

Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA (RAILWAY TRANSPORTATION)

Azerbaijan: Alstom inizia i test di omologazione delle locomotive merci

Alstom ha lanciato la campagna di test (Fig. 1) di omologazione per le locomotive merci Prima T8 AZ8A in Azerbaijan sulla principale linea di transito merci, che è stata recentemente convertita da 3kV CC a 25kV CA.

“Questa è una tappa importante nel progetto che stiamo sviluppando insieme alle Ferrovie Azerbaigiane (ADY). Siamo entusiasti del lancio della convalida, che alla fine consentirà alle nostre locomotive di entrare in servizio commerciale nel paese. Alstom è molto orgogliosa della sua partnership strategica con ADY, con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e all'aumento della capacità di trasporto merci in Azerbaijan”, ha affermato G. TRITTER, amministratore delegato di Alstom nell'Asia occidentale e centrale.

Nel 2014, ADY ha assegnato un contratto a EKZ, la joint venture di Alstom con Transmashholding (TMH), per un totale di 50 locomotive elettriche, comprese 40 locomotive pesanti Prima T8 AZ8A e 10 locomotive passeggeri Prima M4 AZ4A.

La Prima T8 AZ8A si basa sulle locomotive KZ8A attualmente in servizio in Kazakistan e sui requisiti tecnici specifici di ADY ed è conforme agli standard e alle specifiche GOST1.

La Prima T8 di Alstom è una delle locomotive elettriche più potenti al mondo. Questo modello è una loco-

motiva merci a due sezioni da 25 tonnellate per asse in grado di trainare fino a 9.000 tonnellate e operare a 120 km/h, con una potenza continua installata di 8,8 Megawatt. L'AZ8A è progettato per funzionare a temperature comprese tra -25° C e 50° C. Richiede una manutenzione minima e fornisce alti livelli di affidabilità e bassi costi del ciclo di vita grazie al suo design modulare.

La gamma Prima di Alstom copre tutti i segmenti di mercato delle locomotive da trasporto pesante, trasporto merci e passeggeri e operazioni di manovra o in linea. Negli ultimi 20 anni, più di 3.200 locomotive Prima (più di 4.600 sezioni) sono state vendute in tutto il mondo. Alstom è presente in Asia occidentale e centrale con più di 850 persone, tre uffici nazionali, quattro depositi, un centro di riparazione e due stabilimenti, EKZ a Nur-Sultan per la produzione di locomotive elettriche e la manu-

tenzione e la produzione di trasformatori di bordo e KEP ad Almaty per produrre macchine a punti. Alstom è un importante contributore alla rivitalizzazione dell'industria della mobilità del paese e allo sviluppo della sua economia.

EKZ, una joint venture tra Alstom e TMH2, impiega 700 persone e sta lavorando alla fornitura e alla manutenzione delle locomotive elettriche Prima ordinate da KTZ, la compagnia ferroviaria nazionale del Kazakistan e dei mercati di esportazione, come l'Azerbaijan (*Comunicato Stampa Alstom*, 6 agosto 2020).

Azerbaijan: Alstom begins validation tests of the freight locomotives

Alstom has launched the validation test campaign (Fig. 1) for the Prima T8 AZ8A freight locomotives in Azerbaijan on the main freight transit line, which has recently been converted from 3kV DC to 25kV AC.

“This is an important milestone in the project that we are developing together with Azerbaijan Railways (ADY). We are enthusiastic about the launch of the validation, which will ultimately allow our locomotives to enter commercial service in the country. Alstom is very proud of its strategic partnership with ADY, aiming to



(Fonte – Source: Alstom)

Figura 1 - Test di trazione per una locomotiva di Alstom in Azerbaijan.
Figure 1 - Traction test for an Alstom locomotive in Azerbaijan.

contribute to the development of railway infrastructure and increase of freight transportation capacity in Azerbaijan," said G. TRITTER, Managing Director of Alstom in Western and Central Asia.

In 2014, ADY awarded a contract to EKZ, Alstom's joint venture with Transmashholding (TMH), for a total 50 electric locomotives, including 40 Prima T8 AZ8A heavy freight locomotives and 10 Prima M4 AZ4A passenger locomotives.

The Prima T8 AZ8A is based on the KZ8A locomotives currently in service in Kazakhstan and ADY's specific technical requirements and is compliant with GOST1 standards and specifications.

Alstom's Prima T8 is one of the most powerful electric locomotives in the world. This model is a 25 tons per axle two-section freight locomotive capable of towing up to 9,000 tons and running at 120 km/h, with installed continuous power of 8.8 Megawatts. The AZ8A is designed to operate in temperatures ranging from -25°C to 50°C. It requires minimum maintenance and provides high reliability levels and low lifecycle costs thanks to its modular design.

Alstom's Prima range is covering all market segments of locomotives from heavy-haul, freight and passenger operation and shunting or track-work operation. Over the past 20 years, more than 3,200 Prima locomotives (more than 4,600 sections) have been sold worldwide. Alstom is present in Western & Central Asia with more than 850 people, three country offices, four depots, repair center and two plants, EKZ in Nur-Sultan for electric locomotives manufacturing and maintenance and production of on-board transformers, and KEP in Almaty to produce point machines. Alstom is a major contributor to the revitalization of country's mobility industry and the development of its economy.

EKZ, a joint venture between Alstom and TMH2, employs 700 people and is working on supplying and maintaining the Prima electric loco-

motives ordered by KTZ, Kazakhstan's national railway company and export markets, like Azerbaijan (Alstom Press Release, August 6th, 2020).

Internazionale: la BEI al fianco del Gruppo FSI per i nuovi treni regionali ibridi a ridotto impatto ambientale

La Banca dell'Unione Europea sostiene il piano di investimenti del Gruppo FS Italiane per i nuovi convogli ferroviari destinati al settore del trasporto regionale di Trenitalia. Treni meno inquinanti, più efficienti e per circa la metà destinati al Sud Italia. È questo l'obiettivo del finanziamento della Banca europea per gli investimenti (BEI) di 450 milioni di euro a FS Italiane (controllante della società di trasporto Trenitalia) annunciato dal Vicepresidente della BEI D. SCANNAPIECO e dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Italiane G. BATTISTI.

Sul totale, la prima tranche di 150 milioni di euro è stata già perfezionata attraverso la sottoscrizione di un corporate bond a valere sul Programma EMTN di FS, finalizzato su base private placement, che conferma l'impegno del Gruppo nell'ambito della finanza sostenibile.

L'operazione sottoscritta (Fig. 2) finanzia l'acquisto dei primi 43

convogli ordinati sui 135 totali dell'intero piano di investimenti di Trenitalia.

