

Notizie dall'estero

News from foreign countries

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA ***RAILWAY TRANSPORTATION***

Germania: Siemens Mobility e Tyczka Hydrogen collaborano nel settore ferroviario a idrogeno per fornire soluzioni end-to-end per i treni a celle a combustibile

L'idrogeno è una delle principali tecnologie per decarbonizzare il settore ferroviario passando dal diesel fossile ai combustibili rinnovabili, in particolare sulle tratte difficili da elettrificare. Dal punto di vista dell'operatore ferroviario, un approccio integrato verso una mobilità senza combustibili fossili non richiede solo treni alimentati a idrogeno e relativi servizi di manutenzione, ma deve anche coprire l'intera catena di approvvigiona-

mento dell'idrogeno verde. Nell'aprile 2024 Siemens Mobility e Tyczka Hydrogen hanno firmato una lettera di intenti (LoI) che stabilisce una cooperazione al fine di accelerare la trasformazione verso la mobilità ferroviaria alimentata a idrogeno (Fig. 1). Entrambe le società hanno concordato di lavorare insieme per soluzioni lungo l'intera catena di fornitura, compresa la produzione, lo stoccaggio, la distribuzione e il rifornimento di idrogeno, nonché la consegna e la manutenzione dei treni a celle a combustibile. Inoltre, Smart Train Lease, una filiale di Siemens Mobility, offre treni a idrogeno a noleggio.

A. NEUMANN, CEO Rolling Stock di Siemens Mobility, ha dichiarato: "Offrire una mobilità a zero emissioni di carbonio non è mai stato così facile.

Con Siemens Mobility, Smart Train Lease e Tyczka, tre partner forti lavorano ora fianco a fianco per la prima volta per servire il mercato ferroviario a idrogeno con concetti nuovi e alternativi lungo la catena del valore, come offerte per il noleggio di treni e i corrispondenti servizi infrastrutture e fornitura di idrogeno".

T. ZORN, amministratore delegato di Tyczka Hydrogen, ha dichiarato: "L'idrogeno verde è un'ottima soluzione per decarbonizzare le operazioni di trasporto pesante. Grazie ai tempi di rifornimento rapidi e alla lunga autonomia, i treni a più unità possono circolare nel rispetto dell'ambiente senza eccessivi investimenti di elettrificazione e con la stessa flessibilità di percorso del diesel. Attraverso una stretta collaborazione e un approccio olistico da parte di Tyczka Hydrogen, Siemens Mobility e Smart Train Lease, l'implementazione della mobilità ferroviaria priva di fossili diventa più semplice per gli operatori ferroviari".

B. DOBERNECKER, CEO di Smart Train Lease GmbH, ha commentato: "Essere intelligenti significa semplificare le cose e ciò include offrire ai nostri clienti soluzioni intelligenti per le infrastrutture dell'idrogeno e Tyczka è il partner ideale per questo."



(Fonte - Source: Siemens Mobility)

Figura 1 – Mireo Plus H2, uno dei treni progetto di Siemens Mobility H2 più avanzati.
Figure 1 – Mireo Plus H2, one of the most advanced Siemens Mobility H2 project trains'.

La partnership tra Siemens Mobility, Tyczka Hydrogen e Smart Train Lease aprirà la strada a una trasformazione di successo delle ferrovie verso la mobilità a idrogeno.

- Nota per i lettori

Tyczka è uno specialista europeo di gas specializzato in gas industriali, GPL e idrogeno. L'azienda a conduzione familiare con sede a Geretsried vicino a Monaco impiega oltre 630 persone in tutta Europa e genera un fatturato di circa 500 milioni di euro all'anno. La divisione Hydrogen raggruppa le sue attività nella Tyczka Hydrogen GmbH, che copre l'intera catena del valore dalla produzione dell'idrogeno, alla compressione e riempimento, trasporto e logistica fino alla tecnologia di riempimento e applicazione per i clienti.

