BEV +51%, PHEV +145%, Ibride BE +2% e Ibride GE +76%. Solo le ibride BE mantengono il segno negativo nel cumulato (-9%).

Le marche italiane hanno registrato, in Europa, 44.099 immatricolazioni nel mese di maggio (-56,6%), con una quota di mercato del 7,1%. Nel periodo gennaio-maggio 2020, le immatricolazioni delle marche italiane ammontano a 225.592 unità (-49,9%), con una quota di penetrazione del 5,7%.

La Spagna totalizza 34.337 immatricolazioni nel mese di maggio 2020, il 72,7% in meno rispetto a maggio 2019. Nei primi cinque mesi dell'anno, il mercato risulta in flessione del 54,2%, con 257.202 unità immatricolate.

Secondo i canali di vendita, il mercato di maggio risulta così ripartito: 18.528 vendite ai privati (-66% e una quota del 54%), 13.477 vendite alle società (-64% e una quota del 39%) e 2.332 vendite per noleggio (-93% e una quota del 7%), mentre nel periodo gennaio-maggio risultano 117.960 vendite ai privati (il 46% del totale, in calo del 52%), 91.968 vendite a società (36% del totale, -48%) e 47.274 vendite per noleggio (18% del totale, -66,5%).

L'Associazione spagnola dell'auto-

motive ANFAC sottolinea che i dati di maggio sono il risultato della progressiva riapertura dei concessionari nel corso del mese e dello sblocco di registrazioni che erano rimaste in sospeso fino ad ora, risalenti ad ancora prima del periodo di lockdown e della domanda accumulata che questo ha portato con sé.

Ciononostante, si tratta di dati ancora storicamente bassi e che rappresentano il secondo peggior risultato della serie storica dopo quello registrato lo scorso mese di aprile (4.163 unità vendute). Di fatto, sono le vendite ai privati e alle società a smuovere il mercato auto, perché il canale del noleggio, in assenza di turismo, è ancora paralizzato. Può darsi che a partire da giugno anche questo segmento ricominci a crescere, ma è chiaro che il settore automotive nel suo insieme ha bisogno di stimoli il prima possibile, per riguadagnare il dinamismo precedente alla situazione di crisi. Oltre alle misure di breve termine, l'industria e l'intero settore automotive hanno bisogno di un piano nazionale e di una strategia di lungo periodo, che, nell'immediato, inneschi la ripresa e, nel medio periodo, potenzi la competitività della filiera produttiva nel processo di trasformazione che sta alla base dell'evoluzione futura della mobilità.

ANFAC e le altre associazioni della filiera automotive spagnola hanno quindi accolto con favore il piano di rilancio annunciato dal governo spagnolo pochi giorni fa – con una dotazione complessiva di 3,75 miliardi di euro per il rinnovo del parco e l'incentivazione della mobilità elettrica – che riconosce l'importanza del comparto come traino dell'intera economia ed è finalizzato, in primo luogo, a far fronte all'impatto negativo dell'attuale crisi, ma con una strategia a medio termine che mette le basi per la transizione verso la mobilità del futuro e rispecchia, in buona parte, quanto suggerito da ANFAC con la presentazione del Plan AUTO 2020-40 lo scorso 2 marzo. Per questo chiedono con forza che le misure previste vengano attuate il prima possibile.

A maggio, crescono solo le vendite di vetture ibride plug-in (+12%), mentre calano le auto diesel (-70%, con una quota del 31% del totale immatricolato), quelle a benzina (-77%, 50,5% di quota), le elettriche (-59%, 1% di quota), quelle a gas (-83%, 1,5% di quota) e le ibride tradizionali (-55%, 14% di quota). Nel complesso, le autovetture ad alimentazione alternativa cedono, nel mese, il 58% delle immatricolazioni e rappresentano il 18% del mercato. Nel cumulato, risultano in calo tutti i tipi di alimentazione, tranne le vetture elettriche (+3%) e le ibride plug-in (+34%).

In Francia, a maggio, si registrano 96.310 nuove immatricolazioni, con una flessione del 50,3% rispetto a maggio 2019. Nei primi cinque mesi del 2020, la flessione si attesta al 48,5%, per un totale di 481.986 immatricolazioni.

Il mercato dell'usato, secondo le stime di CCFA, registra nel mese 320.989 unità, il 33,6% in meno rispetto a maggio 2019, mentre, nei primi cinque mesi del 2020 si totalizzano 1.769.038 unità (-26,2%).