I nuovi treni copriranno le tratte interne in numerose regioni italiane (tra cui Calabria, Lazio, Molise, Sardegna, Sicilia, Toscana e Valle d'Aosta); 135 convogli ibridi, appunto, con tre o quattro carrozze passeggeri. L'investimento complessivo di Trenitalia per tali tipologie di treni è di circa 960 milioni per il rinnovo della flotta regionale in quelle tratte in cui l'elettificazione delle linee non è ancora stata completata. I treni saranno equipaggiati con motori di ultima generazione per linee non elettrificate, con pantografo per linee elettrificate e con batterie per percorrere l'ultimo miglio su linee non elettrificate evitando così l'uso del carburante e le relative emissioni in prossimità dei centri abitati.

Per la BEI, l'operazione risponde completamente alla nuova missione di "banca del Clima", il cui obiettivo è quello di mobilitare 1.000 miliardi di nuovi investimenti di contrasto al cambiamento climatico in tutti i settori economici nel decennio 2020-2030.

Per FS Italiane il deal amplia la gamma di strumenti di finanza sostenibile cui il Gruppo fa ricorso dal 2017 e che contempla da quest'anno non solo green bond pubblici ma an-



(Fonte - Source: Gruppo FSI)

Figura 2 - La firma dell'accordo di finanziamento della BEI alle Ferrovie Italiane.
Figure 2 - The signing of the EIB loan agreement to the Italian Railways.

che loan e operazioni di private placement ispirate ai principi ESG e volte a finanziare progetti a ridotto impatto ambientale e che incentiveranno il trasporto su rotaia.

“Abbiamo una lunga tradizione di lavoro con il Gruppo Ferrovie dello Stato: ricordo ad esempio che la BEI è stata negli scorsi decenni il principale finanziatore dell’Alta velocità ferroviaria Napoli-Milano. Negli ultimi anni questa tradizione è continuata e si rinnova ora con un’operazione che permetterà a milioni di passeggeri di viaggiare su treni nuovi e assai meno inquinanti rispetto al passato, nel rispetto della missione che la BEI si è data di banca del Clima”, ha commentato D. SCANNAPIECO, Vicepresidente della BEI.

“Con questo importante finanziamento proseguiamo il piano di investimenti per rinnovare la flotta dei treni regionali che in questo momento rappresenta una nostra grande priorità”, ha sottolineato G. BATTISTI, Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane. “I nuovi treni avranno degli standard molto alti ed ecologicamente sostenibili e rappresenteranno quel tassello in più che cambierà il modo di viaggiare dei pendolari in Italia. Inoltre, grazie al rinnovamento della flotta regionale di Trenitalia, contiamo di ridurre ogni anno 600 milioni di tonnellate di anidride carbonica in atmosfera e di togliere 400mila auto dalle strade italiane”.

- Disclaimer

Il presente comunicato non costituisce un’offerta di vendita o una sollecitazione all’acquisto o alla sottoscrizione di strumenti finanziari. Le informazioni contenute nel presente comunicato non sono destinate alla distribuzione, diretta o indiretta, negli Stati Uniti d’America (inclusi i relativi territori e dipendenze di ciascuno degli Stati Uniti d’America o District of Columbia) e non devono essere distribuite a U.S. persons (come definite nel Regulation S dello U.S. Securities Act del 1933, come modificato (“Securities Act”)) o alla pubblicazione con una diffu-

sione generale negli Stati Uniti d’America. Gli strumenti finanziari non sono stati e non saranno registrati ai sensi del Securities Act e non potranno essere offerti o venduti negli Stati Uniti d’America in assenza di tale registrazione o di un’esenzione dalla registrazione ai sensi del Securities Act, come modificato. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. non intende registrare alcuna parte dell’offerta negli Stati Uniti d’America o porre in essere offerte pubbliche di tali strumenti finanziari negli Stati Uniti d’America. Il presente comunicato non costituisce un’offerta per la vendita di strumenti finanziari negli Stati Uniti d’America, Italia, Regno Unito, Canada, Giappone, Australia o in ogni altra giurisdizione (*Informativa Pubblica Gruppo FSI*, 23 luglio 2020).

Italy: the EIB alongside the FS Italiane Group for the new low-impact hybrid regional trains environmental

The bank of the European Union supports the FS Italiane Group’s investment plan for new railway trains for the regional transport sector of Trenitalia. Less polluting trains, more efficient and about half destined for Southern Italy. This is the objective of the EUR 450 million loan from the European Investment Bank (EIB) to FS Italiane (parent company of the Trenitalia transport company) announced by the Vice President of the EIB D. SCANNAPIECO and the Chief Executive Officer and General Manager of FS Italian G. BATTISTI.

Out of the total, the first tranche of 150 million euros has already been finalized through the signing of a corporate bond under the FS EMTN Program, finalized on a private placement basis, which confirms the Group’s commitment to sustainable finance.

The transaction just signed (Fig. 2) will finance the purchase of the first 43 trains ordered out of the 135 total of Trenitalia’s entire investment plan.

The new trains will cover the inter-nal routes in many Italian regions (including Calabria, Lazio, Molise, Sar-

dinia, Sicily, Tuscany and Valle d’Aosta); 135 hybrid trains, in fact, with three or four passenger carriages. Trenitalia’s total investment for these types of trains is approximately 960 million for the renewal of the regional fleet in those sections where the electrification of the lines has not yet been completed. The trains will be equipped with latest generation engines for non-electrified lines, with pantographs for electrified lines and with batteries to travel the last mile on non-electrified lines, thus avoiding the use of fuel and related emissions in the vicinity of built-up areas.

For the EIB, the operation fully responds to the new mission of “bank of the climate”, whose goal is to mobilize 1 trillion of new investments to combat climate change in all economic sectors in the decade 2020-2030.

For FS Italiane, the deal expands the range of sustainable finance instruments used by the Group since 2017 and which, starting this year, includes not only public green bonds but also loans and private placement operations inspired by ESG principles and aimed at financing projects to reduced environmental impact and which will encourage rail transport.

“We have a long tradition of working with the Ferrovie dello Stato Group: I recall, for example, that the EIB has been the main financier of the Naples-Milan high-speed railway in recent decades. In recent years this tradition has continued and is now renewed with an operation that will allow millions of passengers to travel on new and much less polluting trains than in the past, in compliance with the mission that the EIB has set itself as the Climate Bank”, commented D. SCANNAPIECO, Vice President of the EIB.

