

Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION

Cina: debutta il prototipo del treno ad alta velocità più veloce al mondo

I prototipi del treno proiettile CR450 (Fig. 1), con una velocità di prova fino a 450 chilometri orari e una velocità operativa di 400 chilometri orari, sono stati presentati a Pechino, evidenziando i progressi all'avanguardia della Cina nella tecnologia ferroviaria e i contributi all'industria ferroviaria globale.

Il CR450 è significativamente più veloce dei treni ad alta velocità CR400 Fuxing attualmente in servizio, che operano a velocità di 350 chilometri orari.

La China State Railway Group Co., Ltd. (China Railway) organizzerà una serie di test di linea per i prototipi e ottimizzerà gli indicatori tecnici per garantire che il CR450 entri in servizio commerciale il prima possibile.

- Guidato dall'innovazione

Rispetto ai suoi predecessori, la resistenza operativa complessiva del CR450 sarà ridotta del 22% e il suo peso sarà ridotto del 10%, secondo China Railway. I nuovi prototipi sono due modelli CR450: il CR450AF e il CR450BF, entrambi caratterizzati da una formazione a otto carrozze con quattro carrozze motorizzate e quattro non motorizzate, secondo CRRC Corporation Limited (CRRC), il principale produttore di treni cinesi.

I treni ad alta velocità sono caratterizzati da un avanzato sistema di trazione a magnete permanente raf-

freddato ad acqua e da un affidabile sistema di carrelli ad alta stabilità, che garantisce eccellenti prestazioni e sicurezza durante le operazioni.

I treni sono dotati di un avanzato sistema di frenata di emergenza multilivello e di oltre 4.000 sensori per il monitoraggio in tempo reale dei sistemi chiave, tra cui la carrozza, il pantografo ad alta tensione, il controllo del treno e i sistemi di rilevamento incendi. È stato utilizzato anche un sistema over-the-horizon per un migliore riconoscimento delle situazioni di emergenza, secondo CRRC.

Il CR450 introduce un nuovo design del vano carrello per ridurre al minimo la resistenza dell'aria ad alte velocità, insieme a un frontale a bassa resistenza aerodinamica e dalla geometria "affilata", parabrezza aereo-

dinamici e materiali leggeri. Integra tecniche avanzate di controllo del rumore in diverse aree e frequenze, riducendo il rumore interno di 2 decibel e aumentando lo spazio di servizio passeggeri del 4 per cento rispetto ai suoi predecessori.

Queste innovazioni sono destinate a dare nuova vita al progresso globale della tecnologia ferroviaria ad alta velocità, secondo il CRRC.

- Portata globale

Dal lancio della ferrovia interurbana Pechino-Tianjin nel 2008 con velocità progettate di 350 chilometri orari, la Cina ha costruito la rete ferroviaria ad alta velocità più estesa e avanzata al mondo.

Grandi progetti come il collegamento ferroviario espresso Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong hanno notevolmente migliorato la connettività e lo sviluppo regionale. Ad oggi, la lunghezza totale dei binari ferroviari operativi ad alta velocità in Cina ha raggiunto circa 47.000 chilometri, come mostrato dai dati della National Railway Administration.

L'espansione della rete ferroviaria nazionale ad alta velocità ha svolto un ruolo cruciale nello sviluppo economico e sociale del paese, riducendo



(Fonte - Source: China State Railways)

Figura 1 - Il treno proiettile CR450AF a Pechino, capitale della Cina, il 29 dicembre 2024.

Figure 1 - The CR450AF bullet train in Beijing, capital of China, Dec. 29th, 2024.

i tempi di percorrenza e stimolando lo sviluppo industriale lungo le tratte ferroviarie. I treni ad alta velocità della Cina, un esempio riuscito di innovazione indipendente, sono ora visti come un biglietto da visita cinese e sono stati accolti a livello globale.

A luglio di quest'anno è stato notato che la ferrovia ad alta velocità Jakarta-Bandung in Indonesia ha trasportato 4 milioni di passeggeri dall'inizio delle operazioni commerciali il 17 ottobre 2023. I macchinisti indonesiani hanno fatto funzionare i treni a velocità di 350 chilometri orari, nel primo progetto ferroviario ad alta velocità all'estero a utilizzare appieno i sistemi ferroviari, la tecnologia e i componenti industriali cinesi.

La ferrovia ad alta velocità Belgrado-Novi Sad, un altro progetto costruito dalla Cina, ha festeggiato il suo secondo anniversario a marzo. Negli ultimi due anni, il progetto ha effettivamente migliorato la connettività locale.

Avviato dall'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC) nel 1992, il Congresso mondiale UIC sull'alta velocità ferroviaria si è tenuto ogni due o tre anni da allora. Il 12° congresso si terrà a Pechino dall'8 all'11 luglio 2025 e sarà una potente testimonianza dei progressi e dei contributi della Cina all'industria ferroviaria ad alta velocità globale. La Cina ha guidato lo sviluppo di tutti i 13 standard ferroviari internazionali ad alta velocità a livello di sistema stabiliti dall'UIC, come annunciato all'influente 17° Zhan Tianyou Railway Science and Technology Award a novembre (Da: *Ferrovie dello Stato Cinese*, 29 dicembre 2024).

China: debuts prototype of fastest high-speed train in the world

Prototypes of the CR450 bullet train (Fig. 1), with a test speed of up to 450 kilometers per hour and an operational speed of 400 kilometers per hour, were debuted in Beijing, highlighting China's cutting-edge advancements in rail technology and contributions to the global rail industry.

The CR450 is significantly fast-

er than the CR400 Fuxing high-speed trains currently in service, which operate at speeds of 350 kilometers per hour.

The China State Railway Group Co., Ltd. (China Railway) will arrange a series of line tests for the prototypes and optimize technical indicators to ensure the CR450 enters commercial service as soon as possible.

• *Innovation-Driven*

Compared to its predecessors, the overall operational resistance of the CR450 will be decreased by 22% and its weight will be cut by 10%, according to China Railway.

The new prototypes are two CR450 models: the CR450AF and the CR450BF, both featuring an eight-car formation with four powered and four non-powered carriages, according to CRRC Corporation Limited (CRRC), China's leading train maker.

The high-speed trains are characterized by an advanced, water-cooled, permanent magnet traction system, and a reliable, high-stability bogie system, ensuring excellent performance and safety throughout operations.

The trains are equipped with an advanced, multi-level emergency braking system and over 4,000 sensors for the real-time monitoring of key systems, including car body, high-voltage pantograph, train control and fire detection systems. An over-the-horizon system has also been utilized for improved emergency situation recognition, according to the CRRC.

The CR450 introduces a new bogie enclosure design to minimize air resistance at high speeds, along with a streamlined low-drag, sharp-nosed front, aerodynamic windshields and lightweight materials.

It integrates advanced noise reduction techniques across different areas and frequencies, reducing interior noise by 2 decibels and increasing passenger service space by 4 percent compared to its predecessors.

These innovations are set to breathe new life into the global advancement of high-speed rail technology, according to the CRRC.

• *Global Reach*

Since it launched the Beijing-Tianjin Intercity Railway in 2008 with designed speeds of 350 kilometers per hour, China has built the world's most extensive and advanced high-speed rail network.

Major projects such as the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link have significantly enhanced connectivity and regional development. To date, the total length of China's operational high-speed rail tracks has reached about 47,000 kilometers, as shown by data from the National Railway Administration.

The expansion of the national high-speed rail network has played a crucial role in the country's economic and social development, reducing travel times and boosting industrial development along railway routes.

China's high-speed trains - a successful example of independent innovation - are now seen as a Chinese calling card and have been welcomed globally.

It was noted in July this year that Indonesia's Jakarta-Bandung high-speed railway had carried 4 million passengers since it began commercial operations on Oct. 17, 2023. Indonesian drivers have been operating trains at speeds of 350 kilometers per hour, in the first overseas high-speed railway project to fully utilize Chinese rail systems, technology and industrial components.

The Belgrade-Novi Sad high-speed railway, another Chinese-built project, celebrated its second anniversary in March. Over the past two years, the project has effectively enhanced local connectivity.

Initiated by the International Union of Railways (UIC) in 1992, the UIC World Congress on High-Speed Rail has been held every two to three years since. The 12th congress will be held in Beijing from July 8 to 11, 2025, and is set to be a powerful testament to China's progress in and contributions to the global high-speed rail industry.

China has spearheaded the development of all 13 system-level internation-

al high-speed rail standards set by the UIC, as announced at the influential 17th Zhan Tianyou Railway Science and Technology Award ceremony in November (From: China State Railways, December 29th, 2024).