A maggio, le immatricolazioni di auto diesel si riducono del 59% e la quota si attesta al 29%, sei punti in meno rispetto a maggio 2019. Le auto a benzina, con il 53% del mercato, perdono 4,5 punti di quota rispetto a maggio 2019, anche in questo caso con volumi in flessione del 54%. Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 17% del mercato di maggio, con 16.716 unità (+27%), di cui 4.112 auto elettriche (+50% e 4,3% di quota), 3.064 ibride plug-in (+134% e 3,2% di quota) e 8.956 ibride tradizionali (+0,6% e 9,3% di quota). Nei primi cinque mesi dell'anno, le immatricolazioni per alimentazione risultano così ripartite: 50% auto a benzina, 32% auto diesel, 11% auto ibride (di cui 2,7% ricaricabili), 6,5% auto elettriche.

A fine maggio, il Governo francese ha varato un piano da 8 miliardi di euro per il rilancio del settore automotive, con l'intento di rendere la Francia uno dei maggiori produttori di veicoli a basse emissioni (l'obiettivo è arrivare a produrne 1 milione di

unità entro 5 anni). Il piano prevede anche incentivi all'acquisto delle auto elettriche e ibride plug-in sia per i privati che per le imprese, a cui si aggiunge un contributo alla rottamazione di veicoli benzina immatricolati prima del 2006 e diesel prima del 2011.

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a maggio 168.148 unità (-49,5%). Nei primi cinque mesi del 2020, le immatricolazioni si attestano a 990.350 unità, in ribasso del 35%, il valore più basso a gennaio-maggio dalla riunificazione della Germania. Gli ordini dal mercato interno sono scesi notevolmente a maggio rispetto ad un anno fa (-46%), mentre da inizio anno la flessione è del 34%. Gli ordini dai mercati esteri sono stati inferiori del 32% a maggio 2020 rispetto a maggio 2019 e del 26% nel cumulato rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Nel mese, le vendite ai privati calano del 48%, rappresentando il 38% del mercato; quelle alle società sono in diminuzione del 50% e rappresentano il 62% del totale. Le vendite di autovetture a benzina sono state 85.904, con una quota di mercato del 51%; le vetture diesel 53.218 (-52%) con una quota del 32% e quelle ad alimentazione alternativa valgono il 17%. Tra queste, le ibride sono il 13,6%, (22.844 unità, +18%), di cui il 4% ricaricabili (6.755 unità, +107%). Le vetture elettriche rappresentano il 3,3% del mercato, pari a 5.578 immatricolazioni, in crescita del 20,5%, mentre le vendite di vetture a meta sono state 378 e le Gpl 200.

La media delle emissioni di CO2 delle nuove autovetture immatricolate a maggio 2020 è pari a 154,8 g/km. Anche il governo tedesco ha varato una serie di misure a sostegno del settore. Per stimolare il mercato auto è prevista, fino a fine 2020, una riduzione dell'IVA sugli acquisti dal 19% al 16% (la tariffa agevolata dell'IVA è invece ridotta dal 7% al 5%), nonché incentivi all'acquisto dei veicoli elettrici e ibridi plug-in sia per i privati che per le imprese.

Il mercato inglese, infine, a mag-

gio totalizza 20.247 nuove registrazioni (-89%).

Nel cumulato gennaio-maggio 2020, le immatricolazioni si attestano a 508.125, il 51,4% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019.

L'associazione inglese dell'automotive SMMT rileva che la riapertura dei concessionari a inizio giugno – dopo un secondo mese di chiusura e l'inevitabile, ma devastante, impatto sul mercato – ha rappresentato un momento importante per l'intero settore automotive e per il lavoro delle migliaia di persone in esso occupate. I primi dati suggeriscono che la ripartenza delle vendite è buona in rapporto alle attuali circostanze, pur essendo troppo presto per capire come evolverà la domanda nelle prossime settimane e mesi. Il riavvio del mercato è un primo passo cruciale per guidare la ripresa delle principali case automobilistiche e della catena di fornitura britannica, e per supportare l'economia in generale. Garantire alle persone la fiducia necessaria per investire nei veicoli di ultima generazione non solo promuoverà gli spostamenti in sicurezza, ma aiuterà anche a sostenere alcune delle sfide ambientali che il Regno Unito dovrà affrontare nel lungo termine.