“With this important loan, we are continuing the investment plan to renew the fleet of regional trains which at this moment represents a great priority”, underlined G. BATTISTI, CEO and General Manager of the FS Italiane Group. “The new trains will have very high and ecologically sustainable standards and will represent that extra piece that will change the way com-

muters travel in Italy. Furthermore, thanks to the renewal of Trenitalia's regional fleet, we plan to reduce 600 million tons of carbon dioxide in the atmosphere every year and to remove 400,000 cars from Italian roads".

- **Disclaimer**

This press release does not constitute an offer to sell or a solicitation to purchase or underwrite financial instruments. The information contained in this release is not intended for distribution, directly or indirectly, in the United States of America (including the relevant territories and dependencies of each of the United States of America or the District of Columbia) and must not be distributed to the U.S. persons (as defined in Regulation S of the U.S. Securities Act of 1933, as amended ("Securities Act")) or to publication with a general circulation in the United States of America. The financial instruments have not been and will not be registered under the Securities Act and may not be offered or sold in the United States of America in the absence of such registration or an exemption from registration under the Securities Act, as amended. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. does not intend to register any part of the offer in the United States of America or to carry out public offerings of such financial instruments in the United States of America. This press release does not constitute an offer for the sale of financial instruments in the United States of America, Italy, United Kingdom, Canada, Japan, Australia or in any other jurisdiction (Public Information FSI Group, July 23rd, 2020).

TRASPORTI URBANI (URBAN TRANSPORT)

Regno Unito e Irlanda: Alstom consegna i nuovi tram per Dublino

Alstom ha consegnato il primo (Fig. 3) di otto nuovi tram Citadis a Dublino, nell'ambito di una partnership con Transport Infrastructure Ireland (TII) e National Transport



(Fonte – Source: Alstom)

Figura 3 - Il primo tram destinato al servizio cittadino di Dublino in consegna da Alstom.

Figure 3 - The first tram for the Dublin city service delivered by Alstom.

Authority (NTA) che vedrà anche estendere 26 veicoli esistenti.

Il primo dei nuovi tram, prodotto a La Rochelle, è stato spedito in Irlanda e assemblato nel deposito di Sandyford di Transdev. I primi due nuovi tram Citadis entreranno in servizio in questo periodo.

Gli otto tram appena ordinati saranno lunghi 55 metri, i tram Citadis a unità singola più lunghi al mondo, offrendo una maggiore capacità per supportare la domanda nelle ore di punta di Dublino. Ciascuno dei 26 tram estesi sarà anche di 55 metri (dai 43 metri attualmente).

Alstom ha inoltre concordato con TII e NTA di adattare la sua nuova tecnologia di eMapping ad alcune flotte di tram di Dublino. Entro la fine dell'anno, quattro tranvie della città saranno dotate di sensori remoti che raccolgono dati sul consumo di energia. Alstom e TII mirano a ridurre il consumo di energia sui tram di Dublino attraverso una serie di misure di efficienza energetica.

"I tram di Alstom servono Dublino da oltre un decennio, fornendo un servizio affidabile, efficiente e confortevole per i pendolari della città e i visitatori di tutto il mondo. Questo nuovissimo tram di 55 m creerà più spazio per i passeggeri su

Luas, e ne siamo orgogliosi collaborare con Transport Infrastructure Ireland e Transdev per migliorare il servizio per tutti coloro che lo utilizzano. Dublino è stata una delle prime città al mondo ad adottare i tram Citadis e ora i passeggeri fanno affidamento su di loro in oltre 50 città in tutto il mondo. Con questo nuovissimo tram da 55 m, il più lungo che abbiamo mai costruito, Dublino è di nuovo leader del servizio nel mondo", ha affermato N. CROSSFIELD, amministratore delegato, Regno Unito e Irlanda.

Più di 2.600 tram Citadis sono stati venduti in più di 50 città in cinque continenti. Sono in funzione dal 2000. Questa esperienza consente ad Alstom di innovare, offrendo un maggiore comfort ai passeggeri e una gestione commerciale semplificata per gli operatori. Citadis è ecologico essendo riciclabile fino al 98% (Comunicato Stampa Alstom, 29 luglio 2020).

United Kingdom & Ireland: Alstom delivers new tramways for Dublin

Alstom has delivered the first (Fig. 3) of eight new Citadis tramways to Dublin, as part of a partnership with Transport Infrastructure Ireland (TII) and the National Transport Authority

(NTA) that will also see it extend 26 existing vehicles.

The first of the new trams, manufactured in La Rochelle, have been shipped to Ireland and assembled in Transdev's Sandyford depot. The first two new Citadis tramways will enter service in these days.

The eight newly-ordered tramways will be 55 meters long, the longest single unit Citadis trams in the world, offering more capacity to support demand in Dublin's rush hour. Each of the 26 extended trams will also be 55 metres (from 43 metres currently).

Alstom has also agreed with TII and the NTA to fit its new eMapping technology to some of Dublin's tramways fleet. By the end of the year, four tramways in the city will be fitted with remote sensors that compile data on energy usage. Alstom and TII are aiming to reduce energy consumption on Dublin's tramways through a series of energy efficiency measures.

"Alstom's tramways have served Dublin for over a decade, providing a reliable, efficient and comfortable service for the city's commuters and visitors from all over the world. This brand new 55m tramway will create more space for passengers on Luas, and we are proud to be working with Transport Infrastructure Ireland and Transdev to improve the service for everyone that uses it. Dublin was one of the first cities in the world to adopt Citadis tramways and now passengers rely on them in over 50 cities worldwide. With this brand new 55m tramway, the longest we have ever built, Dublin is leading the world again," said N. CROSSFIELD, Managing Director, UK & Ireland.

More than 2,600 Citadis tramsets have been sold to over 50 cities in five continents. They have been in operation since 2000. This experience enables Alstom to innovate, offering greater comfort for passengers and simplified commercial management for operators. Citadis is environmentally friendly being up to 98% recyclable (Alstom Press Release, July 29th, 2020).

India: Italferr, nuovo incarico per il progetto delle Metro Kanpur & Agra

Italferr, società di ingegneria del Gruppo FSI, lavorando senza stop anche durante il periodo del lockdown legato al Covid-19, si è aggiudicata, in partnership con la spagnola Tyspa, le attività di PMC per il progetto delle linee metropolitane di Kanpur e Agra, due delle più grandi città industriali nel nord dell'India, con una popolazione urbana complessiva di oltre 5.3 milioni di abitanti.

Si tratta del contratto più grande che Italferr abbia mai acquisito in India, con il quale si conferma leader non solo nel settore High Speed ma anche nel panorama del trasporto pubblico metropolitano internazionale, e diventa di fatto uno dei player principali del mercato ingegneristico Indiano, dove la società del Gruppo FS è presente da alcuni anni con una branch a New Delhi, che nei prossimi mesi verrà trasformata in una vera e propria legal entity.

