

Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION

Germania: il treno di prova ICE raggiunge i 405,0 km/h e raccoglie informazioni chiave per l'alta velocità ferroviaria

Deutsche Bahn (DB) e Siemens Mobility hanno raggiunto una velocità di 405,0 km/h con un treno di prova ICE sulla tratta ad alta velocità tra Erfurt e Lipsia/Halle (Fig. 1). Le corse dei treni a velocità superiori a 300 km/h sono estremamente rare sulla rete ferroviaria tedesca e vengono effettuate esclusivamente a scopo di test.

Il Dott. P. NAGL, CEO di DB InfraGO AG, ha dichiarato: "Un ICE ha viaggiato più velocemente che mai sulla linea Erfurt-Lipsia/Halle. La nuova velocità massima di 405,0 km/h conferma inoltre le elevate prestazioni dell'infrastruttura su questa tratta ad alta velocità: dopo dieci anni di esercizio continuo, possiamo viaggiare a velocità così elevate senza alcuna modifica. Ciò dimostra che gli investimenti infrastrutturali gettano le basi per una mobilità e una logistica affidabili, sostenibili e ad alta capacità per tutte le generazioni. I test ci forniscono dati cruciali per il rinnovamento e la manutenzione delle tratte ad alta velocità, nonché per lo sviluppo tecnico dei treni ad alta velocità, a tutto vantaggio dei nostri passeggeri". C. HIRTE, Sottosegretario di Stato parlamentare presso il Ministro Federale dei Trasporti, ha sottolineato: "La Germania è e può essere al top! La corsa ad alta velocità dimostra che in Germania disponiamo di infrastrutture di alta qualità e di un'industria forte. I risultati dei test ottenuti

saranno di grande valore per DB AG negli appalti futuri e utili ai clienti, aiutandoli a raggiungere le loro destinazioni in modo rapido, sicuro e puntuale. Questa corsa ad alta velocità rafforza anche la posizione della Germania come nazione economica ed esportatrice". T. GRAETZ, Vicepresidente Treni Alta Velocità e Intercity di Siemens Mobility, ha dichiarato: "Il successo dei test del nostro veicolo di prova Velaro Novo, che ha raggiunto una velocità di 405,0 km/h nell'ambito del programma ICE-S, dimostra chiaramente le capacità prestazionali della nostra ultima generazione di treni ad alta velocità. Il nostro obiettivo era acquisire conoscenze approfondite su acustica, aerodinamica e comporta-

mento di marcia a velocità estreme, e ci siamo riusciti grazie all'eccellente collaborazione con DB InfraGO AG e DB Systemtechnik. Il Velaro Novo rivoluzionerà la tecnologia ferroviaria, stabilendo nuovi standard in termini di capacità, efficienza ed economicità. Innovazioni come questa sono fondamentali per una mobilità sostenibile e orientata al futuro".

Dr. H.M. UNGER, Presidente del Consiglio di Amministrazione di DB Systemtechnik, ha commentato: "Promuovere l'innovazione e preparare il trasporto ferroviario al futuro: è a questo che noi di DB Systemtechnik contribuiamo con le nostre corse di prova. Con il nostro treno di misurazione ad alta velocità, l'ICE-S, siamo stati in grado di raccogliere oggi molte importanti informazioni su acustica, aerodinamica, comportamento di marcia e interazione tra treno e binario ad altissima velocità. Queste conoscenze supportano l'ulteriore ammodernamento delle tratte e ci aiutano a ottimizzare l'esercizio ferroviario, in particolare quello ad alta velocità".

L'ICE-S di DB Systemtechnik vie-



(Fonte - Source: Siemens Mobility)

Figura 1 - Deutsche Bahn (DB) e Siemens Mobility hanno raggiunto una velocità di 405,0 km/h con un treno di prova ICE sulla tratta ad alta velocità tra Erfurt e Lipsia/Halle.

Figure 1 - Deutsche Bahn (DB) and Siemens Mobility have reached a speed of 405.0 km/h with an ICE test train on the high-speed route between Erfurt and Leipzig/Halle.

ne utilizzato principalmente per corse di prova e misurazione. Viene utilizzato per testare nuove linee, ispezionare l'infrastruttura ed eseguire vari test ad alta velocità. Per analizzare e ottimizzare con precisione le condizioni operative sulle tratte ad alta velocità, è dotato di una tecnologia di misurazione avanzata. Questo rende l'ICE-S un componente essenziale per il continuo sviluppo e la garanzia delle prestazioni della rete ferroviaria ad alta velocità tedesca.

Il nuovo Velaro Novo di Siemens Mobility rappresenta l'ulteriore sviluppo coerente delle tre precedenti generazioni di Velaro. Numerose innovazioni dettagliate rendono questo treno ad alta velocità un veicolo altamente efficiente, che consuma fino al 30% di energia in meno e riduce significativamente i costi di investimento e manutenzione. Allo stesso tempo, la capacità di posti a sedere è stata aumentata del 10%. Grazie a un'ampia gamma di opzioni di configurazione, il Velaro Novo è a prova di futuro e può essere adattato in modo flessibile alle nuove esigenze degli operatori anche dopo anni di servizio. Il veicolo di prova Velaro Novo, denominato #seeitnovo, è in fase di test come parte del programma ICE-S da diversi anni sulla rete ferroviaria tedesca a lunga percorrenza.

In servizio regolare, i treni veloci ICE tedeschi raggiungono velocità fino a 300 km/h. Queste velocità vengono raggiunte su linee ad alta velocità appositamente designate, come quelle tra Berlino e Monaco o Colonia e Francoforte. Queste tratte sono appositamente costruite per garantire un funzionamento sicuro ad alta velocità.

La tratta Erfurt-Lipsia/Halle, parte del Progetto di Trasporto Unificato Tedesco n. 8 (VDE 8), è entrata in servizio nel 2015 ed è progettata per i viaggi ad alta velocità. Prima dei test, la linea è stata sottoposta a un'ispezione completa da parte di esperti e si trova ancora in ottime condizioni. Attualmente è chiusa fino al 12 luglio per manutenzione e ottimizzazione. Tra gli altri lavori, si stanno installando in particolare appoggi a bassa

manutenzione per garantire che l'infrastruttura di questa linea ad alta velocità rimanga affidabile e performante. Il traffico ferroviario verrà deviato sulla linea parallela durante la chiusura (Da: *Comunicato Stampa Siemens Mobility*, 18 giugno 2025).