Le ultime stime SMMT prevedono, per quest'anno, 1,68 milioni di nuove immatricolazioni di automobili, il livello più basso dal 1992.

Secondo il tipo di alimentazione, si registra una flessione del 93% per le auto diesel nel mese e del 66% nel periodo gennaio-maggio, mentre la auto a benzina calano del 90,5% nel mese e del 55% nel cumulato, con il 60% di quota. Le auto ad alimentazione alternativa valgono il 28% del mercato di maggio 2020 (era il 10% nel 2019) e il 21% del mercato dei primi 5 mesi (era l'8% nel 2019). A maggio le auto BEV sono il 12% del mercato e crescono in volumi del 21,5%, mentre nel cumulato la quota è del 4% con un aumento dei volumi del 132%.

La quota di mercato dei privati, nel mese, si attesta al 64%, in calo dell'84%, mentre le vetture aziendali

si riducono del 93% e rappresentano il 33% del mercato (*Comunicato Stampa ANFIA*, 17 giugno 2020).

International: another sharp drop for the European auto market in May

According to the data released by ACEA, in all the countries of the European Union enlarged to EFTA and the United Kingdom (1 EU 27 + EFTA + United Kingdom (remember that from 1 February 2020 the United Kingdom is no longer part of the Union European. Data for Malta are not currently available) car registrations in May amounted to 623,812 units, a decrease of 56.8% compared to May 2019.

In the first five months of 2020, registered volumes amounted to 3,969,714 units, with a decrease of 42.8% compared to the same period of the previous year.

"In May 2020, despite the progressive easing of the Covid-19 emergency containment measures and the re-opening of dealers in many countries, the European auto market suffered another sharp drop (-56.8%), albeit less than in April (-78.3%) – says P. SCUDIERI, President of ANFIA.

Each of the 27 European countries (including the UK) ended the month double-digit down again. Among the major markets, the United Kingdom (-89%) and Spain (-72.7%) recorded the worst contraction, while sales decreased by about half, tentatively, in France (-50.3%), Italy (-49.6%) and Germany (-49.5%).

In the month, the five major markets account for 67% of the overall auto market, while their share in May 2019 was 72%, and they register a decrease in registrations of 59.5%. In the first five months of the year, the market suffered an overall loss of almost 3 million cars.

Faced with such a serious situation, while Germany has launched market support measures, France has a real recovery plan for the automotive sector of 8 billion euros – to guarantee

the country a leading position in the mobility industry. tomorrow – and Spain has recently announced one in turn, the other countries mentioned, including Italy, are slow to intervene in a similar way. And this delay is also paid in terms of loss of competitive advantage, even more so given that the interventions are not following a single direction at EU level, as would have been desirable.”

In Italy, registrations totaled in May stood at 99,711 units (-49.6%). In the first five months of 2020, total registrations amounted to 451,366 units, with a decrease of 50.4% compared to the volumes of the same period of 2019.

When it reopened on 4 May, the dealer network found itself having to deal with the economic difficulties of families and businesses, in a climate of strong uncertainty and a low propensity to purchase durable goods. It is necessary to act quickly both with short-medium term measures, to stimulate demand, and with medium-long term measures, to relaunch and manage the sector in the transition to new technologies, from alternative engines, to autonomous driving and to connected car.

According to ISTAT data, in May the national consumer price index recorded a decrease of 0.2% both on a monthly and annual basis (the trend variation was zero in the previous month). The downward trend in the general consumer price index is mainly attributable to the dynamics of the prices of unregulated energy goods, which accentuate their drop (from -7.6% to -12.2%). In the latter sector, looking at the trend of fuels, the prices of diesel went from -10.7% to -16.2% in tendential terms (-5.1% the economic cycle), those of petrol from -9% to -15.2% (-4.7% on a monthly basis), and the prices of Other fuels from -5.3% to -6.7% (-1.9% compared to April).

The analysis of the market for fuel shows that the share of new diesel cars is 35.7% in May and 34.5% in the cumulative, while the share of petrol cars stands at 41.5% in the month and 44.2% in the cumulative.

Alternative supplies conquer 22.7% of the market in the month and 21.3% in the cumulative. Sales of alternative fuel cars mitigated the drop with decreases of 21% in May and 23% in the first 5 months; the drop in volumes is attributable to gas-powered cars, -50% in the month and -48% in the cumulative. By contrast, sales of electric and hybrid cars, on the other hand, posted the following increases in the month: BEV +51%, PHEV +145%, Hybrid BE + 2% and Hybrid GE + 76%. Only the BE hybrids maintain the negative sign in the accumulated (-9%).