La gara, bandita da Uttar Pradesh Metro Rail Corporation (UPMRC) prevede servizi di Project Management relativi alla progettazione, procurement e supervisione lavori, il cui progetto è finanziato con fondi del Governo Indiano e dell'European Investment Bank e ha un valore di 2.4 miliardi di euro.

Il contratto, della durata di 5 anni e del valore totale di 43.6 milioni di euro - quota Italferr 19.4 milioni, vedrà la realizzazione di 4 corridoi da 62.6 km totali suddivisi tra i sistemi Metro Kanpur e Metro Agra, comprensive di 57 Stazioni e 4 Depositi.

La nuova linea metro di Kanpur si svilupperà attraverso due corridoi principali, il primo andrà da Kanpur a Naubasta e il corridoio 2 da "Agricultural University" a Barra, per una lunghezza complessiva di circa 32 km, 30 stazioni e 2 depositi.

Come per Kanpur, anche la linea metro di Agra sarà caratterizzata

dalla realizzazione di due corridoi che collegheranno rispettivamente Sikandra a Taj East Gate e Agra Cantt a Kalindi Vihar per una lunghezza complessiva di circa 30 km, con 27 stazioni e 2 depositi.

Una scommessa da sempre vincente per Italferr che da anni è impegnata nel paese indiano per la realizzazione di opere strategiche, tra cui dal 2016 la progettazione e la supervisione lavori per la costruzione dell'Anji Khad Bridge, primo ponte strallato con un altissimo prestigio tecnico, le attività di PMC per lo sviluppo di due nuove linee metropolitane di Mumbai e, dal 2017, le attività di verifica di terza parte di qualità e sicurezza sul progetto Eastern Dedicated Freight Corridor - Khurja - Dadri Section, uno dei corridoi merci di punta delle ferrovie indiane.

Una crescita stabile nel mercato del subcontinente indiano proseguita nel 2019 con l'aggiudicazione della progettazione e del supporto alla costruzione dei due lotti all'interno della linea ferroviaria tra Rishikesh e Karanprayag, della lunghezza di 125 km nello stato dello Uttarakhand e con l'incarico per attività di General Consultancy sul progetto più importante della Regione di Delhi, pioniere del programma di Regional Rapid Transit che porterà nella città un servizio ferroviario a 180kmh con il target di collegare una regione di 48 milioni di abitanti (Comunicato Stampa Gruppo FSI, 25 giugno 2020).

India: Italferr, new assignment for the Kanpur & Agra Metro project

Italferr, an engineering company of the Italian State Railways Group, working non-stop even during the period of the lockdown linked to Covid-19, has been awarded, in partnership with the Spanish Tyspa, the activities of PMC for the project of the Kanpur metro lines and Agra, two of the largest industrial cities in northern India, with a combined urban population of over 5.3 million.

This is the largest contract that Italferr has ever acquired in India, with which it confirms itself as a leader not only in the High Speed sector but also in the panorama of international metropolitan public transport, and becomes in fact one of the main players in the Indian engineering market, where the FS Group company has been present for some years with a branch in New Delhi., which in the coming months will be transformed into a real legal entity.

The tender, launched by Uttar Pradesh Metro Rail Corporation (UPMRC) provides Project Management services relating to the design, procurement and supervision of works, the project of which is financed with funds from the Indian Government and the European Investment Bank and has a value of 2.4 billion of Euro.

The contract, with a duration of 5 years and a total value of 43.6 million euros - Italferr 19.4 million share, will see the construction of 4 corridors of 62.6 km in total divided between the Kanpur and Agra Metro systems, including 57 Stations and 4 Depots.

The new Kanpur metro line will develop through two main corridors, the first will go from Kanpur to Naubasta and corridor 2 from "Agricultural University" to Barra, for a total length of about 32 km, 30 stations and 2 depots.

As for Kanpur, the Agra metro line will also be characterized by the construction of two corridors that will connect respectively Sikandra to Taj East Gate and Agra Cantt to Kalindi Vihar for a total length of about 30 km, with 27 stations and 2 depots.

A winning bet for Italferr which for years has been engaged in the Indian country for the construction of strategic works, including from 2016 the design and supervision of works for the construction of the Anji Khad Bridge, the first cable-stayed bridge with a very high technical prestige, PMC's activities for the development of two new Mumbai metro lines and, since 2017, third-party quality and safety verification activities on the Eastern Dedicated

Freight Corridor - Khurja - Dadri Section project, one of the railways' leading freight corridors Indian.

Stable growth in the Indian sub-continent market continued in 2019 with the award of the design and construction support of the two lots within the railway line between Rishikesh and Karanprayag, 125 km long in the state of Uttarakhand and with the assignment for General Consultancy activities on the most important project in the Delhi Region, pioneer of the Regional Rapid Transit program that will bring a railway service to the city at 180kmh with the target of connecting a region of 48 million inhabitants (Press Release FSI Group, June 25th,2020).

TRASPORTI INTERMODALI (INTERMODAL TRANSPORT)

Svizzera: Hupac accoglie con favore la legge federale a sostegno del trasporto merci su rotaia

Gli effetti negativi della crisi coronavirus sul sistema dei trasporti pubblici sono enormi. L'iniziativa proposta dal Consiglio federale, "Legge federale urgente sul sostegno ai trasporti pubblici nella crisi di Covid-19", tiene conto di tutti i settori di trasporto rilevanti come il trasporto pubblico di persone, il trasporto merci su rotaia, il trasporto combinato transalpino e le infrastrutture. La portata delle misure è adeguata e orientata agli obiettivi.

Il crollo del volume di traffico fino al 40% durante la crisi di Covid-19 ha portato a gravi perdite per le ferrovie coinvolte nel trasporto merci e per gli operatori del trasporto combinato. I 70 milioni di CHF previsti copriranno una parte di queste perdite e contribuiranno a far sì che i player possano continuare a fornire i loro servizi durante la crisi e oltre. Una parte considerevole delle perdite di Covid sarà comunque a carico delle società interessate.

Hupac accoglie con favore questo sostegno finanziario eccezionale

ai sensi della legge sul trasporto merci (25.9.2015) e l'adeguamento dell'art. 8 cpv. 2 LTrasf per garantire un'offerta di trasporto merci sostenibile. Questi mezzi contribuiranno in modo significativo a garantire che le aziende possano continuare a fornire servizi rilevanti per il sistema anche in futuro e che la politica svizzera di trasferimento modale non subisca una battuta d'arresto significativa a causa di Covid-19 (Comunicato Stampa Hupac, 23 luglio 2020).