Svizzera: dal 2025 i treni delle FFS sono alimentati al 100% da energie rinnovabili

Dal 1° gennaio 2025, viaggiare con le FFS è ancora più rispettoso dell'ambiente: da questa data i treni delle FFS circolano con corrente ferroviaria proveniente interamente da fonti rinnovabili e certificata con relative garanzie di origine.

In precedenza, circa il 90% della corrente ferroviaria era costituito da energia idroelettrica e il restante 10% da una partecipazione in centrali nucleari risalente agli anni Settanta. Le FFS non utilizzano più l'energia proveniente da questa partecipazione per l'esercizio ferroviario, ma la vendono sul mercato dell'elettricità. Allo stesso tempo, acquistano sul mercato svizzero ed europeo la quantità corrispondente di elettricità da fonti rinnovabili.

- Il treno è da sempre un mezzo di trasporto rispettoso del clima

La ferrovia è sempre stata ecologica: è il mezzo più rispettoso del clima, insieme al trasporto non motorizzato. La ferrovia è responsabile solo dello 0,3% delle emissioni di CO₂ prodotte dai trasporti in Svizzera. Per trasportare il 17% di viaggiatori e il 38% di merci, la ferrovia utilizza solo il 5% dell'intera energia consumata in Svizzera per i trasporti terrestri.

- Un passo avanti verso il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità

Il passaggio al 100% di corrente ferroviaria rinnovabile fa parte della strategia di sostenibilità delle FFS. L'obiettivo dell'azienda è contribuire all'Accordo sul clima di Parigi e, rispetto al 2018, dimezzare le proprie emissioni di gas serra entro il 2030. Le FFS si prefiggono di ridurre le emissioni di gas serra di oltre il 90% entro il 2040. Per raggiungere questi

obiettivi, le FFS risparmiano energia, puntano sulle fonti rinnovabili e sull'economia circolare e sostituiscono i gas tecnici dannosi per il clima con alternative più rispettose dell'ambiente, come prodotti refrigeranti più ecologici per la climatizzazione dei treni.

- Garanzie di origine per l'elettricità da fonti rinnovabili

In sede di produzione di energia elettrica vengono generate le cosiddette garanzie di origine, che certificano la provenienza della corrente prodotta e vengono poi utilizzate per l'etichettatura dell'elettricità. Il loro scopo principale è creare trasparenza nei confronti dei consumatori finali e della clientela. Dal 2025, tutta la corrente ferroviaria utilizzata nell'esercizio del sistema ferroviario svizzero dispone di garanzia di origine come elettricità da fonti rinnovabili (Da: *Comunicato Stampa SBB/CFF/FFS*, 17 Dicembre, 2024).

Switzerland: SBB trains to be powered 100% by renewable energy from 2025

From 1 January 2025, travelling with SBB will be even more environmentally friendly: from this date, SBB trains will run on railway electricity that comes entirely from renewable sources and is certified with the corresponding guarantees of origin.

Previously, around 90% of railway electricity came from hydroelectric power and the remaining 10% from a stake in nuclear power plants dating back to the 1970s. SBB no longer uses the energy from this stake for railway operations but sells it on the electricity market. At the same time, it purchases the corresponding amount of electricity from renewable sources on the Swiss and European markets.

- *The train has always been a climate-friendly means of transport*

Rail has always been environmentally friendly: it is the most climate-friendly means of transport, together with non-motorised transport. Rail is responsible for just 0.3% of CO₂ emissions from transport in Switzer-

land. To transport 17% of passengers and 38% of goods, rail uses only 5% of the total energy consumed in Switzerland for land transport.

- *A step towards achieving sustainability goals*

The switch to 100% renewable rail electricity is part of SBB's sustainability strategy. The company's goal is to contribute to the Paris Climate Agreement and compared to 2018, to halve its greenhouse gas emissions by 2030. SBB aims to reduce greenhouse gas emissions by more than 90% by 2040. To achieve these goals, SBB saves energy, focuses on renewable sources and the circular economy, and replaces climate-damaging technical gases with more environmentally friendly alternatives, such as greener refrigerants for air conditioning on trains.

- *Guarantees of origin for electricity from renewable sources*

*When electricity is produced, so-called guarantees of origin are generated, which certify the origin of the electricity produced and are then used for electricity labelling. Their main purpose is to create transparency for end consumers and customers. From 2025, all railway electricity used in the operation of the Swiss railway system will have a guarantee of origin as electricity from renewable sources (From: *SBB/CFF/FFS Press Release*, December 17th, 2024).*

Regno Unito: contratti per infrastrutture e servizi per la seconda linea ferroviaria ad alta velocità della Gran Bretagna

Siemens Mobility si è aggiudicata quattro importanti contratti da HS2 Ltd e si unirà ai principali appaltatori della Rail Systems Alliance. Siemens Mobility avrà un ruolo cruciale nella fornitura e gestione della nuova ferrovia ad alta velocità britannica lunga 225 chilometri che collegherà Londra e le West Midlands. Per la prima volta, Siemens Mobility implementerà le operazioni automatiche dei treni [ATO] lungo il percorso tramite il sistema di controllo dei treni europeo [ETCS] di livello 2 su

una rete ad alta velocità, consentendo operazioni ferroviarie semi-automatiche (grado di automazione 2) per una migliore capacità, puntualità ed efficienza energetica. Un altro contratto si concentra su un sistema di gestione ingegneristica che consentirà il controllo e il monitoraggio in tempo reale delle apparecchiature ferroviarie, migliorando in definitiva l'affidabilità e l'efficienza. Siemens Mobility ha inoltre costituito una joint venture con Costain Ltd per fornire sistemi di alimentazione ad alta tensione lungo il percorso HS2. Infine, Siemens Mobility si occuperà dell'implementazione dei sistemi di telecomunicazioni e sicurezza operativi per l'intero percorso HS2. Si prevede che tutti i contratti aggiudicati inizieranno nel 2025 con un valore totale dell'ordine di circa 670 milioni di euro, incluso l'accordo di manutenzione a lungo termine e potenzialmente includendo opzioni aggiuntive.

“HS2 è destinato a trasformare il viaggio in treno offrendo viaggi passeggeri più rapidi e affidabili e liberando percorsi merci nel Regno Unito. Siamo molto orgogliosi di fornire la nostra soluzione ATO su ETCS a bordo strada, consentendo per la prima volta operazioni ferroviarie semi-automatizzate per una migliore capacità, puntualità ed efficienza energetica nei viaggi ad alta velocità. Inoltre, forniremo tecnologia di elettrificazione all'avanguardia e supporto alla manutenzione per questo progetto rivoluzionario”, ha affermato M. PETER, CEO di Siemens Mobility. “HS2 svolgerà un ruolo fondamentale nel collegare le due città più grandi del Regno Unito e nel guidare la crescita e la sostenibilità a livello nazionale. Con i nostri 5.500 dipendenti nel Regno Unito, Siemens Mobility è pienamente impegnata a fornire soluzioni di trasporto avanzate progettate e costruite in Gran Bretagna”.

- Comando, controllo, segnalazione e gestione del traffico [CCS&TM]

Siemens Mobility progetterà, produrrà, fornirà, installerà, supervisionerà, ispezionerà, autorizzerà la

sicurezza, testerà, metterà in funzione e manterrà un sistema di segnalazione European Train Control System [ETCS] di livello 2 all'avanguardia e una soluzione di gestione del traffico con funzionamento automatico del treno a bordo strada presso GoA2. Basandosi sulla tecnologia di segnalazione di successo di Siemens Mobility implementata in progetti come Thameslink e l'East Coast Digital Programme, questa soluzione eliminerà la necessità di segnali tradizionali lungo i binari fornendo una segnalazione digitale che invia informazioni direttamente al macchinista tramite uno schermo nella cabina. Ciò migliorerà le operazioni e semplificherà notevolmente la manutenzione rispetto ai sistemi di controllo dei treni convenzionali. Siemens Mobility fornirà servizi di supporto tecnico per il sistema per almeno 15 anni.

- Sistema di gestione ingegneristica

Siemens Mobility progetterà, produrrà, fornirà, installerà, integrerà, testerà, metterà in funzione e manterrà un sistema integrato di controllo di supervisione e acquisizione dati [SCADA] che consentirà il controllo e il monitoraggio in tempo reale delle apparecchiature ferroviarie, migliorando in definitiva l'affidabilità e l'efficienza, utilizzando la tecnologia aziendale e la fornitura di manutenzione e supporto tecnico. Siemens Mobility sfrutterà i suoi 50 anni di esperienza nella fornitura di sistemi SCADA avanzati da progetti come la linea Elizabeth a Londra. Siemens Mobility fornirà servizi di supporto tecnico per il sistema per almeno 15 anni.