Italian brands registered 44,099 registrations in Europe in May (-56.6%), with a market share of 7.1%. In the period January-May 2020, registrations of Italian brands amounted to 225,592 units (-49.9%), with a penetration share of 5.7%.

Spain has 34,337 registrations in May 2020, 72.7% less than in May 2019. In the first five months of the year, the market decreased by 54.2%, with 257,202 units registered.

According to the sales channels, the May market is divided as follows: 18,528 sales to private individuals (-66% and a 54% share), 13,477 sales to companies (-64% and a 39% share) and 2,332 sales per rental (-93% and a 7% share), while in the period January-May there were 117,960 sales to private individuals (46% of the total, down 52%), 91,968 sales to companies (36% of the total, -48%) and 47,274 sales per rental (18% of the total, -66.5%).

The Spanish automotive association ANFAC points out that the May figures are the result of the progressive reopening of dealers during the month and the release of registrations that had remained pending until now, dating back to before the lockdown period and the accumulated demand that this has brought with it.

Nonetheless, these are still historically low data and which represent the second worst result of the historical series after that recorded last April (4,163 units sold). In fact, it is sales to individuals and companies that

move the car market, because the rental channel, in the absence of tourism, is still paralyzed. It may be that, starting from June, this segment also starts to grow again, but it is clear that the automotive sector as a whole needs stimulation as soon as possible, to regain the dynamism preceding the crisis situation. In addition to short-term measures, the industry and the entire automotive sector need a national plan and a long-term strategy, which immediately triggers the recovery and, in the medium term, enhances the competitiveness of the supply chain. productive in the transformation process that underlies the future evolution of mobility.

ANFAC and the other associations of the Spanish automotive supply chain have therefore welcomed the recovery plan announced by the Spanish government a few days ago – with a total allocation of 3.75 billion euros for the renewal of the park and the incentive for electric mobility – which recognizes the importance of the sector as a driving force for the entire economy and is aimed, first of all, at addressing the negative impact of the current crisis, but with a medium-term strategy that lays the foundations for the transition to mobility of the future and largely reflects what ANFAC suggested with the presentation of Plan AUTO 2020-40 on 2 March. For this strongly call for the planned measures to be implemented as soon as possible.

In May, sales of plug-in hybrid cars only grew (+12%), while diesel cars fell (-70%, with a 31% share of the total registered), petrol cars (-77%, 50, 5% of share), electric (-59%, 1% of share), gas (-83%, 1.5% of share) and traditional hybrids (-55%, 14% of share). Overall, alternative fueled cars sold 58% of registrations in the month and accounted for 18% of the market. In the aggregate, all types of power supply are decreasing, except electric cars (+3%) and plug-in hybrids (+34%).

In France, 96,310 new registrations were recorded in May, with a decrease of 50.3% compared to May 2019. In the first five months of 2020,

the decrease stood at 48.5%, for a total of 481,986 registrations.

The second-hand market, according to CCFA estimates, recorded 320,989 units in the month, 33.6% less than in May 2019, while in the first five months of 2020 there were 1,769,038 units (-26.2%).

In May, registrations of diesel cars fell by 59% and the share stood at 29%, six points less than in May 2019. Petrol cars, with 53% of the market, lost 4.5 points in share compared to May 2019, also in this case with volumes down 54%. Alternative fuel cars represent 17% of the May market, with 16,716 units (+ 27%), of which 4,112 electric cars (+ 50% and 4.3% share), 3,064 plug-in hybrids (+ 134% and 3.2% share) and 8,956 traditional hybrids (+ 0.6% and 9.3% share). In the first five months of the year, registrations for power supply were broken down as follows: 50% petrol cars, 32% diesel cars, 11% hybrid cars (of which 2.7% rechargeable), 6.5% electric cars.

At the end of May, the French government launched an 8 billion euro plan for the revitalization of the automotive sector, with the aim of making France one of the major producers of low-emission vehicles (the goal is to produce 1 million of units within 5 years). The plan also provides incentives for the purchase of plug-in electric and hybrid cars for both individuals and businesses, to which must be added a contribution to the scrapping of petrol vehicles registered before 2006 and diesel before 2011.