Germany: ICE test train reaches 405.0 km/h and gathers key insights for high-speed rail

Deutsche Bahn (DB) and Siemens Mobility have reached a speed of 405.0 km/h with an ICE test train on the high-speed route between Erfurt and Leipzig/Halle (Fig. 1). Train runs at speeds above 300 km/h are extremely rare on the German rail network and are conducted exclusively for testing purposes.

Dr. P. NAGL, CEO of DB InfraGO AG declared "An ICE has traveled faster than ever before on the Erfurt-Leipzig/Halle line. A new top speed of 405.0 km/h also confirms the high performance of the infrastructure on this high-speed route: after ten years of continuous operation, we can run at such high speeds without any modifications. It proves that infrastructure investments lay the foundation for reliable, sustainable, and high-capacity mobility and logistics across generations. The test runs are providing us with crucial data for the refurbishment and maintenance of high-speed routes as well as for the technical development of high-speed trains, which ultimately benefits our passengers."

C. HIRTE, Parliamentary State Secretary at the Federal Minister for Transport highlighted, "Germany is and can be top! Today's top-speed run shows that we in Germany have high-quality infrastructure and a powerful industry. The test results obtained will be of great value for DB AG in future procurements and beneficial to customers, helping them reach their destinations quickly, safely and punctually. This high-speed run also strengthens Germany's position as an economic and export nation."

T. GRAETZ, Vice President High Speed and Intercity Trains, Siemens

Mobility said, "The successful test runs of our Velaro Novo test vehicle, which today reached a speed of 405.0 km/h as part of the ICE-S, clearly demonstrate the performance capabilities of our latest generation of high-speed trains. Our goal was to gain deep insights into acoustics, aerodynamics and ride behavior at extreme speeds – and we achieved that today thanks to excellent collaboration with DB InfraGO AG and DB Systemtechnik. The Velaro Novo will revolutionize rail technology by setting new standards for capacity, efficiency and cost-effectiveness. Innovations like this are key to sustainable and future-oriented mobility."

Dr. H.-M. UNGER, Chairwoman of the Management Board of DB Systemtechnik remarked, "Driving innovation forward and preparing rail transport for the future – that's what we at DB Systemtechnik contribute to with our test runs. With our high-speed measurement train, the 'ICE-S', we were able to gather many important findings today on acoustics, aerodynamics, ride behavior and the interaction between train and track at very high speeds. These findings support further route refurbishment and help us optimize rail operations – especially high-speed rail."

The ICE-S from DB Systemtechnik is primarily used for test and measurement runs. It is used to test new lines, inspect infrastructure and carry out various high-speed tests. To precisely analyze and optimize operating conditions on high-speed routes, it is equipped with extensive measurement technology. This makes the ICE-S an essential component in the continued development and assurance of performance in the German high-speed rail network.

The new Velaro Novo from Siemens Mobility is the consistent further development of three previous Velaro generations. Numerous detailed innovations make this high-speed train a highly efficient vehicle, consuming up to 30 percent less energy while significantly reducing investment and maintenance costs. At the same time, seating capacity has been increased by ten percent. Thanks to a

wide range of configuration options, the Velaro Novo is future-proof and can still be flexibly adapted to new requirements of operators even after years in service. The Velaro Novo test vehicle, named #seeitnovo, has been undergoing testing as part of the ICE-S for several years on the German long-distance rail network.

In regular service, Germany's fast ICE trains run at speeds of up to 300 km/h. These speeds are achieved on specially designated high-speed lines, such as those between Berlin and Munich or Cologne and Frankfurt. These routes are specially constructed to ensure safe operation at high speeds.

The Erfurt–Leipzig/Halle route, part of German Unity Transport Project No. 8 (VDE 8), entered service in 2015 and is designed for high-speed travel. Before the test runs, the line underwent a comprehensive inspection by experts and remains in excellent condition. It is currently closed until 12 July for maintenance and optimization. Among other work, particularly low-maintenance bridge bearings are being installed to ensure that the infrastructure on this high-speed line remains reliable and high-performing. Train traffic is being rerouted to the parallel line during the closure (From: Siemens Mobility Press Release, June 18th, 2025).

TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION

Cile: esercizio di autocarri elettrici

Maersk e Sotraser avranno a disposizione due tipi di autocarri elettrici:

- Volvo FH Electric e FM Electric: dotati di batterie da 540 kWh, questi autocarri vantano un'autonomia impressionante di circa 300 km per carica.
- Foton EAuman 2554: con una batteria da 350 kWh, questo modello raggiunge un'autonomia di circa 220 km per carica.

Questi autocarri elettrici possono

trasportare tra le 24 e le 25 tonnellate di carico, rispettando gli standard legali cileni in termini di peso e limiti per asse e garantendo prestazioni pari a quelle dei autocarri diesel tradizionali (Fig. 2).

A Santiago, l'attività prevede 20 stazioni di ricarica simultanee con una capacità installata totale di 1.200 kW. Utilizzando caricabatterie separati da 600 kW, la configurazione consente una gestione flessibile dell'energia, con capacità di ricarica che vanno da 60 kW a 240 kW per connettore. È importante sottolineare che l'operazione è alimentata al 100% da energia rinnovabile certificata secondo i Certificati Internazionali per l'Energia Rinnovabile (I-REC).

Questi autocarri elettrici sono progettati per tratte urbane, interurbane e portuali. Le tratte attuali includono aree ad alta attività all'interno della Regione Metropolitana, distribuzione urbana e collegamenti interurbani chiave come Santiago-Viña del Mar e Santiago-San Antonio. Ad Antofagasta, i autocarri elettrici sono già

operativi verso il porto di Mejillones, dove trasportano prodotti chimici per l'industria mineraria.

La collaborazione con Sotraser rappresenta un significativo passo avanti. Il potenziale del Cile per l'elettromobilità nel trasporto pesante è promettente, con progetti in corso che dimostrano i vantaggi dei autocarri elettrici. Siamo soddisfatti dei risultati finora ottenuti e si tratta di un passo significativo per la logistica nella regione.