I gas per il domani è il principio guida di Tyczka. Con offerte come gas atmosferici verdi, GPL biogenico, idrogeno verde e soluzioni tecnologiche, supportiamo i nostri clienti nel rendere i loro processi e prodotti più sostenibili e quindi diamo il nostro contributo a un mondo migliore di domani (Da: *Comunicato Stampa Siemens Mobility*, 25 giugno 2024).

Germany: Siemens Mobility and Tyczka Hydrogen cooperate in the hydrogen railway sector to provide end-to-end solutions for fuel cell trains

Hydrogen is one of the main technologies to decarbonize the railway sector by switching from fossil diesel to renewable fuels on routes, which are hard to electrify. From the train operator perspective an integrated approach towards a fossil-free mobility does not only require hydrogen-powered trains and corresponding maintenance services but also needs to cover the entire supply chain for green hydrogen fuel. In April 2024 Siemens Mobility and Tyczka Hydrogen have signed a Letter of Intent (LoI) establishing a cooperation to accelerate the transformation towards hydrogen powered railway mobility (Fig. 1). Both companies have agreed to work together towards solutions across the full supply chain in-

cluding hydrogen production, storage, distribution and refueling as well as delivery and maintenance of fuel cell trains. Additionally, Smart Train Lease, a subsidiary of Siemens Mobility, offers hydrogen trains for rent.

A. NEUMANN, CEO Rolling Stock at Siemens Mobility said: "Delivering carbon neutral mobility as never been easier. With Siemens Mobility, Smart Train Lease and Tyczka, three strong partners are now working hand in hand for the first time to serve the hydrogen rail market with new and alternative concepts along the value chain, such as offers for leasing trains as well as the corresponding hydrogen infrastructure and supply."

T. ZORN, Managing Director, Tyczka Hydrogen told: "Green hydrogen fuel is a great solution to decarbonize heavy-duty transport operations. Based on fast refuelling times and long driving ranges, multiple-unit trains can run environmentally friendly without excessive electrification investments and equal route flexibility as with diesel. Through close collaboration and a holistic approach by Tyczka Hydrogen, Siemens Mobility and Smart Train Lease, the implementation of fossil-free railway mobility becomes simpler for train operators."

B. DOBERNECKER, CEO Smart Train Lease GmbH commented: "Being smart means simplifying things and that includes offering our customers smart solutions for hydrogen infrastructure and Tyczka is the ideal partner for this."

The partnership of Siemens Mobility, Tyczka Hydrogen and Smart Train Lease will pave the way for a successful transformation of railways towards hydrogen mobility.

- Note for readers

Tyczka is a European gases specialist focussing on industrial gases, LPG and hydrogen. The family-owned company with its headquarters in Geretsried near Munich employs over 630 people across Europe generating sales of ~ 500 million euros p.a.. The Hydrogen division bundles its activities in Tyczka Hydrogen GmbH, which covers the entire value chain from hydrogen

production, compression and filling, transport and logistics to filling and application technology for customers.

Gases for tomorrow is Tyczka's guiding principle. With offerings such as green air gases, biogenic LPG, green hydrogen and technological solutions, we support our customers in making their processes and products more sustainable and thus make our contribution to a better world of tomorrow (From: Siemens Mobility Press Release, June 25th, 2024).

Svizzera: la sicurezza incontra l'innovazione, ÖBB e Stadler svelano il rivoluzionario 'Servicejet'

Stadler è lieta di annunciare la prima apparizione pubblica del nuovo treno di soccorso trimodale. Nel campus di formazione ÖBB di St. Pölten ha avuto luogo l'entrata in esercizio del treno speciale dotato di tecnologie di guida e di sicurezza innovative (Fig. 2). Stadler consegnerà 18 treni multifunzionali antincendio e di soccorso a basse emissioni alla ÖBB-Infrastruktur AG (ÖBB). Sotto il nome di "Servicejet", questi saranno poi stazionati ai portali dei tunnel austriaci e schierati sul posto per assistere i vigili del fuoco. I veicoli sono stati sviluppati e prodotti negli stabilimenti svizzeri di Bussnang e St. Margrethen.