In the German market 168,148 units (-49.5%) were registered in May. In the first five months of 2020, registrations stood at 990,350 units, down 35%, the lowest value in January-May since the reunification of Germany. Orders from the domestic market dropped significantly in May compared to a year ago (-46%), while since the beginning of the year the decrease is 34%. Orders from foreign markets were 32% lower in May 2020 compared to May 2019 and 26% in the cumulative compared to the same period of the previous year.

During the month, sales to individuals dropped by 48%, representing 38% of the market; those to companies are down 50% and represent 62% of the total. Sales of petrol cars were 85,904, with a market share of 51%; 53,218 diesel vehicles (-52%) with a 32% share and alternative fuel ones are 17%. Among these, hybrids are 13.6%, (22,844 units, + 18%), of which 4% are rechargeable (6,755 units, + 107%). Electric cars represent 3.3% of the market, equal to 5,578 registrations, an increase of 20.5%, while sales of natural gas cars were 378 and LPG 200.

The average CO2 emissions of new cars registered in May 2020 is 154.8 g / km. The German government has also launched a series of measures to support the sector. To stimulate the car market, a reduction in VAT on purchases from 19% to 16% is expected until the end of 2020 (the preferential rate of VAT is reduced from 7% to 5%), as well as incentives to purchase plug-in electric and hybrid vehicles for both individuals and businesses.

Lastly, the British market in May totaled 20,247 new registrations (-89%).

In the cumulative January-May 2020, registrations stood at 508,125, 51.4% less than in the same period of 2019.

The British automotive association SMMT notes that the reopening of dealers in early June – after a second month of closure and the inevitable, but devastating, impact on the market – represented an important moment for the entire automotive sector and for the work of the thousands of people employed in it. The first data suggest that the re-start of sales is good in relation to the current circumstances, although it is too early to understand how demand will evolve in the coming weeks and months. Restarting the market is a crucial first step in driving the recovery of major British automakers and the supply chain, and in supporting the economy in general. Providing people with the confidence to invest in the latest generation of vehicles will not only promote safe travel, but will also help meet some of the environmental chal-

lenges that the UK will face in the long term.

The latest SMMT estimates predict 1.68 million new car registrations for this year, the lowest level since 1992.

According to the type of power supply, there was a 93% decrease for diesel cars in the month and 66% in the January-May period, while petrol cars fell by 90.5% in the month and 55% in the cumulative, with 60% share. Alternative fuel cars are worth 28% of the market in May 2020 (it was 10% in 2019) and 21% of the market in the first 5 months (it was 8% in 2019). In May, BEV cars accounted for 12% of the market and grew by 21.5% in volumes, while in the cumulative segment the share was 4% with an increase in volumes of 132%.

The market share of private individuals, in the month, stood at 64%, down 84%, while company cars decreased by 93% and represented 33% of the market (ANFIA Press Release, June 17th, 2020).

VARIE (OTHERS)

USA: NASA nello storico volo di prova di SpaceX Crew Dragon

Per la prima volta nella storia, gli astronauti della NASA si sono lanciati dal suolo americano su un veicolo spaziale costruito e gestito da privati per raggiungere la Stazione Spaziale Internazionale. La navicella spaziale SpaceX Crew Dragon (Fig. 4) che trasportava gli astronauti della NASA R. BEHNKEN e D. HURLEY è decollata alle 15:22 EDT sul vettore Falcon 9 della compagnia dal Launch Complex 39A al Kennedy Space Center della NASA in Florida.

“Una nuova era nel volo spaziale umano inizia mentre ancora una volta abbiamo lanciato astronauti americani su missili americani dal suolo americano diretti alla Stazione Spaziale Internazionale, il laboratorio nazionale in orbita attorno alla Terra”, ha dichiarato l’amministratore della NASA J. BRIDENSTINE. “Ringra-

zio e mi congratulo con B. BEHNKEN, D. HURLEY e i team SpaceX e NASA per questo importante risultato per gli Stati Uniti. Il lancio di questo sistema spaziale commerciale progettato per l'uomo è una dimostrazione fenomenale dell'eccellenza americana ed è un passo importante nel nostro percorso per espandere l'esplorazione umana sulla Luna e su Marte”.