A. RODRIGUEZ, Responsabile dell'Energy Transition Execution per l'America Latina di Maersk, ha sottolineato: "L'integrazione della nostra flotta 100% elettrica nelle operazioni di Maersk non è solo una pietra miliare per Sotraser, ma è anche un chiaro segnale che il futuro della logistica è già in atto. Siamo orgogliosi di partecipare a questa trasformazione insieme a un leader globale come Maersk e siamo fiduciosi che questo sia solo il primo passo di un percorso che costruiremo insieme, riducendo le emissioni e promuovendo soluzioni



(Fonte - Source: Maersk)

Figura 2 – A Santiago del Cile, un'iniziativa a sostegno della decarbonizzazione delle catene di approvvigionamento in America Latina: A.P. Moller - Maersk (Maersk) ha stretto una partnership con il fornitore di trasporti locale Sotraser Chile per introdurre autocarri elettrici nella sua offerta di servizi. Questa iniziativa segna un passo significativo verso la riduzione delle emissioni di gas serra della logistica nella regione.

Figure 2 — In Santiago de Chile a move to support the decarbonisation of supply chains across Latin America, A.P. Moller - Maersk (Maersk) has partnered with local transportation provider Sotraser Chile to introduce electric trucks into its service offerings. This initiative marks a significant step towards reducing logistics' greenhouse gas emissions in the region.

di trasporto più efficienti per il Cile e il Sud America”.

P. P. STAUB, Responsabile Elettromobilità di Sotraser, ha dichiarato: “Durante la fase pilota, le aziende hanno implementato con successo un’operazione di trasporto 100% elettrica, coprendo oltre 8.400 km in 31 viaggi su tratte come i collegamenti interurbani all’interno di Santiago e Santiago-San Antonio”.

Nell’ambito dell’iniziativa globale di Maersk per raggiungere zero emissioni nette entro il 2040, l’azienda ha fissato un obiettivo a medio termine per il trasporto terrestre. Maersk sta attivamente esplorando opportunità in Brasile, Perù, Guatemala, Panama e Uruguay per espandere queste soluzioni, offrendo ai clienti una gamma più ampia di opzioni di trasporto a basse emissioni di gas serra rispetto ai motori a combustione convenzionale.

- Nota per il lettore: informazioni su Maersk

A.P. Moller - Maersk è un’azienda di logistica integrata che si impegna a connettere e semplificare le *supply chain* dei propri clienti. Leader globale nei servizi logistici, l’azienda opera in oltre 130 paesi e impiega circa 100.000 persone. Maersk punta a raggiungere zero emissioni nette di gas serra entro il 2040 in tutta l’attività grazie a nuove tecnologie, nuove navi e carburanti a ridotte emissioni di gas serra (Maersk definisce “carburanti a ridotte emissioni di gas serra” i carburanti con una riduzione di almeno il 65% delle emissioni di gas serra lungo l’intero ciclo di vita, rispetto ai combustibili fossili, pari a 94 g CO₂e/MJ).

- Nota per il lettore: informazioni su Sotraser

Fondata nel 1992 a Los Angeles, in Cile, Sotraser è un’azienda leader nel settore dei trasporti e della logistica e uno dei principali operatori cargo del Paese. Negli ultimi 30 anni, ha ampliato le sue attività a livello nazionale, gestendo una flotta di oltre 650 autocarri pesanti nelle sedi strategiche di Los Angeles, Santiago e Antofagasta e impiegando oltre 1.500 persone in tutto il Cile. Nel 2024, Sotraser ha raggiunto traguardi importanti, percorrendo

oltre 70 milioni di km e trasportando oltre 4,6 milioni di tonnellate di merci, mantenendo una forte presenza in settori chiave come l’industria mineraria, la vendita al dettaglio, i materiali pericolosi e l’agricoltura.

A dimostrazione del suo impegno per la sostenibilità, Sotraser gestisce ora la più grande flotta di autocarri pesanti elettrici del Sud America, aiutando i suoi clienti a ridurre le emissioni di Scope 3 e supportando la transizione verso un trasporto merci più efficiente. Dal 2022, l’azienda ha misurato la propria impronta di carbonio negli Scope 1, 2 e 3 (Da: *Comunicato Stampa Maersk*, 28 maggio 2025).

Chile: Electric Truck Operations

Maersk and Sotraser will have available two types of electric trucks:

- *Volvo FH Electric and FM Electric: Equipped with 540-kWh batteries, these trucks boast an impressive range of approximately 300 km per charge.*
- *Foton EAuman 2554: With a 350-kWh battery, this model achieves a range of around 220 km per charge.*

These electric trucks can transport between 24 and 25 tons of cargo, meeting Chilean legal standards for weight and axle limits, and ensuring performance on par with traditional diesel trucks (Fig. 2).

In Santiago, the operation features 20 simultaneous charging stations with a total installed capacity of 1,200 kW. Utilizing split chargers of 600 kW, the setup allows for flexible energy management, with charging capacities ranging from 60 kW to 240 kW per connector. Importantly, the operation is powered by 100% renewable energy certified under the International Renewable Energy Certificates (I-RECs).

These electric trucks are designed for urban, interurban, and port routes. Current routes include high-activity areas within the Metropolitan Region, urban distribution, and key interurban connections such as Santiago – Viña del Mar and Santiago – San Antonio. In Antofagasta, electric trucks are already operational towards the Port of

Mejillones, transporting chemicals for the mining industry.

The collaboration with Sotraser is a significant step forward. Chile’s potential for electromobility in heavy-duty trucking is promising, with ongoing projects showcasing the benefits of electric trucks. We’re pleased with the results so far, and it’s a notable step for logistics in the region.

A. RODRIGUEZ, Head of Energy Transition Execution for Latin America at Maersk, highlighted, “Integrating our 100% electric fleet into Maersk’s operations is not just a milestone for Sotraser — it is a clear signal that the future of logistics is already underway. We are proud to be part of this transformation alongside a global leader like Maersk, and we are confident that this is just the first step on a journey we will build together, decreasing emissions and driving more efficient transport solutions for Chile and South America.”

P. P. STAUB, Electromobility Manager at Sotraser, said, “During the pilot phase, the companies successfully implemented a 100% electric transportation operation, covering over 8,400 km across 31 trips on routes such as interurban connections within Santiago, and Santiago - San Antonio.”