Lungo 68 metri e dotato di sicurezza di viaggio all'avanguardia, una velocità massima di 160 km/h in entrambe le direzioni e un concetto di guida trimodale: questi sono i dati di base per il nuovo treno di soccorso di Stadler. Il suo sistema di trazione ibrido elettrico può funzionare con diverse fonti di energia: la linea aerea, potenti batterie di trazione e generatori diesel. Ciò consente al treno di soccorso di realizzare un concetto antincendio e di salvataggio completamente nuovo. Può farsi strada attraverso un tunnel fumoso fino alla fonte dell'incendio, salvare persone da treni danneggiati, trainare treni danneggiati, combattere incendi e portare in salvo sé stesso e tutto ciò che trasporta dalla zona di pericolo.



(Fonte - Source: ÖBB / Stadler)

Figura 2 – ÖBB e Stadler presentano il rivoluzionario “Servicejet”.
Figure 2 – ÖBB and Stadler unveil the revolutionary ‘Servicejet’.

J. PLUY, membro del Consiglio di amministrazione di ÖBB-Infrastruktur AG: “I nostri nuovi Servicejet ci consentono di fornire assistenza ancora più velocemente di prima. Forniscono più potenza in un’area operativa più ampia. Il nuovo concetto consente inoltre di ridurre da 21 a 18 veicoli.”

“Con il lancio del treno di soccorso abbiamo messo sui binari un concetto altamente innovativo che soddisfa le specifiche di ÖBB Infrastruktur e soddisfa tutti i requisiti di qualità e sicurezza del cliente. Ecco perché ora faremo insieme i prossimi passi verso la mobilità del futuro. Stadler è stata incaricata da ÖBB di costruire treni a lunga percorrenza del marchio KISS, nonché unità multiple interurbane e regionali della FLIRT”, ha affermato P. SPÜHLER, presidente del Consiglio di amministrazione di Stadler.

- Una gamma di applicazioni multifunzionali

Il nuovo treno di soccorso Stadler unisce versatilità e tattica operativa. Deve essere attrezzato per lo scenario peggiore, che potrebbe essere un’operazione antincendio e di salvataggio in un tunnel ferroviario. Oltre a poter recuperare i passeggeri di altri treni durante un’evacuazione, è adatto anche per eseguire lavori di manutenzione. In caso di emergenza nelle tre carrozze, che hanno accesso ininterrotto lungo tutto il treno, c’è spazio sufficiente per oltre 300 persone. 18 posti sono dotati di staffe per autospiratori per vigili del fuoco. Un sistema HVAC con filtri speciali protegge le persone sul treno dai fumi. Inoltre, l’intero treno è pressurizzato, il che significa che all’interno c’è una leggera sovrappressione per mantenerlo privo di fumo nelle gallerie. La parte

anteriore del treno dove si trova la cabina di guida è protetta da un sistema di nebulizzazione d’acqua all’esterno.

Il treno di soccorso può essere caricato anche con contenitori su ruote specifici. Questi container trasportano attrezzature antincendio come pompe portatili, attrezzature antincendio boschive, autorespiratori, tute protettive speciali, ecc. I roll container vengono completamente caricati nei punti di appoggio ÖBB Infrastruktur, all’occorrenza stipati nei treni e scaricati nei luoghi di intervento mediante mezzi incorporati negli ascensori. Ciò consente alle squadre di intervento di rispondere rapidamente a un’ampia varietà di scenari.