- Sistemi di alimentazione ad alta tensione [HV]

Una joint venture tra Siemens Mobility e Costain progetterà, produrrà, fornirà, installerà, testerà, metterà in funzione e manterrà sistemi di alimentazione ad alta tensione per il progetto ferroviario ad alta velocità HS2. Come parte della costruzione di HS2, sottostazioni di trazione e non di trazione saranno costruite lungo la linea ferroviaria. Queste sottostazioni svolgeranno un ruolo fondamentale nel facilitare la fornitura di energia dalla National Grid ai treni ad alta

velocità e ad altri sistemi ferroviari, garantendone un funzionamento efficiente e affidabile. Siemens Mobility e Costain forniranno servizi di manutenzione per il sistema per almeno sette anni.

- Sistemi operativi di telecomunicazioni e sicurezza

Siemens Mobility progetterà, produrrà, fornirà, installerà, autorizzerà la sicurezza, testerà, metterà in funzione e manterrà un sistema operativo di telecomunicazioni e sicurezza lungo il percorso HS2. Ciò fornirà comunicazioni sicure, digitali e wireless tramite Global System for Mobile Communications-Railway [GSM-R] tra i conducenti lungo il percorso. Saranno prese disposizioni passive per un aggiornamento del Future Railway Mobile Communication System [FRMCS]. La società fornirà servizi di supporto tecnico per il sistema per almeno otto anni.

- HS2: destinata a trasformare i viaggi in treno in Gran Bretagna

HS2, la nuova ferrovia ad alta velocità attualmente in costruzione, è destinata a trasformare il panorama dei trasporti in Gran Bretagna. Con una lunghezza di 225 chilometri, la linea collegherà Londra a Birmingham con una diramazione per Handsacre, collegando i treni HS2 ad altre città del Regno Unito nel Nord Ovest e oltre. Come seconda ferrovia ad alta velocità appositamente costruita in Gran Bretagna, HS2 segue le orme di High Speed 1, che collega Londra al tunnel della Manica. HS2 offrirà viaggi più rapidi ed efficienti, aprendo nuove possibilità sia per i viaggi d'affari che per quelli di piacere in tutta la nazione.

- Siemens Mobility: rivoluziona i viaggi in treno nel Regno Unito

Con oltre 170 anni di storia nel Regno Unito, Siemens Mobility è stata in prima linea per trasformare ferrovie, viaggi e trasporti. Impiegando circa 5.500 persone in oltre 30 siti, tra cui stabilimenti di produzione ad Ashby-de-la-Zouch, Leicestershire; Chippenham, Wiltshire; e Goole, East Yorkshire, l'azienda è profondamente impegnata a supportare le

economie locali. Siemens Mobility è leader nella tecnologia di segnalazione digitale e fornisce soluzioni di servizi all'avanguardia. A ottobre, l'azienda ha inaugurato il suo Rail Village da 277 milioni di euro a Goole, una struttura all'avanguardia dedicata alla produzione di treni della linea Piccadilly e delle future flotte del Regno Unito. In qualità di partner di fiducia, Siemens Mobility continua a guidare l'innovazione, la sostenibilità e l'efficienza nella rete di trasporto del Regno Unito (Da: *Comunicato Stampa Siemens Mobility*, 9 gennaio 2025).

United Kingdom: infrastructure and service contracts for Britain's second high-speed rail line

Siemens Mobility has been awarded four significant contracts by HS2 Ltd and will join key contractors under the Rail Systems Alliance. Siemens Mobility will play a crucial role in the delivery and operation of the new 225-kilometer-long British high-speed railway that will connect London and the West Midlands. For the first time, Siemens Mobility will implement wayside Automatic Train Operations [ATO] over the European Train Control System [ETCS] Level 2 on a high-speed network, enabling semi-automatic train operations (Grade of Automation 2) for improved capacity, punctuality and energy efficiency. Another contract focuses on an Engineering Management System that will enable real-time control and monitoring of railway equipment, ultimately enhancing reliability and efficiency. Siemens Mobility also formed a joint venture with Costain Ltd to deliver high voltage power supply systems along the HS2 route. Finally, Siemens Mobility will take charge of implementing Operational Telecommunications and Security Systems for the entire HS2 route. All awarded contracts are expected to commence in 2025 with a total order value of approximately 670 million Euros, including long-term maintenance agreement, and potentially including additional options.

"HS2 is set to transform rail travel

by offering faster and more reliable passenger journeys and freeing up freight paths in the UK. We are very proud to provide our wayside ATO over ETCS solution, enabling semi-automated train operations for improved capacity, punctuality, and energy efficiency on high-speed travel for the first time. Furthermore, we will deliver cutting-edge electrification technology and maintenance support for this groundbreaking project," said M. PETER, CEO of Siemens Mobility. "HS2 will play a vital role in connecting the UK's two largest cities and driving growth and sustainability nationwide. With our 5,500 UK employees, Siemens Mobility is fully committed to delivering advanced transportation solutions designed and built in Britain."

- *Command, Control, Signaling & Traffic Management [CCS&TM]*

Siemens Mobility will design, manufacture, supply, install, supervise, inspect, safety authorize, test, commission and maintain a state-of-the-art European Train Control System [ETCS] Level 2 signaling system and traffic management solution with wayside Automatic Train Operation at GoA2. Building on Siemens Mobility's successful signaling technology implemented in projects like Thameslink and the East Coast Digital Programme, this solution will eliminate the need for traditional signals along the tracks by providing digital signaling that feeds information directly to the train driver via a screen in their cab. This will improve operations and substantially simplify maintenance compared to conventional train control systems. Siemens Mobility will provide technical support services for the system for at least 15 years.

- *Engineering Management System*

Siemens Mobility will design, manufacture, supply, install, integrate, test, commission and maintain an integrated Supervisory Control and Data Acquisition [SCADA] system that will enable real-time control and monitoring of railway equipment, ultimately enhancing reliability and efficiency, utilizing the company's technology and provision of maintenance and technical support. Siemens Mobility will

leverage its 50 years of experience in delivering advanced SCADA systems from projects such as the Elizabeth line in London. Siemens Mobility will provide technical support services for the system for at least 15 years.

- *High voltage [HV] power supply systems*

A Siemens Mobility and Costain joint venture will design, manufacture, supply, install, test, commission and maintain a high voltage power supply systems for the HS2 high-speed rail project. As part of the construction of HS2, traction and non-traction sub-stations will be built alongside the railway line. These sub-stations will play a critical role in facilitating the delivery of power from the National Grid to high-speed trains and other railway systems, ensuring their efficient and reliable operation. Siemens Mobility and Costain will provide maintenance services for the system for at least seven years.

- *Operational Telecommunications and Security Systems*

Siemens Mobility will design, manufacture, supply, install, safety authorize, test, commission, and maintain an Operational Telecommunications and Security System along the HS2 route. This will provide Global System for Mobile Communications-Railway [GSM-R] secure, digital, wireless communications between drivers along the route. Passive provision will be made for an upgrade to the Future Railway Mobile Communication System [FRMCS]. The company will provide technical support services for the system for at least eight years.

- *HS2: Set to transform rail travel in Britain*

HS2, the new high-speed railway currently being constructed, is set to transform Britain's transportation landscape. Spanning 225 kilometers, the line will connect London to Birmingham with a spur to Handsacre, connecting HS2 trains to other UK cities in the North West and beyond. As Britain's second purpose-built high-speed railway, HS2 follows in the footsteps of High Speed 1, which links London to the Channel Tunnel. HS2

will deliver faster and more efficient journeys, opening new possibilities for both business and leisure travel throughout the nation.

- *Siemens Mobility: Revolutionizing rail travel in the UK*

With over 170 years of history in the UK, Siemens Mobility has been at the forefront to transform rail, travel, and transport. Employing approximately 5,500 people across over 30 sites, including manufacturing facilities in Ashby-de-la-Zouch, Leicestershire; Chippenham, Wiltshire; and Goole, East Yorkshire, the company is deeply committed to supporting local economies. Siemens Mobility leads in digital signaling technology and provides cutting-edge service solutions. In October, the company opened its €277 million Rail Village in Goole, a state-of-the-art facility dedicated to manufacturing Piccadilly line trains and future UK fleets. As a trusted partner, Siemens Mobility continues to drive innovation, sustainability, and efficiency across the UK's transportation network (From: Siemens Mobility Press Release, January 9th, 2025).

TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

USA: servizi di gestione e manutenzione per Metrolink nella California meridionale

Alstom ha annunciato di essersi aggiudicata un contratto dalla Southern California Regional Rail Authority (Metrolink) per la gestione, la manutenzione e l'assistenza del sistema ferroviario regionale per passeggeri (Fig. 2). Il contratto ha una durata base di cinque anni, un valore di circa 515 milioni di dollari USA (490 milioni di euro) e durerà dal 1 gennaio 2025 al 30 giugno 2030, impiegando oltre 400 membri del team Alstom nella California meridionale. Il contratto prevede una potenziale estensione di tre anni, che porterebbe il valore totale del contratto base a circa 860 milioni di dollari USA (817 milioni di euro).

Questa aggiudicazione del contratto è un'estensione della partnership di successo che Alstom ha costruito con Metrolink, risalente alla consegna delle prime carrozze Bilevel per Metrolink più di 30 anni fa. Alstom è fornitore di servizi di manutenzione per la flotta Metrolink dal 1998.

“Siamo grati per la fiducia che la Southern California Regional Rail Authority e il suo Consiglio di amministrazione hanno riposto in Alstom mentre espandiamo il nostro ruolo per supportare le loro esigenze operative e di manutenzione”, ha affermato M. KEROUILLÉ, Presidente di Alstom Americas. “I clienti Metrolink stanno facendo la loro parte per ridurre la congestione del traffico e l'inquinamento e ci impegniamo a portare loro la nostra esperienza e dedizione per fornire un servizio di livello mondiale e per aiutare Metrolink a prepararsi ad accogliere visitatori da tutto il mondo durante i prossimi eventi sportivi globali nella California meridionale”.

I dipendenti Alstom continueranno a fornire servizi di manutenzione per Metrolink e ora forniranno servizi operativi completi in tutto il sistema Metrolink, per un totale di oltre 545 miglia di linea di servizio. Il team Alstom mobiliterà oltre 200 dipendenti per l'operatività dei servizi Metrolink a partire dal 1° luglio 2025.

L'ambito del contratto comprende i servizi di manutenzione e gestione dei treni, tra cui personale di bordo e assistenza clienti, manutenzione della flotta di materiale rotabile e manutenzione delle strutture, con un'opzione per la gestione dei materiali. Con questo contratto, Alstom consolida la sua posizione di principale fornitore privato di servizi di manutenzione e gestione in Nord America.

- Un'alternativa sicura e conveniente alla guida

Il servizio ferroviario regionale per passeggeri Metrolink offre trasporti affidabili, sicuri, convenienti ed ecosostenibili attraverso una rete interconnessa di sei contee. Metrolink ha 545,6 miglia di linea di servi-

zio totali e 67 stazioni nelle contee di Los Angeles, Orange, Riverside, San Bernardino, Ventura e San Diego, collegando persone, comunità e aziende e fungendo da collegamento essenziale nel panorama della mobilità della regione. La flotta di servizi Metrolink è composta da 258 vagoni passeggeri, tra cui 57 carrozze e 201 carrozze, e 60 locomotive.

La rete di trasporto Metrolink include anche il servizio Arrow, un'operazione di nove miglia nella contea di San Bernardino che collega le città di San Bernardino e Redlands alimentata da tre Diesel Multiple Unit (DMU). Nel 2025, Metrolink accoglierà il primo treno a idrogeno del Nord America, noto anche come ZEMU (Zero Emission Multiple Unit) come parte del suo servizio Arrow. Alstom non sarà responsabile della manutenzione DMU/ZEMU, ma fornirà le squadre operative e la gestione per il servizio Arrow.

“Siamo entusiasti di continuare la nostra transizione da una tradizionale ferrovia suburbana a diventare un vero operatore ferroviario regionale per passeggeri con le responsabilità ampliate assegnate a un'organizzazione di livello mondiale come Alstom”, ha affermato il CEO di Metrolink D. KETTLE. “Siamo grati per gli sforzi e la dedizione degli equipaggi Amtrak che gestiscono i nostri treni Metrolink dal 2010 e dei membri del team TransitAmerica Services Inc. che gestiscono Arrow dall'inizio del servizio nel 2022. Sappiamo che Alstom collaborerà nei prossimi mesi per garantire una transizione fluida e un'esperienza cliente eccezionale e continuativa”.

- L'operatore privato numero uno in Nord America

Alstom è leader di mercato nei servizi ferroviari e supporta i clienti durante l'intero ciclo di vita delle risorse con il più ampio portafoglio di soluzioni di servizi. Le soluzioni FlexCare Operate di Alstom coprono l'intero spettro di esigenze dei clienti, tra cui operazioni per tutti i tipi di flotte, manutenzione per l'intero sistema di transito, nonché soluzioni chiavi in mano e partnership pubbli-

co-private. I nostri clienti beneficiano di costi operativi ridotti e maggiore efficienza operativa attraverso tecnologie e best practice basate su oltre 40 anni di esperienza nella gestione e manutenzione di treni e sistemi. Con oltre 25 progetti di operazioni e manutenzione attivi in tutto il mondo, siamo un partner affidabile nell'aiutare le autorità di transito e le comunità a raggiungere i loro obiettivi di mobilità.

In qualità di operatore privato numero uno in Nord America, Alstom offre un'ampia gamma di soluzioni di gestione ferroviaria scalabili best-in-class sia per i passeggeri che per i proprietari di asset: dal supporto al conducente alla biglietteria, alla programmazione e all'ottimizzazione degli orari. Il Gruppo gestisce tutti i tipi di flotte per materiale rotabile Alstom e non Alstom e offre operazioni ferroviarie sia completamente automatizzate che manuali, con ottimizzazione del personale dei treni e del personale di stazione. I riferimenti in Nord America includono più di una dozzina di sistemi di transito negli Stati Uniti e in Canada, in 35 siti, attraverso i suoi oltre 3.800 esperti di servizi dedicati. Il suo portafoglio di servizi completo include anche modernizzazione, parti, riparazioni, revisioni e servizi digitali e di supporto (Da: Comunicato Stampa Alstom, 9 dicembre 2025).

USA: operations and maintenance services for Metrolink in Southern California

Alstom announced that it has been awarded a contract by the Southern California Regional Rail Authority (Metrolink) to operate, service, and maintain their regional passenger rail system (Fig. 2). The contract has a base term of five years, valued at approximately \$515 million USD (€490 million EUR) and will run from January 1, 2025, to June 30, 2030, employing more than 400 Alstom team members in Southern California. The contract allows for a potential three-year extension, which would carry the total value of the base contract to ap-

proximately \$860 million USD (€817 million EUR).

This contract award is an extension of the successful partnership that Alstom has built with Metrolink, dating back to the delivery of the first Bi-level coaches for Metrolink more than 30 years ago. Alstom has been serving as the maintenance provider for Metrolink's fleet since 1998.

"We are grateful for the trust the Southern California Regional Rail Authority and their Board of Directors has placed in Alstom as we expand our role to support their operations and maintenance needs," said M. KEROLLE, President of Alstom Americas. "Metrolink customers are doing their part to reduce traffic congestion and pollution, and we are committed to bringing them our experience and dedication to deliver world class service and to help Metrolink prepare to accommodate visitors from around the world during the upcoming global sporting events in Southern California."

Alstom employees will continue to provide maintenance services for Metrolink and will now provide full operations services across the Metrolink system, totalling more than 545 service line miles. The Alstom team will mobilize more than 200 employees for the

operation of Metrolink services beginning July 1, 2025.

The contract scope encompasses train operations and maintenance services, including train crewing and customer service, maintenance of the rolling stock fleet, and facilities maintenance, with an option for materials management. With this contract, Alstom consolidates its position as the leading private provider of Operations and Maintenance services in North America.

- A safe, convenient alternative to driving

Metrolink regional passenger rail service offers reliable, safe, affordable, and environmentally sustainable transportation throughout an interconnected six-county network. Metrolink has 545.6 total service line miles and 67 stations across Los Angeles, Orange, Riverside, San Bernardino, Ventura, and San Diego counties, connecting people, communities, and businesses and serving as an essential link in the region's mobility landscape. The Metrolink service fleet consists of 258 passenger rail cars, including 57 cab cars and 201 coaches, and 60 locomotives.

The Metrolink transportation network also includes Arrow service, a nine-mile operation in San Bernardino County linking the cities of San Bernardino and Redlands powered by



(Fonte - Source: Alstom/Metrolink)

Figura 2 - Alstom continuerà a gestire, riparare e mantenere la rete ferroviaria regionale Metrolink nella California meridionale fino a giugno 2030.