As part of Maersk’s global initiative to achieve net zero emissions by 2040, the company has set a mid-term milestone for land transportation. Maersk is actively exploring opportunities in Brazil, Peru, Guatemala, Panama, and Uruguay to expand these solutions, providing customers with a broader range of lower GHG emissions transportation options compared to conventional combustion engines.

- Note for the Reader: about Maersk

A.P. Moller - Maersk is an integrated logistics company working to connect and simplify its customers’ supply chains. As a global leader in logistics services, the company operates in more than 130 countries and employs around 100,000 people. Maersk is aiming to reach net zero GHG emissions by 2040 across the entire business with new technologies, new vessels, and reduced GHG emissions fuels (Maersk defines “reduced GHG emissions fuels”

NOTIZIARI

as fuels with at least 65% reductions in GHG emissions on a lifecycle basis compared to fossil of 94 g CO₂e/MJ).

- *Note for the Reader: about Sotraser*

Founded in 1992 in Los Angeles, Chile, Sotraser is a leading transportation and logistics company and one of the country's principal cargo operators. Over the past 30 years, it has expanded its operations nationwide, managing a fleet of more than 650 heavy trucks across strategic bases in Los Angeles, Santiago, and Antofagasta, and employing over 1,500 people throughout Chile. In 2024, Sotraser achieved major milestones, traveling more than 70 million km and transporting over 4.6 million tons of cargo, while maintaining a strong presence in key sectors such as mining, retail, hazardous materials, and agriculture.

Demonstrating its commitment to sustainability, Sotraser now operates the largest fleet of electric heavy trucks in South America, helping its customers reduce Scope 3 emissions and supporting the transition to more efficient freight transport. Since 2022, the company has measured its carbon footprint across Scopes 1, 2, and 3 (From: Maersk Press Release, May 28th, 2025).

TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

Colombia: a Bogotá la prima linea della Metropolitana raggiunge il 55% di avanzamento

Il progetto della Prima Linea della

Metropolitana di Bogotá ha raggiunto un avanzamento fisico pari a circa il 55 %, consolidandosi come una delle principali opere infrastrutturali in corso in America Latina (Fig. 3). Nel mese di Giugno 2025, sono infatti stati avviati i lavori di costruzione del viadotto sopraelevato lungo Avenida Caracas, asse strategico nel quadrante orientale della città. Tali attività comportano temporanee modifiche alla viabilità urbana, gestite in coordinamento con le autorità locali.

La linea si svilupperà su 24 km completamente sopraelevati, includerà 16 stazioni e sarà dotata di sistema automatico senza conducente, (GOA4) con una capacità stimata di 72.000 passeggeri/ora per direzione. L'infrastruttura è affidata al concessionario Metro Línea 1 S.A.S., composto da China Harbour Engineering Company (CHEC) e Xi'an Metro, con la fornitura dei convogli da parte di CRRC Changchun Railway Vehicles.

La supervisione tecnica e contrattuale è garantita da un consorzio internazionale di Interventoría, del quale Italferr fa parte, che contribuisce con il proprio know-how in ingegneria ferroviaria, project management e controllo qualità alla realizzazione dell'opera. L'arrivo dei primi treni è previsto nella seconda metà del 2025, mentre l'entrata in esercizio commerciale della linea è stimata per l'anno 2028.

Con questo progetto, Bogotá si avvicina a un modello di mobilità urbana sostenibile, efficiente e integrata, rafforzando al contempo la presenza del sistema ingegneristico italiano nei grandi progetti internazionali (Da:

Comunicato Stampa Italferr Gruppo FS, 11 giugno 2025).

Colombia: in Bogotá the first Metro line reaches 55% progress

The project of the First Line of the Bogotá Metro has reached a physical progress of approximately 55%, consolidating itself as one of the main infrastructure works underway in Latin America (Fig. 3). In June 2025, construction work began on the elevated viaduct along Avenida Caracas, a strategic axis in the eastern quadrant of the city. These activities involve temporary changes to the urban road system, managed in coordination with the local authorities.

The line will be developed over 24 km completely elevated, will include 16 stations and will be equipped with an automatic driverless system (GOA4) with an estimated capacity of 72,000 passengers/hour per direction. The infrastructure is entrusted to the concessionaire Metro Línea 1 S.A.S., composed of China Harbour Engineering Company (CHEC) and Xi'an Metro, with the supply of the trains by CRRC Changchun Railway Vehicles.

Technical and contractual supervision is guaranteed by an international consortium of Interventoría, of which Italferr is a member, which contributes its know-how in railway engineering, project management and quality control to the construction of the work. The arrival of the first trains is expected in the second half of 2025, while the commercial entry into service of the line is estimated for the year 2028.



(Fonte - Source: Italferr Gruppo FS)

Figura 3 – Schema semplificato della prima linea di Metropolitana di Bogotá.

Figure 3 – Simplified diagram of the first line of the Bogota Metro.

With this project, Bogotá is moving closer to a sustainable, efficient and integrated model of urban mobility, while strengthening the presence of the Italian engineering system in large international projects (From: Press Release Italferr Gruppo FS, June 11th, 2025).

INDUSTRIA MANUFACTURES

Polonia: l'industria ferroviaria europea si riunisce per sollecitare investimenti, riforme industriali e politiche per l'alta velocità

L'industria ferroviaria europea si è riunita nel cuore della Polonia per affrontare questioni cruciali come i futuri finanziamenti ferroviari dell'UE, le sfide della competitività, il commercio e il modo migliore per procedere con una rete ferroviaria europea ad alta velocità.

La 34a Assemblea Generale dell'UNIFE a Varsavia ha ospitato alti rappresentanti dell'UE e dell'industria ferroviaria, mentre 13 nuovi membri hanno espresso fiducia nella visione dell'Associazione europea dell'industria ferroviaria di rendere la ferrovia il principale mezzo di trasporto europeo.

Il Direttore Generale dell'UNIFE, E. WIEBE, ha presieduto i lavori, dichiarando che l'industria deve rispondere in modo efficace una volta che le istituzioni dell'UE avranno presentato le bozze di decisione sul prossimo bilancio dell'UE e sulle iniziative future, come un piano per una rete ferroviaria europea ad alta velocità.