- Tecnologia di estinzione di fascia alta

I veicoli sono dotati di due diversi sistemi di spegnimento per la lotta agli

incendi: in primo luogo, un sistema ad alta pressione (100 bar) per generare nebbie nebulizzate, ad esempio per raffreddare la canna di una galleria o per inumidire i bordi del binario durante la marcia del treno per evitare che si verifichino incendi; dal prendere fuoco; e in secondo luogo, un sistema a pressione normale (10 bar) per l'antincendio tradizionale. L'unità multipla ha a bordo (nella carrozza intermedia) 40.000 litri di acqua e 1.200 litri di schiuma concentrata che possono essere rilasciati tramite due estintori ad alta pressione e uno a pressione normale. Questi estintori sono montati in testa al treno e possono essere controllati individualmente dalla cabina di guida. Sul tetto dei vagoni ferroviari si trovano anche due ventilatori a getto, nella parte anteriore e posteriore, che trasportano l'acqua nebulizzata emessa dai monitori ad alta pressione. Questi ventilatori possono essere utilizzati anche durante l'evacuazione delle persone per creare contropressione in un tunnel pieno di fumo e per impedire l'inversione del flusso. Sono stati installati anche potenti proiettori e termocamere per le operazioni di ricerca e salvataggio, consentendo ai servizi di emergenza di vedere attraverso il fumo.

- Una soluzione su misura

Il "Servicejet" è una soluzione su misura per ÖBB omologata anche per la rete ferroviaria tedesca. I veicoli sono stati acquistati dalla Rail Equipment GmbH, una società affiliata al 100% della ÖBB-Infrastruktur AG. Il treno di soccorso verrà utilizzato per la prima volta in occasione dell'inaugurazione della ferrovia Koralm, che comprende un tunnel di 33 km (Da: *Comunicato Stampa Stadler*, 25 maggio 2024).

Switzerland: safety meets innovation, ÖBB and Stadler unveil the revolutionary 'Servicejet'

Stadler is delighted to announce the first public appearance of the new trimodal rescue train (Fig. 2). The roll-in of the special train featuring innovative drive and safety technology took

place at the ÖBB training campus in St. Pölten. Stadler is to deliver 18 of the multifunctional, low-emission firefighting and rescue trains to ÖBB-Infrastruktur AG (ÖBB). Under the name "Servicejet", these will then be stationed at Austrian tunnel portals and deployed on site to assist firefighters. The vehicles were developed and produced at the Swiss sites in Bussnang and St. Margrethen.

68 metres of state-of-the-art rolling safety, a top speed of 160 km/h in both directions and a trimodal drive concept – this is the basic data for Stadler's new rescue train. Its electric hybrid drive system can run on several energy sources: the overhead line, powerful traction batteries and diesel generators. This enables the rescue train to realise a completely new firefighting and rescue concept. It can fight its way through a smoky tunnel to the source of the fire, rescue people from damaged trains, tow damaged trains, fight fires and get itself and everything it is carrying out of the danger zone to safety.

J. PLUY, Member of the Board of Management of ÖBB-Infrastruktur AG, "Our new Servicejets enable us to aid even faster than before. They provide more power in a larger operational area. The new concept also enables a reduction from 21 to 18 vehicles."

"With the launch of the rescue train, we have put a highly innovative concept on the rails that meets ÖBB Infrastruktur's specifications and satisfies all the customer's quality and safety requirements. That's why we will now take the next steps towards the mobility of the future together. Stadler has been commissioned by ÖBB to build long-distance trains from the KISS brand, as well as intercity and regional multiple units from the FLIRT," said P. SPUHLER, Chairman of the Board of Directors of Stadler.

- A multifunctional range of applications

The new Stadler rescue train combines versatility with operational tactics. It has to be equipped for the worst-case scenario, which would be a firefighting and rescue operation in a railway tunnel. As well as being

able to recover passengers from other trains during an evacuation, it is also suitable for carrying out maintenance work. In an emergency, there is enough room for over 300 people in the three cars, which have uninterrupted access along the entire train. 18 seats are fitted with SCBA brackets for firefighters. An HVAC system with special filters protects people on the train from smoke gases. What is more, the entire train is pressurised, which means that there is a slight overpressure inside to keep it free of smoke in tunnels. The front part of the train where the driver's cab is located is protected by a water spray system on the outside.

The rescue train can also be loaded with themed roll containers. These containers transport firefighting equipment such as portable pumps, forest firefighting equipment, breathing apparatus, special protective suits, etc. The roll containers are fully loaded at ÖBB Infrastruktur support points, stowed in the trains as required and unloaded at the deployment sites using built-in lifts. This enables intervention teams to respond rapidly to a wide variety of scenarios.