Figure 2 - Alstom to continue operating, servicing and maintaining the Metrolink regional rail network in Southern California until June 2030.

three Diesel Multiple Units (DMUs). In 2025, Metrolink will welcome North America's first hydrogen-powered train, also known as a ZEMU (Zero Emission Multiple Unit) as part of its Arrow service. Alstom will not be responsible for DMU/ZEMU maintenance but will provide the operating crews and management for Arrow service.

"We are excited to continue our transition from a traditional commuter railroad to becoming a true regional passenger rail operator with the expanded responsibilities awarded to a world-class organization such as Alstom," Metrolink CEO D. KETTLE said. "We are grateful for the efforts and dedication of the Amtrak crews who have been operating our Metrolink trains since 2010 and the TransitAmerica Services Inc. team members who have been operating Arrow since that service began in 2022. We know Alstom will work collaboratively over the next several months to ensure a seamless transition and a continued outstanding customer experience."

- The number one private operator in North America

Alstom is the market leader in rail services, supporting customers over the entire asset lifecycle with the broadest portfolio of services solutions. Alstom's FlexCare Operate solutions cover the full spectrum of customer needs, including operations for all types of fleets, maintenance for the full transit system, as well as turnkey and public-private partnership solutions. Our customers benefit from reduced operating costs and increased operational efficiencies through technologies and best practices based on more than 40 years of experience operating and maintaining trains and systems. With more than 25 active operations and maintenance projects worldwide, we are a trusted partner in helping transit authorities and communities achieve their mobility goals.

As the number one private operator in North America, Alstom offers a wide range of best-in-class scalable train operation solutions for both passengers and asset owners: from driver support to ticketing, scheduling, and time-table optimization. The Group operates

all types of fleets for Alstom and non-Alstom rolling stock, and offers both fully automated and manual train operations, with train crew and station staff optimization. North America references include more than a dozen transit systems across the United States and Canada, on 35 sites, through its more than 3,800 dedicated Services experts. Its comprehensive services portfolio also includes modernization, parts, repairs, overhauls, and digital and support services (From: Alstom Press Release, December 9th, 2025).

TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION

Germania: MSC Group acquisisce una quota di minoranza in Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE, una sussidiaria di MSC Group, ha annunciato il completamento con successo della sua offerta pubblica di acquisto volontaria per le azioni di Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft ("HHLA", ISIN: DE000A0S8488) e la costituzione della joint venture con la città di Amburgo per quanto riguarda HHLA. Sono state soddisfatte tutte le condizioni di chiusura, tra cui l'approvazione da parte del Parlamento di Amburgo e le approvazioni del controllo delle fusioni da parte delle autorità di controllo delle fusioni competenti. Oggi, la città di Amburgo ha conferito tutte le sue azioni di Classe A in HHLA a Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE tramite un aumento di capitale in natura e diventerà il suo azionista di maggioranza al momento della registrazione dell'aumento di capitale.

"Siamo orgogliosi del nostro investimento in HHLA. Il porto di Amburgo ha una tradizione che risale a più di 800 anni fa. Porta d'accesso al mondo. È così che viene chiamato il porto, non solo ad Amburgo. Come azienda a conduzione familiare, comprendiamo questa tradizione e responsabilità. Vogliamo fare la nostra

parte nell'aprire ulteriormente la porta d'accesso al mondo, a vantaggio di HHLA, della forza lavoro, della gente di Amburgo e di tutti gli altri collegati a questo porto storico. Rispetteremo la nostra parte dell'accordo. Insieme alla città, investiremo in crescita, tecnologia e infrastrutture per rafforzare la competitività di HHLA. Porteremo merci ad Amburgo e proteggeremo pienamente i diritti della forza lavoro. Questo è il nostro piano per Amburgo", ha affermato S. TOFT, CEO di MSC Mediterranean Shipping Company S.A. ("MSC").

"Insieme a MSC, vogliamo guidare HHLA verso il futuro e svilupparla ulteriormente. Le partnership e le reti danno i loro frutti, è ciò che impariamo dagli sviluppi nell'industria marittima globale. Il più grande porto marittimo della Germania trarrà notevoli benefici dagli investimenti in infrastrutture e dai miglioramenti nell'automazione e nella digitalizzazione dei terminal di HHLA. Di conseguenza, tutti i clienti di HHLA trarranno vantaggio da questa partnership. Allo stesso tempo, stiamo rafforzando la futura redditività dell'azienda e quindi le prospettive a lungo termine dei suoi dipendenti", afferma il senatore di Amburgo Dr. M. LEONHARD, Ministro dell'economia e dell'innovazione.

In futuro, HHLA sarà gestita come una joint venture strategica, con la città di Amburgo che detiene una quota del 50,1% mentre il restante 49,9% è detenuto dal Gruppo MSC. Sia la città di Amburgo che il Gruppo MSC si impegnano a promuovere lo sviluppo strategico di HHLA e del porto di Amburgo.

A tal fine, il Gruppo MSC aumenterà significativamente il throughput delle merci nei terminal di HHLA fino a un volume minimo di 1.000.000 di TEU all'anno a partire dal 2031. Inoltre, la città di Amburgo e il Gruppo MSC hanno concordato di fornire 450 milioni di euro di capitale proprio per supportare i prossimi investimenti necessari in HHLA.

Come pilastro importante dei loro accordi vincolanti, la città di Amburgo e il gruppo MSC hanno anche

assunto impegni di vasta portata nei confronti dei dipendenti di HHLA per salvaguardare i loro diritti e hanno concordato di mantenere i terminal HHLA attraenti per tutti i partecipanti al mercato. In una fase successiva, la città di Amburgo, HHLA e il gruppo MSC finalizzeranno congiuntamente i piani aziendali e di investimento a medio termine per HHLA al fine di promuovere la sua competitività a lungo termine.

Per sottolineare ulteriormente il suo impegno nei confronti di Amburgo, il gruppo MSC ha anche annunciato che costruirà la sua nuova sede centrale tedesca nell'HafenCity di Amburgo con l'intenzione di impiegare circa 700 persone. L'inizio dei lavori è previsto per il 2026.

- Informazioni su Mediterranean Shipping Company e MSC Group

MSC Mediterranean Shipping Company (MSC) è un leader mondiale nel trasporto e nella logistica, di proprietà privata e fondata nel 1970 da Gianluigi Aponte. Come una delle principali compagnie di trasporto container al mondo, MSC ha 675 uffici in 155 paesi in tutto il mondo. L'azienda si è evoluta da un'operazione con una sola nave in un'attività rispettata a livello mondiale con una flotta di 850 navi che fornisce consegne tempestive di beni e servizi a clienti di tutti i settori e dimensioni. Le attività del Gruppo MSC ora includono trasporto via terra, logistica e un crescente portafoglio di operazioni di terminal portuali. La compagnia di navigazione di MSC naviga su 300 rotte commerciali e fa scalo in 520 porti, trasportando circa 24,5 milioni di TEU (unità equivalenti a venti piedi) all'anno. Il Gruppo MSC, comprese le sue attività passeggeri, impiega 200.000 persone in tutto il mondo (Da: *MSC Logistics*, 28 novembre 2024).

Germany: MSC Group acquires a minority stake in Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft

Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE, a subsidiary of the MSC Group, today announced the

successful completion of its voluntary public tender offer for the shares of Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft ("HHLA", ISIN: DE000A0S8488) and the establishment of the joint venture with the City of Hamburg with respect to HHLA. All closing conditions have been fulfilled, including approval by the Hamburg Parliament and merger control approvals by the relevant merger control authorities. Today, the City of Hamburg has contributed all its Class A shares in HHLA to Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE by way of a capital increase in kind and will become its majority shareholder upon registration of the capital increase.

"We are proud of our investment in HHLA. The Port of Hamburg has a tradition going back more than 800 years. Gateway to the world. That's what the port is called, not just in Hamburg. As a family-owned company, we understand this tradition and responsibility. We want to play our part in pushing the gateway to the world further open – for the benefit of HHLA, the workforce, the people of Hamburg and everyone else connected to this historic port. We will deliver on our side of the agreement. Together with the City, we will invest in growth, technology and infrastructure to strengthen HHLA's competitiveness. We will bring cargo to Hamburg, and we will fully protect the rights of the workforce. That is our plan for Hamburg," said S. TOFT, CEO of MSC Mediterranean Shipping Company S.A. ("MSC").

"Together with MSC, we want to lead HHLA into the future and develop it further. Partnerships and networks pay off, is what we learn from the developments in global maritime industry. Germany's largest seaport will benefit significantly from the investments in infrastructure and improvements in automation and digitalisation at HHLA's terminals. As a result, all of HHLA's customers will benefit from this partnership. At the same time, we are strengthening the company's future viability and thus the long-term prospects of its employees", says Hamburg's Senator Dr M. LEONHARD, Minister of Economy and Innovation.