Con la bozza del bilancio dell'UE (Quadro Finanziario Pluriennale) che sarà presentata il mese prossimo, E. WIEBE ha ricordato ai responsabili politici che senza investimenti in tecnologia, le reti ferroviarie europee rischiano di stagnare e di non riuscire a soddisfare l'altissima domanda pubblica di servizi ferroviari più numerosi e frequenti. Inoltre, il finanziamento sarà fondamentale per garantire la resilienza della rete nel contesto della mobilità militare.

Inoltre, UNIFE ha confermato il suo sostegno alla rete ferroviaria europea ad alta velocità, ma ha invitato la Commissione a fornire dettagli chiave sul finanziamento e a garantire che l'ambizioso progetto apporti benefici alle economie europee e al settore delle forniture.

Inoltre, UNIFE ha avvertito che è necessario garantire la competitività del settore europeo delle forniture ferroviarie negli appalti pubblici e nel commercio, in particolare attraverso la prossima revisione delle Direttive sugli appalti pubblici del 2014 da parte della Commissione europea. Ciò include l'inserimento del settore delle forniture ferroviarie come settore "strategico" e la garanzia della preferenza europea nelle procedure di appalto.

Queste posizioni sono fondamentali per garantire il ruolo di leader del mercato globale del settore europeo delle forniture ferroviarie, conquistato grazie al suo impegno per la qualità e l'innovazione. Questo standard di qualità è stato definito tramite la Certificazione IRIS®. In materia di ricerca e sviluppo, il settore è stato anche fortemente coinvolto nell'Impresa Comune Ferroviaria Europea e ne chiede la prosecuzione nel prossimo bilancio dell'UE.

Il Piano Nazionale di Attuazione 2024 della Polonia delinea un'implementazione strategica del sistema ERTMS/ETCS, con l'obiettivo di dotare circa 9.800 km di linee ferroviarie, principalmente all'interno della rete TEN-T, di ETCS di Livello 2 entro il 2050.

Attualmente in Polonia, l'implementazione dell'ETCS è stata completata su 791,69 km di linee ferroviarie, di cui 626,72 km di Livello 2, 120,25 km di Livello 1 e 50,72 km di Livello 1 con Supervisione Limitata. Il vecchio sistema SHP (Classe B) sarà gradualmente eliminato entro il 2048.

Il membro della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo, D. JOŃSKI (PPE, Polonia), ha sottolineato l'importanza strategica dell'industria ferroviaria europea, ha presentato la sua visione per le

ferrovie e l'importanza di proteggere l'Europa dando priorità alle capacità di mobilità militare ferroviaria. La Polonia era inoltre rappresentata da A. BEROU, Presidente del Consiglio di Amministrazione di PKP, e da P. WYBORSKI, CEO di PKP Cargo, che hanno fornito un aggiornamento sui principali sviluppi ferroviari e sulle prospettive future del Paese.

La nuova Direttrice Esecutiva dell'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (ERA), O. GHERGHINESCU, ha illustrato ai partecipanti la sua nuova visione per l'agenzia, mentre la Commissione Europea era rappresentata dal Consigliere per l'Innovazione e la Politica Industriale della DG MOVE, K. FITCH, e dal Direttore Esecutivo dell'Impresa Comune Ferroviaria Europea, G. TRAVAINI.

UNIFE ha accolto 13 nuovi membri nell'associazione, tra cui LÜTZE Transportation (DE), NKE Austria (AT), Blu Wireless Technology (UK), Westermo Network Technologies (SE), SRT (IT), Kombud Group (PL), Huber+Suhner (CH), Strukton Rail (NL), Diehl Aviation Gilching (DE), NYMWAG CS (CZ), Tejasa TC - Silentflex (ES), WINDHOFF Bahn- und Anlagentechnik (DE) e Loram Limited (UK).

L'Assemblea Generale di UNIFE si è conclusa con l'approvazione di Bruxelles come sede per l'edizione 2026, che si terrà il 10 e 11 giugno.

E. WIEBE, Direttore Generale di UNIFE ha detto: "Dall'ultima Assemblea Generale, il team di UNIFE non ha perso un solo giorno a cercare opportunità per ottenere maggiori finanziamenti per il settore ferroviario e per sostenere gli investimenti nell'innovazione attraverso il successore dell'Impresa Comune Ferroviaria Europea". "Il settore ferroviario sta ricevendo attenzione e c'è molta ambizione, ma da solo non basta. L'industria ferroviaria europea ha bisogno di quadri politici stabili, efficienti e più semplici per realizzare l'implementazione dell'ERTMS, realizzare la rete TEN-T e aumentare l'alta velocità ferroviaria in Europa, e prosperare nel mercato unico e oltre, con la crescente domanda ferroviaria e le previsioni future."

M. PETER, Presidente di UNIFE e CEO di *Siemens Mobility* ha sottolineato “L’unità europea ha bisogno della ferrovia e la ferrovia ha bisogno dell’unità europea. La nostra Assemblea Generale a Varsavia ci ha permesso di compiere progressi concreti e di supportare molti paesi, come la Polonia, nel diventare nuove forze trainanti di una rete ferroviaria europea interconnessa”.

“Possiamo essere ispirati dai progressi del paese, in particolare nell’alta velocità ferroviaria e negli hub di trasporto centralizzati. Durante la nostra Assemblea Generale, abbiamo avuto l’opportunità di sfruttare lo slancio in Polonia per sostenere le nostre priorità chiave UNIFE, tra cui la rapida implementazione di tecnologie come l’ERTMS, la garanzia dei finanziamenti e la spinta per una significativa semplificazione normativa a livello UE”.

D. JOŃSKI, membro del Parlamento europeo, Commissione Trasporti e Turismo ha puntualizzato: “È un privilegio mettere in luce l’industria ferroviaria europea, un settore che guida l’innovazione, la sostenibilità e la competitività, con oltre 650.000 posti di lavoro e un mercato da 58 miliardi di euro. In quanto attore chiave nella riduzione delle emissioni e nel progresso tecnologico, necessita di un forte sostegno da parte dell’UE, di una concorrenza leale e di investimenti strategici per costruire un futuro ferroviario resiliente e innovativo per l’Europa”.