Switzerland: Hupac welcomes the federal law in support of rail freight transport

The negative effects of the coronavirus crisis on the public transport system are enormous. The initiative proposed by the Federal Council, "Urgent federal law on support for public transport in the Covid-19 crisis", takes into account all relevant transport sectors such as public passenger transport, rail freight transport, transalpine combined transport and infrastructure. The scope of the measures is adequate and goal-oriented.

The collapse in traffic volume of up to 40% during the Covid-19 crisis led to severe losses for railways involved in freight and for combined transport operators. The planned CHF 70 million will cover a portion of these losses and help ensure that players can continue to provide their services during the crisis and beyond. A considerable part of Covid's losses will in any case be borne by the companies concerned.

Hupac welcomes this exceptional financial support under the Freight Transport Act (25.9.2015) and the adaptation of Art. 8 para. 2 LTransf to ensure a sustainable freight transport offer. These means will contribute significantly to ensuring that companies can continue to provide system-relevant services in the future and that Switzerland's modal shift policy does not experience a significant setback due to Covid-19 (Hupac Press Release, July 23rd, 2020).

Argentina: CBTC per la linea della metropolitana “D” di Buenos Aires

Siemens Mobility si è aggiudicata un contratto da Subterráneos de Buenos Aires, Sociedad del Estado (SBASE) per installare un sistema di controllo dei treni basato sulle comunicazioni (CBTC) sulla linea della metropolitana “D” a Buenos Aires, in Argentina (Fig. 4). Il sistema di segnalamento CBTC sarà completamente implementato su tutta la linea di 11 chilometri che incorpora 16 stazioni tra “Catedral”, situata nella storica Plaza de Mayo, e “Congreso de Tucumán”, situata nella parte settentrionale, vicino ai confini della città di Buenos Aires. Il sistema includerà l’installazione di unità di bordo su 24 moduli esistenti, nonché un sistema radio, interlocking elettronici e apparecchiature lungo la strada. Tutti gli elementi del sistema saranno coordinati da un centro di controllo delle operazioni di nuova costituzione. Come parte del progetto SBASE globale per rinnovare la linea della metropolitana “D”, Siemens Mobility fornirà anche un sistema di informazioni per i passeggeri.

“Siemens Mobility è lieta di essere stata scelta per installare il sistema di segnalamento per il controllo dei treni basato sulle comunicazioni per la linea della metropolitana “D” a Buenos Aires. Questo importante progetto sottolinea ulteriormente la nostra posizione di leader nel campo della fornitura di sistemi di segnalamento automatizzati e amplia la nostra presenza in crescita in Sud America”, ha affermato M. PETER, CEO di Siemens Mobility. “La tecnologia di segnalamento all’avanguardia aumenterà le operazioni su questa linea e consentirà una migliore esperienza per i passeggeri con affidabilità e disponibilità del servizio superiori”.

La tecnologia CBTC basata sulla radio fornisce dati in tempo reale sulla posizione del veicolo e sulle condizioni di velocità, consentendo

agli operatori del sistema di aumentare in sicurezza il numero di veicoli su una linea ferroviaria. Ciò si traduce in una maggiore frequenza di arrivi dei treni e consentirà a SBASE di accogliere più passeggeri sul suo sistema. Inoltre, la tecnologia individua con precisione ogni treno sui binari e controlla la velocità, migliorando la sicurezza di motociclisti e dipendenti, fornendo anche la possibilità di aggiornamenti continui sullo stato del sistema che si traducono in meno ritardi e informazioni di viaggio aggiornate.

Siemens Mobility ha una relazione di lunga data con SBASE che risale ai primi anni della rete metropolitana di Buenos Aires. Questo è il terzo contratto assegnato a Siemens Mobility per dotare le linee della metropolitana di Buenos Aires con la tecnologia di segnalamento CBTC. La soluzione Siemens Mobility CBTC Trainguard MT è il sistema di controllo automatico dei treni più diffuso al mondo ed è utilizzato anche da molti operatori in America Latina, come San Paolo e Salvador de Bahia, e in tutto il mondo, tra cui Parigi, Pechino e New York (Comunicato Stampa Siemens Mobility, 17 luglio 2020).

Argentina: Siemens Mobility to provide CBTC Signaling for Buenos Aires ‘D’ Metro Line

Siemens Mobility has been awarded a contract by Subterráneos de Buenos Aires, Sociedad del Estado (SBASE) to install a Communications-Based Train Control system (CBTC) on the ‘D’ Metro Line in Buenos Aires, Argentina (Fig. 4). The CBTC signaling system will be fully implemented across the entire 11 kilometer line that incorporates 16 stations between “Catedral”, located in the historic Plaza de Mayo, and “Congreso de Tucumán”, located in the northern part, close to the borders of the city of Buenos Aires. The system will include the installation of onboard units on 24 existing cars, as well as a radio system, electronic interlockings, and wayside equip-

ment. All elements of the system will be coordinated by a newly established operations control center. As part of the overall SBASE project to renovate the ‘D’ Metro Line, Siemens Mobility will also provide a passenger information system.

“Siemens Mobility is delighted to have been selected to install Communications-Based Train Control signaling system for the ‘D’ Metro Line in Buenos Aires. This important project further underscores our leading position in the field for delivering automated signaling systems, and expands our growing footprint in South America,” said M. PETER, CEO of Siemens Mobility. “The state-of-the-art signaling technology will augment operations on this line and allow for an enhanced passenger experience featuring superior service reliability and availability.”

The radio based CBTC technology provides real-time data on vehicle position and speed conditions, allowing system operators to safely increase the number of vehicles on a rail line. This results in greater frequency of train arrivals and will allow SBASE to accommodate more passengers on its system. Additionally, the technology precisely locates each train on the tracks and controls speed, improving safety for riders and employees, while also providing the ability for continuous updates on system status that results in fewer delays and up-to-date travel information.

Siemens Mobility has a long-standing relationship with SBASE that goes back to the early years of the Buenos Aires metro network. This is the third contract awarded to Siemens Mobility to equip Buenos Aires metro lines with CBTC signalling technology. The Siemens Mobility CBTC solution Trainguard MT is the most extensively deployed automatic train control system in the world and is also used by many operators in Latin-America, like Sao Paulo and Salvador de Bahia, and around the world, including Paris, Beijing and New York (Siemens Mobility Press Release, July 17th, 2020).



(Fonte – Source: Brochure Informativa Città di Buenos Aires)

Figura 4 - La mappa delle linee metropolitane di Buenos Aires.
Figure 4 - The map of the Buenos Aires metro lines.