Conosciuta come SpaceX Demo-2 della NASA, la missione è un volo di prova end-to-end per convalidare il sistema di trasporto dell'equipaggio SpaceX, comprese le operazioni di lancio, messa in orbita, attracco e atterraggio. Questo è il secondo test del volo spaziale SpaceX del suo Crew Dragon e il suo primo test con gli astronauti a bordo, ed aprirà la strada alla sua certificazione per i voli regolari dell'equipaggio verso la stazione come parte del programma dell'equipaggio commerciale della NASA.

“Questo è un sogno diventato realtà per me e per tutti in SpaceX”, ha affermato E. MUSK, ingegnere capo di SpaceX. “È il culmine di un'incredibile quantità di lavoro da parte del team SpaceX, della NASA e di numerosi altri partner in il processo per far sì che ciò accada. Quanto accaduto rappresenta la somma dei risultati di centinaia di migliaia di persone, pari all'incirca a tutte le persone impegnate nel progetto se si sommano tutti i fornitori e tutti coloro che lavorano incredibilmente duramente per far avverare questo giorno”.

Il programma dimostra l'impegno della NASA a investire in società commerciali attraverso partenariati pubblico-privati e si basa sul successo di aziende americane, tra cui SpaceX, che già consegnano merci alla stazione spaziale.

“È difficile esprimere a parole quanto sono orgoglioso delle persone che ci hanno portato qui”, ha dichiarato K. LUEDERS, responsabile del programma per gli equipaggi commerciali della NASA. “Quando penso a tutte le sfide superate – dalla progettazione e test, alle revisioni cartacee, al lavoro da casa durante una pandemia e al bilanciamento delle



(Fonte – Source: NASA)

Figura 4 - Il lancio del vettore SpaceX Falcon 9 che trasporta la navicella spaziale Crew Dragon dal Launch Complex 39A sulla missione SpaceX Demo-2 della NASA alla Stazione Spaziale Internazionale con gli astronauti della NASA R. BEHNKEN e D. HURLEY a bordo, sabato 30 maggio 2020, al Kennedy Space Center della NASA in Florida. La missione Demo-2 è il primo lancio con gli astronauti della navicella spaziale SpaceX Crew Dragon e il razzo Falcon 9 verso la Stazione spaziale internazionale come parte del programma commerciale dell'equipaggio dell'Agenzia. Il volo di prova serve da dimostrazione end-to-end del sistema di trasporto dell'equipaggio di SpaceX.

Figure 4 - A SpaceX Falcon 9 rocket carrying the company's Crew Dragon spacecraft is launched from Launch Complex 39A on NASA's SpaceX Demo-2 mission to the International Space Station with NASA astronauts R. BEHNKEN e D. HURLEY onboard, Saturday, May 30th, 2020, at NASA's Kennedy Space Center in Florida. The Demo-2 mission is the first launch with astronauts of the SpaceX Crew Dragon spacecraft and Falcon 9 rocket to the International Space Station as part of the agency's Commercial Crew Program. The test flight serves as an end-to-end demonstration of SpaceX's crew transportation system.

esigenze della famiglia con questa missione critica – sono semplicemente stupito di ciò che i team NASA e SpaceX hanno realizzato insieme. Questo è solo l'inizio. Starò a guardare con grande aspettativa ogni fase di questa storica missione”.

SpaceX ha controllato il lancio del razzo Falcon 9 dal Launch Control Center Firing Room 4 di Kennedy, l'ex sala di controllo dello Space Shuttle, che SpaceX ha noleggiato come principale centro di controllo del lancio. Mentre Crew Dragon saliva nello spazio, SpaceX comandava l'astronave dal suo centro di controllo della missione a Hawthorne, in California. I team della NASA stanno monitorando le operazioni della stazione spaziale durante il volo dal

Mission Control Center presso il Johnson Space Center dell'Agenzia a Houston.

La navicella spaziale SpaceX Crew Dragon è stata programmata per attraccare alla stazione spaziale alle 10:29 di domenica 31 maggio. La televisione della NASA e il sito web dell'agenzia hanno fornito una copertura in diretta dal vivo del viaggio del drago dell'equipaggio al laboratorio in orbita. BEHNKEN e HURLEY hanno lavoreranno con il controllo di missione SpaceX per verificare che l'astronave stesse funzionando come previsto testando il sistema di controllo ambientale, i display e il sistema di controllo e manovrando i propulsori, tra le altre cose. La prima manovra di attracco è iniziata sabato

30 maggio alle 16:09. Crew Dragon è progettato per attraccare autonomamente, ma gli equipaggi a bordo del veicolo spaziale e la stazione spaziale monitoreranno diligentemente le prestazioni del veicolo spaziale mentre si avvicina e si ancora alla porta di prua del modulo Harmony della stazione.