P. WYBORSKI, Presidente del Consiglio di Amministrazione di PLK ha suggerito: “In PKP *Polskie Linie Kolejowe* S.A., consideriamo l’infrastruttura non solo come binari e stazioni, ma come un investimento strategico per l’economia, la società e l’ambiente. Dopo un periodo di rallentamento, il 2024 e il 2025 segnano una forte ripresa, con oltre 6,9 miliardi di euro di gare d’appalto già avviate e altri 3,7 miliardi di euro previsti entro la fine dell’anno”.

A. BEROU, Presidente del Consiglio di Amministrazione e Amministratore Delegato di PKP ha detto: “Ho ricevuto con grande soddisfazione

ne l’invito a partecipare all’Assemblea Generale di UNIFE a Varsavia. Per noi non è solo un onore, ma anche una conferma del ruolo crescente della Polonia e di PKP nel settore ferroviario europeo. Come Presidente dell’UIC e Amministratore Delegato di PKP S.A., sono lieto che la capitale polacca sia diventata un luogo di dialogo e cooperazione tra i principali attori del mercato ferroviario europeo” (Da: *Comunicato Stampa UNIFE*, 12 giugno 2025).

Poland: EU Rail Industry Meet, urges investment, industrial reforms & high-speed rail policy

Europe’s Rail Supply Industry met in the heart of Poland to tackle crunch issues such as future EU rail funding, competitiveness challenges, trade and the best way to proceed with a European High-Speed Rail Network.

UNIFE’s 34th General Assembly in Warsaw hosted senior EU, and Rail Industry representatives, while 13 new members showed confidence in the European Rail Supply Industry Association’s vision to make rail Europe’s premier mode of transport.

UNIFE Director General E. WIEBE led the proceedings, declaring that industry must respond with impact once EU institutions deliver draft decisions on the upcoming EU Budget and future initiatives such as a plan for a European High-Speed Rail Network.

With the EU Budget (Multiannual Financial Framework) draft set to be delivered next month, Enno Wiebe reminded policymakers that without investment in technology, European rail networks are at risk of stagnating and failing to meet the extremely high public demand for more and frequent rail services. Furthermore, funding will be vital to ensure the resilience of the network in the context of Military Mobility.

Further to this, UNIFE affirmed its support on the European High-Speed Rail Network, but called on the Commission to provide key details on financing and to ensure the ambitious project benefits European economies and the supply industry.

On other matters, UNIFE warned it must ensure the competitiveness of the European Rail Supply Industry in public procurement and trade – in particular through the European Commission’s upcoming review of the 2014 Public Procurement Directives. This includes establishing the rail supply industry as a ‘strategic’ industry and ensuring European preference across procurement procedures.

These positions are critical to ensure the European Rail Supply Industry’s position as global market leader, which has come about through its commitment to quality and innovation. This quality standard has been set through IRIS Certification®. When it comes to R&I, the industry has also been strongly involved in Europe’s Rail Joint Undertaking, and asks for its continuation in the upcoming EU budget.

Poland’s 2024 National Implementation Plan outlines a strategic rollout of the ERTMS/ETCS system, aiming to equip approximately 9,800 km of rail lines, primarily within the TEN-T network, with ETCS Level 2 by 2050.

Currently in Poland, the implementation of ETCS has been completed on 791,69 km of railway lines, 626,72 km were equipped with, Level 2, 120,25 km in Level 1 and 50,72 km in Level 1 Limited Supervision. The older SHP (Class B) system will be gradually phased out by 2048.

Member of the European Parliament’s Transport and Tourism Committee D. JOŃSKI (EPP, Poland) stressed the strategic importance of the European rail supply industry, presented his vision for rail and the importance of securing Europe by prioritising rail military mobility capabilities. Poland was further represented with A. BEROU, President of the Management Board of PKP and P. WYBORSKI CEO PKP Cargo, who delivered an update on major rail developments and future rail prospects in the country.

New Executive Director of the European Union Agency for Railways (ERA) O. GHERGHINESCU addressed attendees on her brand new vision for the agency, while the European Commis-

sion was represented by Advisor for Innovation and Industrial Policy of DG MOVE K. FITCH and Executive Director of Europe's Rail Joint Undertaking G. TRAVAINI.

UNIFE welcomed 13 new members to the association which include LÜTZE Transportation (DE), NKE Austria (AT), Blu Wireless Technology (UK), Westermo Network Technologies (SE), SRT (IT), Kombud Group (PL), Huber+Suhner (CH), Strukton Rail (NL), Diehl Aviation Gilching (DE), NYMWAG CS (CZ), Tejasa TC - Silentflex (ES), WINDHOFF Bahn- und Anlagentechnik (DE) and Loram Limited (UK).

The UNIFE General Assembly concluded with the approval of Brussels as the location for the 2026 edition, to be held on 10-11 June.

E. WIEBE, UNIFE Director General said "Since the last General Assembly, the UNIFE team has not wasted a single day pursuing opportunities for more funding for rail and to sustain investment in innovation through the Europe's Rail Joint Undertaking successor."

"Rail is receiving attention and there is a lot of ambition – but these alone are not enough. The European Rail Supply Industry needs stable, efficient and simpler policy frameworks to achieve the ERTMS roll-out, deliver the TEN-T network and more high-speed rail for Europe, and to thrive on the Single Market and beyond with the increasing rail demand and forecast."

M. PETER, UNIFE Chair and Siemens Mobility CEO highlighted, "European unity needs rail and rail needs European unity. Our General Assembly in Warsaw allowed us to make real progress and support many countries such as Poland to become new driving forces in a connected European rail network."

"We can be inspired by the progress in the country, particularly in high-speed rail and centralised transport hubs. At our General Assembly, we had the chance to build on the momentum in Poland to support our UNIFE key priorities including the quicker deployment of technologies like ERTMS,

securing funding, and pushing for major regulatory simplification at the EU level."

D. JONSKI, Member of European Parliament, Transport and Tourism Committee pointed out "It's a privilege to highlight the European Rail Supply Industry — a sector driving innovation, sustainability, and competitiveness with over 650,000 jobs and a €58 billion market. As a key player in reducing emissions and advancing technology, it needs strong EU support, fair competition, and strategic investment to build a resilient, innovative railway future for Europe."