Germania: trasferimento dei primi due tram FLEXITY a Karlsruhe

Bombardier Transportation ha trasferito i primi due dei 20 tram (Fig. 5) BOMBARDIER FLEXITY da Vienna alla società di trasporti pubblici di Karlsruhe Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG). AVG è in procinto di modernizzare la propria flotta di metropolitana leggera e ha ordinato i nuovi tram nel 2018, portando il numero totale di tram FLEXITY a 62. Il valore totale dell'ordine di call-off 2018 è stato di circa 87 milioni di euro (98 milioni di dollari USA) e i 20 veicoli saranno consegnati entro la metà del prossimo anno.

“Con i nuovi veicoli, stiamo continuando a modernizzare la nostra flotta aumentando la capacità dei passeggeri. Inoltre, i nuovi veicoli ferroviari leggeri ci consentiranno di offrire ai nostri passeggeri il miglior comfort possibile e standard di alta qualità, rendendo il traspor-

to pubblico un'opzione più attraente per le persone nella regione”, ha affermato A. EGERER, Direttore tecnico, AVG.

“Siamo lieti che i tram siano arrivati a Karlsruhe, tramite un trasporto ferroviario sostenibile. Nelle prossime settimane, i veicoli saranno preparati per il funzionamento, testati e finalmente autorizzati per il servizio passeggeri in loco. Poiché i nuovi veicoli differiscono solo leggermente nella tecnica termini dei treni collaudati già in servizio, mi aspetto che il processo di autorizzazione venga completato rapidamente”, ha sottolineato D. WUNDERLICH, capo della Business Unit German Cities di Bombardier Transportation.

I veicoli a doppio sistema possono circolare sia sulla rete tranviaria urbana che sulle linee ferroviarie. I tram ottengono punti per il loro comfort migliorato e il moderno sistema di informazioni per i passeggeri, migliorando l'esperienza complessiva dei passeggeri. Inoltre, i passeggeri potranno usufruire della

WLAN e di ampie aree multifunzionali con molto spazio per sedie a rotelle, carrozzine e biciclette.

Ciascuno dei veicoli lunghi 37 metri, ha spazio per 244 passeggeri, di cui 93 possono essere seduti. È possibile accoppiare fino a tre tram FLEXITY per trasportare ancora più passeggeri nelle ore di punta. Circa 70 dipendenti sono stati coinvolti nella produzione dei due veicoli a Vienna, che insieme hanno lavorato diverse migliaia di ore. Nei due treni sono stati installati in totale circa 80 chilometri di cavi, il che equivale a un percorso lungo all'incirca quanto i confini della città di Karlsruhe.

I treni sono inoltre realizzati con materiali riciclabili e sono verniciati con vernice idrosolubile, che fornisce un prezioso contributo a una mobilità ferroviaria più sostenibile.

Circa 1.000 tram FLEXITY di Bombardier sono in funzione in 42 città tedesche e più di 5.000 tram e veicoli ferroviari leggeri di Bombar-



(Fonte – Source: Alstom)

Figura 5 - Trasferimento del materiale tramviario da Vienna a Karlsruhe.
 Figure 5 - Transfer of tram rolling stocks from Vienna to Karlsruhe.

dier sono in servizio con successo o su ordinazione in tutto il mondo.

- Nota per il lettore: Informazioni su Albtal-Verkehrs-Gesellschaft Con i suoi treni e autobus, l'Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) trasporta più di 73 milioni di passeggeri all'anno. Con oltre 280 chilometri di binari propri e una rete di metropolitana leggera di oltre 560 chilometri, AVG è la seconda compagnia ferroviaria più grande del Baden-Württemberg dopo la Deutsche Bahn. Non solo fornisce il trasporto locale moderno sull'omonima linea principale da Karlsruhe attraverso la Valle del Alb fino a Bad Herrenalb, ma opera anche nell'area intorno al centro regionale di Karlsruhe. L'AVG è un pilastro elementare del "Modello Karlsruhe", che come sistema tram-treno collega la rete tranviaria interna della città a ventaglio con le linee ferroviarie della regione. Sebbene AVG sia nota principalmente per i suoi veicoli su rotaia leggera, l'azienda è coinvolta anche in altri modi di trasporto. Numerose linee di autobus forniscono a città e villaggi lungo le linee ferroviarie un'offerta di mobilità efficiente e AVG è attiva anche nel trasporto merci con le proprie locomotive nella Foresta Nera settentrionale e nel Kraichgau. L'azienda di trasporti municipali è una controllata al 100% della città di Karlsruhe e impiega circa 900 persone. Ulteriori informazioni: www.avg.info (Comunicato stampa Bombardier, 7 agosto 2020).

Germany: transferring first two FLEXITY trams to Karlsruhe

Bombardier Transportation transferred the first two (Fig. 5) of 20 BOMBARDIER FLEXITY trams from Vienna to Karlsruhe's public transport company Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG). AVG is in the process of modernizing their light rail fleet and ordered the new trams in 2018, bringing the total number of

FLEXITY trams to 62. The total value of the 2018 call-off order amounted to around 87 million euro (\$98 million US) and the 20 vehicles are to be delivered by mid next year.

"With the new vehicles, we are continuing to modernize our fleet while increasing passenger capacity. In addition, the new light rail vehicles will enable us to offer our passengers the best possible comfort and high-quality standards, making public transit a more attractive option for people in the region," said A. EGERER, Technical Director, AVG.

"We're pleased that the trams have arrived in Karlsruhe, via sustainable rail transportation. In the coming weeks, the vehicles will be prepared for operation, tested and finally authorized for passenger service on site. Since the new vehicles differ only slightly in technical terms from the proven trains already in service, I expect the authorization process to be completed quickly," emphasized D. WUNDERLICH, Head of Business Unit German Cities at Bombardier Transportation.

The dual-system vehicles can operate on the inner-city tram network as well as on railway lines. The trams score points for their improved comfort and modern passenger information system, improving the overall passenger experience. Also, passengers will be able to enjoy WLAN and spacious multifunctional areas with plenty of space for wheelchairs, prams and bicycles.

Each of the 37-metre long vehicles, has space for 244 passengers, of which 93 can be seated. Up to three FLEXITY trams can be coupled together to carry even more passengers at peak times. Around 70 employees were involved in the production of the two vehicles in Vienna, who together have worked several thousand hours. A total of around 80 kilometres of cable were installed in the two trains - that is equivalent to a route roughly as long as the Karlsruhe city limits.

The trains are also made of recyclable materials and are painted with water-soluble paint, which makes a valuable contribution to more sustainable rail mobility.