Going forward, HHLA will be operated as a strategic joint venture, with the City of Hamburg holding a stake of 50.1% while the remaining 49.9% is held by the MSC Group. Both, the City of Hamburg and the MSC Group are committed to driving forward the strategic development of HHLA and the Port of Hamburg.

To this end, the MSC Group will significantly increase cargo throughput at HHLA's terminals to a minimum volume of 1,000,000 TEU per year from 2031. In addition, the City of Hamburg and the MSC Group have agreed to provide 450 million euros in equity to support the forthcoming necessary investments in HHLA.

As an important pillar of their binding agreements, the City of Hamburg and the MSC Group have also made far-reaching commitments to HHLA's employees to safeguard their rights and have agreed to keep the HHLA terminals attractive for all market participants. In a next step, the City of Hamburg, HHLA and the MSC Group will jointly finalize the medium-term business and investment plans for HHLA in order to promote its long-term competitiveness.

To further underline its commitment to Hamburg, the MSC Group has also announced that it will build its new German headquarters in Hamburg's HafenCity with plans to employ approximately 700 people. Construction is scheduled to begin in 2026.

- About Mediterranean Shipping Company and MSC Group

MSC Mediterranean Shipping Company (MSC) is a global leader in transportation and logistics, privately owned and founded in 1970 by Gianluigi Aponte. As one of the world's leading container shipping lines, MSC has 675 offices across 155 countries worldwide. The company has evolved from a one vessel operation into a globally respected business with a fleet of 850 vessels that provides timely delivery of goods and services to customers of all industries and sizes. The MSC Group's activities now include overland transportation, logistics and a growing portfolio of port terminal operations.

MSC's shipping line sails on 300 trade routes and calls at 520 ports, carrying some 24.5 million TEU (twenty-foot equivalent units) annually. The MSC Group, including its passenger businesses, employs 200,000 people worldwide (From: MSC Logistics, November 28th, 2024).

INDUSTRIA MANUFACTURES

Internazionale: ANFIA, nuova contrazione per il mercato auto europeo, -2% a novembre

Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito (EU 27 + EFTA + Regno Unito: ricordiamo che dal 1° febbraio 2020 il Regno Unito non fa più parte dell'Unione Europea; i dati per Malta non sono al momento disponibili) a novembre le immatricolazioni di auto ammontano a 1.055.319 unità, il 2% in meno rispetto a novembre 2023.

Nei primi undici mesi del 2024, i volumi immatricolati raggiungono 11.876.655 unità, in rialzo di appena lo 0,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Nell'area UE+EFTA+UK, a novembre, risultano in crescita le auto BEV (+0,9%, con il 17,5% di quota) e le ibride tradizionali (+16,4%, con il 33,2% di quota), mentre le ibride plug-in si mantengono in calo (-8,6%, con una quota del 7,9%). Nel complesso, sono state immatricolate 485.359 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 58,6% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 50,7% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 166.117 unità a novembre, in calo del 4,4% e con una quota del 22,5%.

In Italia, i volumi totalizzati a novembre 2024 si attestano a 124.344 unità (-10,8%). Nei primi undici mesi del 2024, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.453.458 unità, con un calo dello 0,2% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2023.

Secondo i dati ISTAT, a novembre l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra una diminuzione dello 0,1% su base mensile e aumenta dell'1,3% su base annua (da +0,9% del mese precedente). La risalita del tasso d'inflazione risente in primo luogo dell'accelerazione dei prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +3,9% a +7,4%) e dell'attenuarsi della flessione di quelli dei Beni energetici non regolamentati (da -10,2% a -6,6%). Un sostegno all'inflazione deriva inoltre dall'andamento dei prezzi dei Beni alimentari, sia non lavorati (da +3,4% a +3,8%) sia lavorati (da +1,7% a +1,9%), dei Servizi relativi ai trasporti (da +3% a +3,5%), dei Beni non durevoli (da +0,9% a +1,4%). Nell'ambito degli Energetici non regolamentati, la flessione meno ampia è dovuta ai prezzi della Benzina (da -9,5% a -4,2%; +0,3% da ottobre), del Gasolio per mezzi di trasporto (da -14% a -9,6%; +0,4% il congiunturale), del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -6,8% a -2,5%; +1,4% sul mese) e, in misura inferiore, a quelli dell'Energia elettrica mercato libero (da -13,7% a -13,2%; -2,5% da ottobre).

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono novembre in calo del 12,3%, con una quota di mercato del 27,6%. Calano anche le autovetture diesel (-21,3% su novembre 2023), con una quota del 12,6%. Negli undici mesi, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate del 3% (29,3% di quota), mentre continua la flessione delle auto diesel (-21,6% e 13,9% di quota nel periodo). Le autovetture elettrificate rappresentano il 50,7% del mercato di novembre, mentre nel cumulato hanno una quota del 47,4%, con volumi in calo nel mese (-5%) e ancora in aumento nel cumulato (+5,8%). Tra queste, le ibride mild e full calano dello 0,3% nel mese, con una quota di mercato del 42,3%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 10,2%, con una quota del 40%. Anche le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) diminuiscono del 23,3% nel mese (quota di mercato: 8,4%) e cala-

no del 12,6% nel cumulato (con quota al 7,4%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5,3% e calano del 17,4% nel mese. In flessione anche le ibride plug-in: -31,4%, con il 3,1% di quota del mercato del mese. Nel cumulato, le BEV risultano in aumento e le PHEV in calo, rispettivamente +0,6% (quota: 4,1%) e -24,9% (quota: 3,3%). Infine, le autovetture a gas rappresentano l'8,9% dell'immatricolato di novembre, interamente composto da autovetture Gpl (-18,5% su novembre 2023). Nel cumulato dei primi undici mesi del 2024, le autovetture Gpl risultano in crescita del 2,1% (quota: 9,4%) e quelle a metano in calo del 25% (quota: 0,1%).

La Spagna totalizza 83.339 immatricolazioni a novembre 2024, il 6,4% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nei primi undici mesi del 2024, il mercato risulta in crescita del 5,1%, con 911.503 unità immatricolate.

L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC fa notare che il mercato sta registrando segnali positivi e chiude un altro mese in crescita. L'ultimo trimestre ha evidenziato una tendenza al rialzo che permette di essere ottimisti sulla chiusura dell'anno intorno al milione di unità. Sarà tuttavia necessario aspettare di vedere come evolverà anche l'ultimo mese del 2024 e se verrà superata la soglia del milione, che non è più stata raggiunta da prima della pandemia. Per questo motivo, è importante ricordare ai consumatori che sono ancora disponibili i fondi del piano MOVES per l'acquisto di veicoli elettrici o ibridi plug-in fino alla fine dell'anno. L'auspicio è che serva da leva per rilanciare il mercato spagnolo che, sebbene stia migliorando rispetto allo scorso anno, è ancora lontano dagli 1,2 milioni di immatricolazioni a cui dovrebbe aspirare.

Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, a novembre 2024 cresce il canale del noleggio (+60%), che si mantiene positivo anche nel cumulato degli undici mesi (+32%). Anche le immatricolazioni intestate a società aumentano nell'undicesimo mese del 2024, +5%, ma calano del 7% nel

cumulato. Infine, il canale dei privati registra +2% a novembre e +7% nel cumulato.

Le autovetture a benzina rappresentano il 33,3% del mercato di novembre (-2,3% rispetto a novembre 2023). A seguire, le vetture ibride non ricaricabili rappresentano il 12,8% del mercato di novembre (-7,8% rispetto a novembre 2023). Le autovetture diesel sono il 7,6% del mercato mensile (ma diminuiscono del 23,6% rispetto all'undicesimo mese del 2023), seguite dalle elettriche (7% nel mese e una variazione di -4,3% rispetto a novembre 2023), dalle ibride plug-in (5,9% la quota del mese e -11,5% sullo scorso anno) e dalle auto a gas (4,1% di quota di mercato), che aumentano invece dell'11%. Nel cumulato calano le benzina, -3,8% con una quota del 37,8%, le diesel, -19%, e le PHEV,

-6,1% (con quota del 5,7%). Al contrario, tutte le altre alimentazioni risultano in crescita: le BEV registrano +6,2% e rappresentano il 5,3% del mercato, che è per il 38,1% formato da ibride non ricaricabili (+26,2%) e, infine, per il 3,3% da vetture a gas (+29,2%).

Le emissioni medie di CO₂ nel mese di novembre 2024 salgono a 114,4 g/km. Nel cumulato si attestano in media a 117,4 g/km e rispetto al 2023 restano stabili.