Quotes attributable to P. WYBORSKI, President of the Management Board, PLK "At PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., we view infrastructure not merely as tracks and stations, but as a strategic investment in the economy, society, and the environment. Following a period of slowdown, 2024 and 2025 mark a strong comeback—with over €6,9 billion in tenders already launched and another €3,7 billion planned by the end of the year."

Quotes attributable to A. BEROUD, President of the Management Board and CEO, PKP "I received the invitation to attend the UNIFE General Assembly in Warsaw with great satisfaction. For us, it is not only an honour, but also a confirmation of the growing role of Poland and PKP in the European railway sector. As Chairman of the UIC and CEO of PKP S.A, I am pleased that the capital of Poland has become a place for dialogue and cooperation among key players in the European railway market." (From: UNIFE Press Release, June 12th, 2025).

Spagna: rafforzare la posizione di industria ferroviaria nazionale

Alstom Spagna ha presentato i suoi risultati per l'esercizio finanziario 2024/2025, conclusosi il 31 marzo 2025, insieme al rapporto sull'impatto economico, sociale e ambientale redatto in collaborazione con EY.

Per l'esercizio finanziario 2024/2025, l'azienda ha realizzato un fatturato di 809 milioni di euro, consoli-

dando la sua posizione di leader nel settore ferroviario spagnolo. Di questi ricavi, il 54% è stato generato da progetti internazionali in paesi come Lussemburgo, Messico, Marocco, Repubblica Dominicana, Singapore, Egitto e Canada, tra gli altri.

Sono stati acquisiti nuovi ordini per un valore di 622 milioni di euro, sia sul mercato nazionale che internazionale. Tra questi, progetti di punta come la fornitura di nuovi treni e l'ammodernamento del sistema APM (Automated PM) dell'aeroporto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, nonché l'automazione della linea 6 della metropolitana di Madrid. Il portafoglio ordini complessivo per le società Alstom in Spagna e Portogallo ammonta ora a 4,26 miliardi di euro.

- Crescita industriale e impegno ambientale

Alstom continua ad espandere la propria presenza industriale e tecnologica in Spagna, con investimenti cumulativi superiori a 70 milioni di euro negli ultimi cinque anni. L'azienda mantiene una forte presenza in tutti i settori della mobilità ferroviaria, gestendo quattro siti industriali (uno a Barcellona, uno a Bizkaia e due a Madrid) e quattro centri tecnologici (due a Barcellona e due a Madrid).

Secondo il rapporto di impatto di EY, le attività di Alstom in Spagna hanno supportato un totale di 7.316 posti di lavoro nel 2025, inclusi 2.917 ruoli diretti e 4.399 indiretti o indotti, e hanno contribuito per 400 milioni di euro al PIL nazionale.

Con un'esperienza di 170 anni in Spagna, Alstom svolge un ruolo fondamentale nell'ecosistema industriale del Paese. Solo nell'ultimo anno, l'azienda ha effettuato acquisti per oltre 530 milioni di euro da quasi 1.000 fornitori locali, riaffermando il proprio impegno per lo sviluppo della rete commerciale nazionale.

- Promuovere una mobilità sostenibile

Alstom è in prima linea nella transizione verso un trasporto a basse emissioni di carbonio. Secondo l'Agenzia Europea dell'Ambiente, la

ferrovia è il mezzo di trasporto più pulito ed efficiente dal punto di vista energetico per le medie e lunghe distanze. In Spagna, un treno su tre in servizio è stato prodotto da Alstom e oltre la metà dei treni in servizio è dotata di sistemi di segnalamento sviluppati dall'azienda in Spagna.

Oltre a fornire soluzioni sostenibili per operatori e passeggeri, Alstom sta lavorando attivamente per decarbonizzare le proprie attività, con l'obiettivo di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050. L'azienda promuove inoltre ambienti di lavoro inclusivi e sostenibili, rafforzando la propria reputazione di datore di lavoro di riferimento nel settore.

In riconoscimento del suo impegno verso la sostenibilità e la responsabilità sociale, nel gennaio 2025 Alstom Spagna ha ottenuto la certificazione ISO 26000 di livello "Esemplare" dall'organismo internazionale AFNOR (Da: *Comunicato Stampa Alstom*, 3 luglio 2025).

Spain: strengthens position as a national rail industry

Alstom Spain has presented its results for the 2024/2025 financial year, which ended on 31 March 2025, alongside its economic, social, and environmental impact report prepared with EY.

For the fiscal year 2024/2025, the company achieved sales of 809 million euros, consolidating its position as a leading player in the Spanish railway sector. Of these sales, 54% corresponded to international projects in countries such as Luxembourg, Mexico, Morocco, Dominican Republic, Singapore, Egypt, and Canada, among others.

New orders worth 622 million euros were secured across both domestic and international markets. These include flagship projects such as the supply of new trains and the upgrade of the APM system at Adolfo Suárez Madrid-Barajas Airport, as well as the automation of Line 6 of the Madrid Metro. The combined order backlog for Alstom's entities in Spain and Portugal now stands at 4.26 billion euros.

- *Industrial growth and environmental commitment*

Alstom continues to expand its industrial and technological footprint in Spain, with cumulative investments exceeding 70 million euros over the past five years. The company maintains a strong presence across all areas of rail mobility, operating four industrial sites (one in Barcelona, one in Bizkaia and two in Madrid) and four technology centres (two in Barcelona and two in Madrid).

According to EY's impact report, Alstom's operations in Spain supported a total of 7,316 jobs in 2025 — including 2,917 direct and 4,399 indirect or induced roles — and contributed 400 million euros to national GDP.

With a 170-year legacy in Spain, Alstom plays a vital role in the country's industrial ecosystem. In the last year alone, the company made purchases exceeding 530 million euros from nearly 1,000 local suppliers, reaffirming its commitment to the development of the national business network.

- *Driving sustainable mobility*

Alstom is at the forefront of the transition to low-carbon transport. According to the European Environment Agency, rail is the cleanest and most energy-efficient mode of transport for medium and long distances. In Spain, one in every three trains in operation has been manufactured by Alstom, and over half of the trains in service are equipped with signalling systems developed by the company in Spain.

Beyond delivering sustainable solutions for operators and passengers, Alstom is actively working to decarbonise its own operations, with a target of achieving carbon neutrality by 2050. The company also fosters inclusive and sustainable working environments, reinforcing its reputation as an employer of choice in the sector.