Dopo aver attraccato con successo, l'equipaggio verrà accolto a bordo della Stazione Spaziale Internazionale, dove diventerà membro dell'equipaggio di Expedition 63, che attualmente include l'astronauta della NASA C. CASSIDY. La NASA continuerà la copertura in diretta attraverso Dragon oltre a condurre ricerche e altri compiti con l'equipaggio della stazione spaziale (*Comunicato Stampa NASA*, 30 maggio 2020).

USA: NASA in historic test flight of SpaceX Crew Dragon

For the first time in history, NASA astronauts have launched from American soil in a commercially built and operated American crew spacecraft on its way to the International Space Station. The SpaceX Crew Dragon (Fig. 4) spacecraft carrying NASA astronauts R. BEHNKEN and D. HURLEY lifted off at 3:22 p.m. EDT Saturday on the company's Falcon 9 rocket from Launch Complex 39A at NASA's Kennedy Space Center in Florida.

"A new era in human spaceflight begins as we once again launched American astronauts on American rockets from American soil on their way to the International Space Station, lab orbiting Earth," said NASA Administrator J. BRIDENSTINE. "I thank and congratulate B. BEHNKEN, D. HURLEY, and the SpaceX and NASA teams for this significant achievement for the United States. The launch of this commercial space system designed for humans is a phenomenal

demonstration of American excellence and is an important step on our path to expand human exploration to the Moon and Mars."

Known as NASA's SpaceX Demo-2, the mission is an end-to-end test flight to validate the SpaceX crew transportation system, including launch, in-orbit, docking and landing operations. This is SpaceX's second spaceflight test of its Crew Dragon and its first test with astronauts aboard, which will pave the way for its certification for regular crew flights to the station as part of NASA's Commercial Crew Program.

"This is a dream come true for me and everyone at SpaceX," said E. MUSK, chief engineer at SpaceX. "It is the culmination of an incredible amount of work by the SpaceX team, by NASA and by a number of other partners in the process of making this happen. You can look at this as the results of a hundred thousand people roughly when you add up all the suppliers and everyone working incredibly hard to make this day happen."

The program demonstrates NASA's commitment to investing in commercial companies through public-private partnerships and builds on the success of American companies, including SpaceX, already delivering cargo to the space station.

"It's difficult to put into words how proud I am of the people who got us here," said K. LUEDERS, NASA's Commercial Crew Program manager. "When I think about all of the challenges overcome – from design and testing, to paper reviews, to working from home during a pandemic and balancing family demands with this critical mission – I am simply amazed at what the NASA and SpaceX teams have accomplished together. This is just the beginning; I will be watching through every phase of this historic mission."

SpaceX controlled the launch of the Falcon 9 rocket from Kennedy's Launch Control Center Firing Room 4, the former space shuttle control room, which SpaceX has leased as its primary launch control center. As Crew Dragon ascended into space, SpaceX commanded the spacecraft from its mission control center in Hawthorne, California. NASA teams are monitoring space station operations throughout the flight from Mission Control Center at the agency's Johnson Space Center in Houston. The SpaceX Crew Dragon spacecraft is scheduled to dock to the space station at 10:29 a.m. Sunday, May 31st. NASA Television and the agency's website are providing ongoing live coverage of the Crew Dragon's trip to the orbiting laboratory. Behnken and Hurley will work with SpaceX mission control to verify the spacecraft is performing as intended by testing the environmental control system, the displays and control system, and by maneuvering the thrusters, among other things. The first docking maneuver began Saturday, May 30th, at 4:09 p.m., and the spacecraft would begin its close approach to the station at about 8:27 a.m. Sunday, May 31st. Crew Dragon is designed to dock autonomously, but the crews onboard the spacecraft and the space station will diligently monitor the performance of the spacecraft as it approaches and docks to the forward port of the station's Harmony module. After successfully docking, the crew will be welcomed aboard the International Space Station, where they will become members of the Expedition 63 crew, which currently includes NASA astronaut C. CASSIDY. NASA will continue live coverage through hatch opening and the crew welcoming ceremony. The crew will perform tests on Crew Dragon in addition to conducting research and other tasks with the space station crew (NASA Press Release, May 30th, 2020).