In Francia, a novembre 2024, si registrano 133.319 nuove immatricolazioni, in calo del 12,7% rispetto a novembre 2023. A gennaio-novembre 2024, le immatricolazioni si attestano a 1.534.750 (-3,7%).

Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, calano ancora le autovetture diesel (-33,3%) e a bioetanolo (-98,7%). In flessione anche le benzina, del 31,5%, e le PHEV, del 19,6%. Le ibride mild e full aumentano, rispettivamente, del 70,6% e del 8,2%. Le elettriche hanno una quota di mercato nel mese del 17,4%, mentre 12 mesi fa detenevano il 12,2%. Nel cumulato da inizio anno, le diesel calano del 26,8% e detengono una quota del 7,4%, mentre le elettriche (quota del 17%) aumentano dello 0,1%. Infi-

ne, le PHEV (quota del 7,9%), al contrario calano del 16,6%.

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a novembre 244.544 unità, in calo dello 0,5%.

Nei primi undici mesi del 2024, le immatricolazioni si attestano a 2.592.610, con una variazione negativa dello 0,4% rispetto a gennaio-novembre 2023, ma una flessione del 22% rispetto ai livelli pre-covid del 2019.

Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a novembre 2024 si è registrato un aumento del 4% degli ordini domestici, mentre nel periodo gennaio-novembre il rialzo è stato del 10% su gennaio-novembre 2023.

Dal punto di vista delle alimentazioni alternative, le auto ibride (+20,3% nel mese) rappresentano il 30,3% del mercato mensile tedesco, di cui l'8,4% sono ibride plug-in (+13,7%). Con una quota del 15,6%, le auto elettriche (BEV) registrano un calo del 21,8%. Infine, le vetture a GPL crescono: +3,2%, con appena 942 nuove immatricolazioni.

Le emissioni medie di CO₂ delle auto di nuova immatricolazione aumentano di 3,3% rispetto a novembre 2023 e si attestano a 114,8 g/km.

Il mercato inglese, infine, a novembre totalizza 153.610 nuove autovetture immatricolate, con una flessione dell'1,9%, rispetto allo stesso mese dello scorso anno; si tratta del secondo calo mensile consecutivo e del terzo in quattro mesi.

Nei primi undici mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 1.811.992 unità, il 2,8% in più rispetto a gennaio-novembre 2023.

L'Associazione inglese dell'automotive SMMT sottolinea che i Costruttori stanno investendo a livelli senza precedenti per immettere sul mercato nuovi modelli a zero emissioni e stanno destinando somme ingenti per predisporre offerte vantaggiose per i consumatori. Questi investimenti sono tuttavia insostenibili: l'industria non può realizzare da sola le ambizioni di leadership del Regno Unito. È giusto, quindi, che il

governo riveda con urgenza la regolamentazione del mercato e le misure di sostegno necessarie a trainarlo, dato che le immatricolazioni di veicoli elettrici dovranno aumentare di oltre la metà il prossimo anno. Una regolamentazione ambiziosa, un piano di incentivazione spinto e un'accelerazione nello sviluppo delle infrastrutture sono fattori fondamentali per avere successo, altrimenti i posti di lavoro, gli investimenti e la decarbonizzazione del Paese saranno ulteriormente a rischio.

Nel mese, le immatricolazioni delle flotte sono in flessione dell'1,1%, mentre le vetture intestate a privati calano del 3,3% e quelle intestate alle aziende aumentano del 5,2%.

Le vendite di veicoli elettrici registrano un trend positivo: +58,4% e una quota di mercato del 25,1% nel mese di novembre. Le ibride plug-in (PHEV) hanno fatto segnare un calo (-1,2%) e hanno una quota del 10,2%, superiore a quella dello scorso anno, che era del 10,1%. Nel cumulato degli undici mesi, le BEV aumentano del 17,9% e le PHEV del 19,6%. Le vetture diesel calano nel mese (-10,1%, con quota al 6,1%), mentre le benzina fanno registrare il 17,7% in meno di volumi rispetto allo scorso novembre, attestandosi su una quota di mercato del 45,8%. Nel cumulato degli undici mesi, le diesel calano del 12,6% (quota del 6,4%) e le benzina del 3,2% (quota del 53%) (Da: *Comunicato Stampa ANFIA*, 19 dicembre 2024).

International: ANFIA, new contraction for the European car market: -2% in November

According to data released today by ACEA, in the overall countries of the European Union enlarged to EFTA and the United Kingdom (EU 27 + EFTA + United Kingdom: we remind you that from 1 February 2020 the United Kingdom is no longer part of the European Union; data for Malta are not currently available) in November car registrations amounted to 1,055,319 units, 2% less than in November 2023.

In the first eleven months of 2024, registered volumes reached 11,876,655

units, up by just 0.6% compared to the same period of the previous year.

In the EU+EFTA+UK area, BEV cars (+0.9%, with a 17.5% share) and traditional hybrids (+16.4%, with a 33.2% share) are growing in November, while plug-in hybrids remain in decline (-8.6%, with a 7.9% share). Overall, 485,359 hybrid cars of all types and electric cars were registered, which together represent 58.6% of the market. Plug-in cars (BEV and PHEV) reach a 50.7% share. If we consider only the 5 major markets, sales of plug-in cars amount to 166,117 units in November, down 4.4% and with a 22.5% share.

In Italy, the total volumes in November 2024 stand at 124,344 units (-10.8%). In the first eleven months of 2024, total registrations amounted to 1,453,458 units, with a decrease of 0.2% compared to the volumes of the same period of 2023.

According to ISTAT data, in November the national consumer price index recorded a decrease of 0.1% on a monthly basis and increased by 1.3% on an annual basis (from +0.9% in the previous month). The rise in the inflation rate is primarily affected by the acceleration of the prices of regulated energy goods (from +3.9% to +7.4%) and the attenuation of the decline in those of non-regulated energy goods (from -10.2% to -6.6%). Inflation is also supported by the trend in prices of Food products, both unprocessed (from +3.4% to +3.8%) and processed (from +1.7% to +1.9%), Transport related services (from +3% to +3.5%), Non-durable goods (from +0.9% to +1.4%). In the Non-regulated Energy sector, the less significant decline is due to the prices of Gasoline (from -9.5% to -4.2%; +0.3% from October), Diesel for transport vehicles (from -14% to -9.6%; +0.4% the monthly rate), Town gas and natural gas free market (from -6.8% to -2.5%; +1.4% on the month) and, to a lesser extent, those of Electricity free market (from -13.7% to -13.2%; -2.5% from October).

Analyzing registrations by fuel in detail, petrol cars closed November down 12.3%, with a market share of

27.6%. Diesel cars also fell (-21.3% on November 2023), with a share of 12.6%. In the eleven months, registrations of petrol cars increased by 3% (29.3% share), while the decline of diesel cars continued (-21.6% and 13.9% share in the period). Electrified cars represent 50.7% of the November market, while in the cumulative they have a share of 47.4%, with volumes falling in the month (-5%) and still increasing in the cumulative (+5.8%). Among these, mild and full hybrids fell by 0.3% in the month, with a market share of 42.3%, while in the cumulative they grew by 10.2%, with a share of 40%. Registrations of plug-in cars (BEV and PHEV) also fell by 23.3% in the month (market share: 8.4%) and fell by 12.6% in the cumulative (with a share of 7.4%). In detail, electric cars have a share of 5.3% and fell by 17.4% in the month. Plug-in hybrids also fell: -31.4%, with a 3.1% market share in the month. In the cumulative, BEVs increased and PHEVs fell, respectively +0.6% (share: 4.1%) and -24.9% (share: 3.3%). Finally, gas-powered cars represent 8.9% of November registrations, entirely composed of LPG cars (-18.5% in November 2023). In the cumulative of the first eleven months of 2024, LPG cars are up 2.1% (share: 9.4%) and methane cars are down 25% (share: 0.1%).

The Spanish automotive association ANFAC points out that the market is recording positive signals and is closing another month in growth. The last quarter showed an upward trend that allows us to be optimistic about closing the year around one million units. However, we will have to wait and see how the last month of 2024 will evolve and whether the one million thresholds will be exceeded, which has not been reached since before the pandemic. For this reason, it is important to remind consumers that the funds from the MOVES plan are still available for the purchase of electric or plug-in hybrid vehicles until the end of the year. The hope is that this will serve as a lever to relaunch the Spanish market which, although it is improving compared to last year, is still far from the 1.2 million registrations it should aspire to.

In detail, according to sales channels, in November 2024 the rental channel grew (+60%), which also remained positive in the cumulative of the eleven months (+32%). Registrations registered to companies also increased in the eleventh month of 2024, +5% but fell by 7% in the cumulative. Finally, the private channel recorded +2% in November and +7% in the cumulative.