Around 1,000 FLEXITY trams from Bombardier are in operation in 42 German cities and more than 5,000 trams and light rail vehicles from Bombardier are successfully in passenger service or on order worldwide.

- Note for the Reader: about Albtal-Verkehrs-Gesellschaft With its trains and buses, the Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) transports more than 73 million passengers per year. With over 280 kilometres of its own track and a light rail network of more than 560 kilometres, AVG is the second largest railway company in Baden-Württemberg after Deutsche Bahn. It not only provides modern local transport on the eponymous main line from Karlsruhe through the Alb Valley to Bad Herrenalb, but also operates in the area around the Karlsruhe regional centre. The AVG is an elementary pillar of the "Karlsruhe Model", which as a tram-train system links the inner-city tram network of the fan-shaped city with the railway lines in the region.

Although AVG is known primarily for its light rail vehicles, the company is also involved in other modes of transport. Numerous bus lines provide towns and villages along the railway lines with an efficient mobility offer and AVG is also active in freight transport with its own locomotives in the northern Black Forest and Kraichgau. The municipal transport company is a 100% subsidiary of the city of Karlsruhe and employs around 900 people. Further information: www.avg.info (Bombardier Press Release, August 7th, 2020).

INDUSTRIA (MANUFACTURES)

Germania: DB investe un miliardo di euro nel nuovo ICE

A partire dal 2022, DB amplierà la sua flotta principale con 30 nuovi treni ad alta velocità (Fig. 6). Deut-

sche Bahn ha assegnato l'ordine da un miliardo di euro a Siemens Mobility. DB ha indetto gare d'appalto alla fine del 2019, quando il governo federale ha annunciato che avrebbe ridotto l'imposta sul valore aggiunto sui biglietti ferroviari principali a partire dall'inizio del 2020.

I treni inizialmente circoleranno sulle rotte tra lo stato del Nord Reno-Westfalia e Monaco di Baviera attraverso la linea ad alta velocità Colonia-Reno-Meno. I nuovi treni aumenteranno la capacità giornaliera di passeggeri di DB su queste rotte principali di 13.000 posti. Il Dr. R. LUTZ, CEO di Deutsche Bahn AG, ha dichiarato: "La giornata segna un grande passo per un sistema ferroviario forte ed ecologico: DB sta investendo in nuovi treni a un livello record.

La nostra flotta riceverà materiale aggiuntivo all'avanguardia con i nuovi treni ICE e i nostri passeggeri beneficeranno di più posti a sedere, maggiore comfort e velocità più elevate entro la fine del 2022. L'intera flotta DB crescerà del 20% rispetto ai prossimi an-

ni. Anche se la domanda è fortemente diminuita a causa della pandemia della corona, tutto parla a favore del trasporto ferroviario rispettoso del clima a lungo termine. Ecco perché ci impegniamo per la crescita!"

A. SCHEUER, ministro federale tedesco per i trasporti e le infrastrutture digitali, ha commentato: "I nuovi e ultramoderni treni ICE rendono i viaggi in treno ancora più attraenti, anche perché i treni ad alta velocità ad alte prestazioni, insieme alle moderne infrastrutture ferroviarie, sono un prerequisito fondamentale per aumentare la frequenza del servizio ferroviario a livello nazionale. Con questa mossa, la ferrovia sta diventando sempre più un'alternativa rispettosa del clima per i viaggi a lunga distanza. L'ordine è anche un forte stimolo economico e quindi un segnale positivo per molti dipendenti del settore ferroviario e per le loro famiglie.

Con un ordine di queste dimensioni garantiamo migliaia di posti di lavoro e rafforziamo le innovazioni realizzate in Germania".

"Stiamo aiutando Deutsche Bahn ad attuare il suo piano generale per trasformare il settore dei trasporti tedesco. L'obiettivo è ridurre notevolmente le emissioni di CO₂ e allo stesso tempo attirare più persone verso i trasporti pubblici", ha affermato R. BUSCH, Deputy CEO e membro del consiglio di amministrazione di Siemens AG. "Siemens e DB godono da tempo di una partnership di grande successo. Il requisito più importante per l'ordine ICE era di portare i nuovi treni sulle rotaie molto rapidamente. Possiamo fare esattamente questo affidandoci alla nostra collaudata piattaforma Velaro."

Entro il 2026, sul sistema ferroviario tedesco circoleranno 421 treni ICE con 220.000 posti. Oltre ai 30 nuovi treni ICE appena ordinati, c'è un'opzione per altri 60 treni.

I nuovi treni ICE saranno prodotti negli stabilimenti Siemens nel Nord Reno-Westfalia, in Baviera e in Austria. Tecnicamente, il treno si basa sulla collaudata piattaforma dell'ICE 3. I nuovi treni avranno 440 posti a sedere e una velocità massima di



(Fonte – Source: Siemens)

Figura 6 - Il convoglio AV di DB ICE 3 in proposta di nuova architettura e configurazione.
 Figure 6 - The high-speed train of DB ICE 3 proposed for a new architecture and configuration.

320 km / h. Offriranno ai passeggeri maggiore comfort e praticità con funzionalità come finestre trasparenti per la frequenza per una ricezione stabile del telefono cellulare e spazio per il trasporto di biciclette (Comunicato Stampa di Siemen, 15 luglio 2020).

Germany: DB invests one billion euros in new ICE

Beginning in 2022, DB will expand its mainline fleet with 30 new high-speed trains (Fig. 6). Deutsche Bahn has awarded the billion-euro order to Siemens Mobility. DB called for tenders at the end of 2019 when the federal government announced it would be reducing the value-added tax on mainline rail tickets as of the beginning of 2020.

The trains will initially run on routes between the state of North Rhine-Westphalia and Munich via the high-speed Cologne-Rhine-Main line. The new trains will increase DB's daily passenger capacity on these mainline routes by 13,000 seats. Dr. R. LUTZ, CEO of Deutsche Bahn AG said: "This day marks a big step for a strong and environmentally friendly rail system: DB is investing in new trains at a record level.

Our fleet will be getting state-of-the-art additions with the new ICE trains, and our passengers will benefit from more seats, greater comfort and higher speeds by the end of 2022. The entire DB fleet will grow by 20 percent over the coming years. Even though demand has sharply declined due to the corona pandemic, everything speaks in favor of climate-friendly rail transport for the longer term. That's why we're committed to growth!"

A. SCHEUER, Germany's Federal Minister for Transportation and Digital Infrastructure, commented: "The new, ultra-modern ICE trains make rail travel even more attractive – also because high-performance high-speed trains, along with modern rail infrastructure, are a key prerequisite for increasing the frequency of nation-wide rail service. With this move, rail is increasingly becoming a climate-friendly

alternative for long-distance travel. The order is also a strong economic stimulus and therefore a positive signal for many employees in the rail industry and their families.