In recognition of its commitment to sustainability and social responsibility, Alstom Spain was awarded the "Exemplary" level of ISO 26000 certification by international body AFNOR in January 2025 (From: Alstom Press Release, July 3rd, 2025).

VARIE OTHERS

Internazionale: Comitato di Gestione Europeo (EMC) dell'UIC

Il Comitato di Gestione Europeo (EMC) dell'UIC si è riunito a Roma il 23 giugno, dove è stato accolto da S. DONNARUMMA, Presidente della Regione Europa dell'UIC e Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiane, insieme al Direttore Generale dell'UIC, F. DAVENNE, e al Direttore di UIC Europa, S. GÉHÉNOT.

In qualità di organo strategico per la Regione Europa dell'UIC, l'EMC riunisce gli Amministratori Delegati per affrontare le questioni chiave che richiedono un approccio collettivo per generare valore aziendale per il settore ferroviario. L'incontro si è concentrato su diverse priorità delineate nella roadmap europea, ovvero:

- Digital Twin
- Qualità e Robustezza
- FRMCS (Morane 2)

Digital Twin

Il tema del Digital Twin è stato introdotto attraverso presentazioni di Italferr e UIC. S. CASULA di Italferr ha illustrato come FS Italiane stia implementando le tecnologie Digital Twin per l'adattamento ai cambiamenti climatici e la gestione ambientale, nonché per il monitoraggio di ponti ferroviari e stradali, tra le altre applicazioni. Ha sottolineato che liberare appieno il potenziale di queste tecnologie non richiede solo l'implementazione tecnica: richiede interoperabilità e governance strategica. La sfida non è solo tecnica, ma richiede anche coordinamento e allineamento tra tutte le parti interessate.

A complemento di ciò, P. TANE, Responsabile Applicazioni Digitali UIC, ha delineato l'attuale panorama dello sviluppo del Digital Twin. Ha messo in guardia contro un approccio a compartimenti stagni e ha sottolineato l'opportunità, urgente, di sviluppare una visione condivisa e guidata

dagli operatori per raggiungere l'interoperabilità.

Qualità e Solidità

Su questo tema sono stati presentati due approcci diversi ma complementari. K. KERCKAERT (SNCB) ha condiviso i risultati di una relazione di esperti che formula una serie di raccomandazioni per migliorare la solidità della rete e la qualità dei servizi a supporto del trasferimento modale verso la ferrovia. La relazione adotta un quadro olistico di pianificazione strategica e promuove un approccio integrato che combina infrastruttura, governance e tecnologia.

È seguita una presentazione di ProRail, che ha delineato la sua strategia per migliorare la capacità della rete attraverso misure operative. Sviluppato circa 15 anni fa, quando la rete olandese stava attraversando significativi problemi operativi, l'approccio si ispira alle pratiche operative snelle giapponesi. Promuove la semplificazione dell'approccio e un approccio diverso alla progettazione dell'infrastruttura (segnali, deviatori), alle caratteristiche dei veicoli e alle norme operative, tutti fattori che contribuiscono a "killer di capacità" e possono ridurre significativamente questa capacità teorica.

FRMCS (Morane 2)

D. MANDOC, Responsabile FRMCS dell'UIC, ha presentato gli ultimi aggiornamenti sulle specifiche e sul programma di test dell'UIC per il *Future Railway Mobile Communication System* (FRMCS).

L'incontro si è concluso con l'intervento di M. GARRI, *Chief Technology Officer* del Gruppo FS, che ha introdotto le attività di FS sull'intelligenza artificiale.

La prossima riunione del Comita-

to di Gestione Europeo si terrà il 22 settembre 2025 in Polonia (Da: Comunicato Stampa UIC, 1 luglio 2025).

International: UIC European Management Committee (EMC)

The European Management Committee (EMC) of UIC met in Rome on 23 June, where they were welcomed by S. DONNARUMMA, Chairman of the UIC Europe Region and CEO of FS Italiane Group, along with UIC Director General F. DAVENNE and UIC Europe Director S. GÉHÉNOT.

As the strategic body for the UIC Europe Region, the EMC brings together CEOs to address key issues that require a collective approach to generate business value for the railway sector. The meeting focused on several priorities outlined in the European roadmap, namely:

- *Digital Twin*
- *Quality and Robustness*
- *FRMCS (Morane 2)*

Digital Twin

The topic of Digital Twin was introduced through presentations by both Italferr and UIC. S. CASULA from Italferr explained how FS is implementing Digital Twin technologies for climate change adaptation and environmental management, as well as for the monitoring of rail and road bridges, among other applications. He stressed that unlocking the full potential of these technologies involves more than technical implementation; it requires interoperability and strategic governance. The challenge is not solely technical, it also demands coordination and alignment among all stakeholders.

Complementing this, P. TANE, UIC Head of Digital Applications, outlined the current landscape of Digital Twin development. He cautioned against a

siloeled approach and highlighted the time-sensitive opportunity to develop a shared, operator-led vision for achieving interoperability.

Quality and Robustness

Two different but complementary approaches were presented on this theme. K. KERCKAERT (SNCB) shared the findings of an expert report which makes a number of recommendations to Improve the Robustness of the Network and the Quality of Services to Support Modal Shift to Rail. The report adopts a holistic strategic planning framework and advocates for an integrated approach that combines infrastructure, governance, and technology.

This was followed by a presentation from ProRail, which outlined its strategy for enhancing network capacity through operational measures. Developed around 15 years ago, when the Dutch network was experiencing significant operational issues, the approach is inspired by Japanese lean operational practices. It advocates simplification of approach and taking a different look at infrastructure design (signals, switches), vehicle characteristics, and operational rules which all contribute to "capacity killers" and can significantly reduce this theoretical capacity.

FRMCS (Morane 2)

D. MANDOC, UIC Head of FRMCS, presented the latest updates on the UIC's specification and testing programme for the Future Railway Mobile Communication System (FRMCS).

The meeting concluded with M. GARRI, Chief Technology Officer of Gruppo FS, introducing FS activity on Artificial Intelligence.

The next meeting of the European Management Committee will be held on 22 September 2025 in Poland (From: UIC Press Release, July, 1st 2025).