Petrol cars represent 33.3% of the November market (-2.3% compared to November 2023). Following this, non-plug-in hybrid cars represent 12.8% of the November market (-7.8% compared to November 2023). Diesel cars are 7.6% of the monthly market (but decreased by 23.6% compared to the eleventh month of 2023), followed by electric cars (7% in the month and a variation of -4.3% compared to November 2023), plug-in hybrids (5.9% share of the month and -11.5% compared to last year) and gas cars (4.1% market share), which instead increased by 11%. In the cumulative, petrol cars decreased, -3.8% with a share of 37.8%, diesel cars, -19%, and PHEVs, -6.1% (with a share of 5.7%). On the contrary, all other fuels are growing: BEVs are up +6.2% and represent 5.3% of the market, which is made up of 38.1% non-plug-in hybrids (+26.2%) and, finally, 3.3% gas-powered vehicles (+29.2%).

Average CO₂ emissions in November 2024 rise to 114.4 g/km. In the cumulative, they average 117.4 g/km and remain stable compared to 2023.

In France, in November 2024, 133,319 new registrations were recorded, down 12.7% compared to November 2023. In January-November 2024, registrations stood at 1,534,750 (-3.7%).

Compared to the same month last year, diesel (-33.3%) and bioethanol (-98.7%) cars are still decreasing. Petrol cars are also decreasing, by 31.5%, and PHEVs, by 19.6%. Mild and full hybrids are increasing, respectively, by 70.6% and 8.2%. Electric cars have a market share in the month of 17.4%, while 12 months ago they held 12.2%. In the cumulative since the beginning of the year, diesel cars are decreasing

by 26.8% and holding a share of 7.4%, while electric cars (share of 17%) are increasing by 0.1%. Finally, PHEVs (share of 7.9%), on the contrary, are decreasing by 16.6%.

In the German market, 244,544 units were registered in November, down 0.5%.

In the first eleven months of 2024, registrations stood at 2,592,610, with a negative variation of 0.4% compared to January-November 2023, but a decrease of 22% compared to pre-covid levels of 2019.

Compared to the same month of the previous year, in November 2024 there was a 4% increase in domestic orders, while in the January-November period the increase was 10% compared to January-November 2023.

From the point of view of alternative fuels, hybrid cars (+20.3% in the month) represent 30.3% of the German monthly market, of which 8.4% are plug-in hybrids (+13.7%). With a share of 15.6%, electric cars (BEV) recorded a 21.8% decline. Finally, LPG vehicles grew: +3.2%, with just 942 new registrations.

The average CO₂ emissions of newly registered cars increased by 3.3% compared to November 2023 and stood at 114.8 g/km.

Finally, the English market totaled 153,610 new cars registered in November, with a 1.9% decline compared to the same month last year; this is the second consecutive monthly decline and the third in four months.

In the first eleven months of the year, registrations stood at 1,811,992 units, 2.8% more than in January-November 2023.

The British automotive association SMMT highlights that manufacturers are investing at unprecedented levels to bring new zero-emission models to the market and are allocating significant sums to prepare advantageous offers for consumers. However, these investments are unsustainable: the industry cannot achieve the UK's leadership ambitions alone. It is right, therefore, that the government urgently reviews the regulation of the market and the

support measures needed to drive it, given that registrations of electric vehicles will have to increase by more than half next year. Ambitious regulation, a strong incentive plan and an acceleration in the development of infrastructure are key factors for success, otherwise jobs, investment and the decarbonisation of the country will be further at risk.

In the month, fleet registrations decreased by 1.1%, while privately registered vehicles decreased by 3.3% and those registered by companies increased by 5.2%.

Sales of electric vehicles recorded a positive trend: +58.4% and a market share of 25.1% in the month of November. Plug-in hybrids (PHEV) recorded a decrease (-1.2%) and have a share of 10.2%, higher than last year, which was 10.1%. In the cumulative of the eleven months, BEVs increased by 17.9% and PHEVs by 19.6%. Diesel vehicles decreased in the month (-10.1%, with a share of 6.1%), while petrol vehicles recorded 17.7% less volumes than last November, settling at a market share of 45.8%. In the cumulative eleven months, diesel cars dropped by 12.6% (share of 6.4%) and petrol cars by 3.2% (share of 53%) (From: ANFIA Press Release, December 19th, 2024).

VARIE OTHERS

Internazionale: ERA mappa la flotta europea di materiale rotabile e fornisce approfondimenti strategici al settore ferroviario

Lo studio dell'ERA affronta le lacune critiche nella comprensione delle caratteristiche tecniche ed economiche della flotta europea, fornendo così approfondimenti per supportare progetti di innovazione, migliorare l'efficienza nelle operazioni ferroviarie ed esplorare le future esigenze di materiale rotabile, particolarmente rilevanti alla luce dell'ambizione europea di raddoppiare il trasporto merci su rotaia e

triplicare il trasporto passeggeri ad alta velocità entro il 2050.

In tutta l'Unione europea, materiale rotabile di vari design, dimensioni e tecnologie costituisce la spina dorsale della visione del trasporto multimodale. Lo studio ERA fa luce sulle caratteristiche della flotta europea di materiale rotabile (veicoli di trazione, carri, carrozze e veicoli speciali) con l'obiettivo di migliorare le decisioni politiche che hanno un impatto sulla flotta.

Lo studio fornisce anche una risposta accurata a una delle domande chiave per il settore ferroviario europeo: qual è la dimensione reale della flotta europea di materiale rotabile? Lo studio rivela che ci sono circa 835.000 veicoli con una registrazione valida a metà del 2024 (circa 130.000 veicoli di trazione, circa 635.000 vagoni, circa 18.000 veicoli speciali, circa 45.000 carrozze).

L'analisi approfondita dei registri ERA, integrata con dati open source e di organizzazione di settore, contribuisce a un processo decisionale informato, assicurando che il settore ferroviario possa affrontare le sfide future con approfondimenti sulla flotta solidi e basati sui fatti.

“Questo studio è un'importante pietra miliare per il settore ferroviario europeo”, ha affermato J. DOPPELBAUER, direttore esecutivo dell'ERA. “Approfondendo la nostra comprensione della flotta di materiale rotabile e di come viene gestita, possiamo adottare azioni più informate per promuovere un sistema ferroviario realmente interoperabile che soddisfi le esigenze di domani. E l'ERA rimane impegnata a migliorare l'efficienza e la sostenibilità del sistema ferroviario dell'UE”.

Si prevede che i risultati di questo studio avranno implicazioni positive per il processo decisionale a livello europeo. L'iniziativa dell'ERA riduce le risorse necessarie per raccogliere informazioni sui veicoli, accelerando in definitiva l'adozione di tecnologie avanzate e promuovendo una rete ferroviaria più interoperabile (Da: *Comunicato Stampa ERA*, 16 dicembre 2024).

International: ERA maps the European rolling stock fleet and provides strategic insights to the rail sector

The ERA's study addresses critical gaps in the understanding of the technical and economic characteristics of the European fleet, thus providing insights to support innovation projects, improve efficiency in rail operations and explore future rolling stock needs particularly relevant in light of the European ambition to double rail freight and triple high-speed passenger transport by 2050.

Across the European Union, rolling stock of various designs, sizes, and technologies form the backbone of the multimodal transport vision. The ERA study sheds light on the characteristics of the European rolling stock fleet—

traction vehicles, wagons, coaches, and special vehicles— with the aim to improve policy decisions that impact the fleet.

The study also provides an accurate answer to one of the key questions for the European rail sector: What is the real size of the European rolling stock fleet? The study reveals that there are ~835.000 vehicles with a valid registration as of mid 2024 (~130 000 traction vehicles, ~635 000 wagons, ~18 000 special vehicles, ~45 000 coaches).

The in-depth analysis of the ERA Registers, complemented with open source and sector organisation data, contributes to informed decision-making, ensuring that the rail sector can meet future challenges with robust, fact-based fleet insights.

“This study is an important milestone for the European railway sector,” said J. DOPPELBAUER, the ERA's Executive Director. “By deepening our understanding of the rolling stock fleet and how it is managed, we can take better informed actions to foster a truly interoperable rail system that meets the demands of tomorrow. And ERA remains committed to enhancing the efficiency and sustainability of the EU's rail system.”

The results of this study are expected to have beneficial implications for the decision-making process at European level. ERA's initiative reduces the resources required to gather vehicle information, ultimately accelerating the adoption of advanced technologies and fostering a more interoperable rail network (From: ERA Press Release, December 16th, 2024).