With an order of this size, we are securing thousands of jobs and strengthening innovations made in Germany."

"We are helping Deutsche Bahn implement its master plan for transforming Germany's transport sector. The goal is to massively reduce CO₂ emissions while at the same time attracting more people to public transport," said R. BUSCH, Deputy CEO and Member of the Managing Board of Siemens AG. "Siemens and DB have long enjoyed a highly successful partnership. The most important requirement for the ICE order was to get the new trains on the rails very quickly. We can do exactly that by relying on our proven Velaro platform."

By 2026, 421 ICE trains with 220,000 seats will be operating on Germany's rail system. In addition to the 30 new ICE trains just ordered, there is an option for an additional 60 trains.

The new ICE trains will be manufactured at Siemens locations in North Rhine-Westphalia, Bavaria and Austria. Technically, the train is based on the proven platform of the ICE 3. The new trains will have 440 seats and a top speed of 320 km/h. They will offer passengers greater comfort and convenience with features like frequency transparent windows for stable mobile phone reception and space for transporting bicycles (Siemen Press Release, July 15th, 2020).

VARIE (OTHERS)

Internazionale: l'ERA pubblica la relazione biennale sui progressi della sicurezza e dell'interoperabilità delle ferrovie nell'UE

Il monitoraggio della sicurezza e dell'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione è uno dei compi-

ti fondamentali dell'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie. Il rapporto pubblicato si basa sui dati per il periodo di rendicontazione 2018 e, ove disponibili, per il 2019. Questo rapporto fornisce una panoramica completa dello sviluppo della sicurezza ferroviaria e dell'interoperabilità nell'Unione europea. Dovrebbe facilitare il processo decisionale basato su dati concreti a livello dell'UE.

Le ferrovie europee rimangono tra le più sicure al mondo con una fatalità che si verifica in media ogni 25 miliardi di chilometri. Gli incidenti gravi con più di cinque decessi stanno diventando sempre più rari e il 2018 è stato il primo anno dalla fine degli anni '80 in cui non sono stati riportati incidenti ferroviari rilevanti. Il direttore esecutivo di ERA, J. DOPPELBAUER, tuttavia, sollecita il settore: "Non possiamo mai permetterci di essere compiacenti. A differenza delle industrie aeronautiche e marittime europee, le ferrovie non hanno ancora implementato uno schema sistematico e completo di segnalazione di eventi in materia di sicurezza a livello dell'UE, che consentirebbe non solo di apprendere efficacemente dagli incidenti gravi, ma anche da incidenti senza vittime. Diverse aree in cui la sicurezza ha ristagnato di recente, come i passaggi a livello e la sicurezza dei lavoratori ferroviari o gli incendi del materiale rotabile, trarrebbero vantaggio in particolare da una più ampia condivisione delle informazioni. Invito tutte le parti ferroviarie ad essere fortemente impegnate a migliorare la sicurezza ferroviaria applicando rigorosamente un solido sistema di gestione della sicurezza e implementando una cultura della sicurezza ferroviaria positiva".

Notiamo un solido progresso nell'interoperabilità ferroviaria per quanto riguarda l'allineamento dei quadri operativi in termini di regole, tuttavia sono visibili solo modesti miglioramenti nel rendere interoperabili gli asset ferroviari. Ai valichi di frontiera le debolezze dell'interoperabilità ferroviaria sono più evidenti. In molti settori, i ritardi nell'attuazione dei requisiti legali in alcuni

Stati membri ritardano di conseguenza lo spiegamento interoperabile delle ferrovie in altri paesi, privandoli di tutti i vantaggi del sistema armonizzato. “Dobbiamo tutti intensificare i nostri sforzi, in particolare nel settore dell’interoperabilità dei dati ferroviari”, afferma J. DOPPELBAUER: “I dati ferroviari interoperabili di alta qualità sono essenziali per le ferrovie europee. Invito tutte le parti coinvolte a intensificare la loro collaborazione con l’Agenzia”.

La relazione copre geograficamente i 28 Stati membri alla fine del 2019. Poiché Cipro e Malta non dispongono di sistemi ferroviari coperti dalla legislazione dell’UE, il sistema ferroviario dell’Unione è costituito da 26 Stati membri. L’intero rapporto può essere scaricato dal collegamento web ERA “https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications/safety-and-interoperability-progress-reports_en.pdf” (Notizie dall’ERA, 16 luglio 2020).

International: ERA publishes biennial Report on Progress with Railway Safety and Interoperability in the EU

Monitoring safety and interoperability of the Union railway system is one of the key tasks of the European Union Agency for Railways. The report published is based on data for the

reporting period 2018, and where available, for 2019. This report provides a thorough overview of the development of railway safety and interoperability in the European Union. It should facilitate evidence-based policy-making at EU level.

European railways remain among the safest in the world with one passenger fatality occurring each 25 billion kilometers on average. Major accidents with more than five fatalities are becoming increasingly rare, 2018 being the first year since the late 1980s with no major railway accident reported. ERA’s Executive Director, J. DOPPELBAUER however urges the sector: “We can never afford to be complacent. Unlike the European aviation and maritime industries, railways still have not implemented a systematic and comprehensive EU-wide safety occurrence reporting scheme, which would enable not only to learn effectively from major accidents, but also from incidents without victims. Several areas in which safety has been stagnating recently, such as level crossing and railway workers safety, or rolling stock fires, would particularly benefit from wider information sharing. I invite all railway parties to be strongly committed to enhancing railway safety by rigorously applying a robust Safety Management System and by implementing a positive railway safety culture.”

We notice a sound progress in railway interoperability concerning the alignment of operational frameworks in terms of rules, however only modest improvements are visible in making the railway assets interoperable. At border crossings the weaknesses in railway interoperability are most visible. In many areas, delays in the implementation of legal requirements in a few Member States consequently delay the interoperable deployment of railways in other countries, depriving them of the full benefits from the harmonised system. “We all need to enhance our efforts in particular in the area of railway data interoperability”, says J. DOPPELBAUER: “high quality interoperable railway data are essential for European railways. I invite all parties involved to intensify their collaboration with the Agency.”

The report geographically covers the 28 Member States as of end 2019. Since Cyprus and Malta do not have railway systems that are covered by the EU legislation, the Union railway system is constituted by 26 Member States. The whole report can be downloaded from ERA-web link “https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications/safety-and-interoperability-progress-reports_en.pdf” (News from ERA, July 16th, 2020)