- High-end extinguishing technology

The vehicles have two different extinguishing systems for firefighting: firstly, a high-pressure system (100 bar) for generating fine spray mist, for example to cool a tunnel tube or to moisten the verges of the track as the train moves along to prevent them from catching fire; and secondly, a system at normal pressure (10 bar) for traditional firefighting. The multiple unit has 40,000 litres of water and 1,200 litres of foam concentrate on board (in the intermediate car) which can be released via two high-pressure and one normal-pressure extinguishers. These extinguishers are mounted at the head of the train and can be controlled individually from the driver's cab. There are also two jet fans on the roof of the railcars at the front and rear, which transport the water mist emitted by the high-pressure monitors. These fans can also be used during the evacuation of people to create counter-pressure in a smoke-filled tunnel and to prevent the flow from reversing. Powerful searchlights and thermal imaging cameras

NOTIZIARI

have also been installed for search and rescue operations, allowing emergency services to see through the smoke.

- *Tailor-made solution*

The “Servicejet” is a tailor-made solution for ÖBB that is also approved for the German rail network. The vehicles were procured by Rail Equipment GmbH, a wholly owned subsidiary of ÖBB-Infrastruktur AG. The rescue train will be used for the first time for the opening of the Koralm Railway, which incorporates a 33-km tunnel (From: Stadler Press Release, May 25th, 2024).

TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

Portogallo: Metro do Porto inaugura l'estensione della linea gialla che incorpora i sistemi e la tecnologia di segnalamento di Alstom

Alstom ha fornito i sistemi di segnalamento ferroviario per il pro-

lungamento della Linea Gialla della Metro do Porto (Fig. 3), inaugurata nella città di Porto. Alstom ha dotato la nuova estensione della linea dello stesso sistema di segnalamento già in servizio sulla rete, compreso un interlocking all'avanguardia che consente il monitoraggio in tempo reale dei veicoli. La componente ingegneristica, così come l'installazione e la messa in servizio del sistema, sono gestite presso gli stabilimenti Alstom a Maia, Porto.

L'ampliamento della Linea Gialla della Metro do Porto si estende da Santo Ovídio a Vila d'Este, a sud di Porto, aggiungendo tre nuove stazioni, di cui una sotterranea. Il nuovo tracciato, di 3,1 km, comprende cinquecento metri di viadotto e una galleria lunga un chilometro.

“Alstom e Metro do Porto mantengono una partnership stretta e a lungo termine, con l'obiettivo di migliorare la mobilità e il comfort dei passeggeri nella città di Porto. Dalle nostre strutture di ingegneria a Maia, sviluppiamo e manteniamo progetti

di segnalamento e tecnologie di mobilità digitale per i mercati portoghesi e internazionali, e l'inaugurazione dell'espansione della Linea Gialla è un'ulteriore prova del nostro impegno nella promozione della mobilità sostenibile in Portogallo”, ha affermato D. TORRES, amministratore delegato di Alstom Portogallo.

Metro do Porto è il sistema di metropolitana leggera della città di Porto, in Portogallo, che copre circa 78 km di binari e sei linee e accoglie circa 70 milioni di passeggeri all'anno. Alstom ha fornito a questa rete 102 treni attualmente in servizio, nonché sistemi di binario e segnalamento di bordo ATP (Automatic Train Protection) per l'intera rete.

Alstom possiede oltre 30 anni di esperienza nei sistemi di segnalamento urbano e più di 190 linee metropolitane attrezzate in più di 32 paesi.

Alstom è presente in Portogallo da oltre 30 anni e, attualmente, due treni su tre che circolano in questo paese sono prodotti da Alstom o con tecnologia Alstom, compresi i treni ad



(Fonte - Source: Alstom)

Figura 3 – Treni circolanti sulla nuova linea gialla della metropolitana di Porto.
Figure 3 – Trains running on the newly extended Porto Metro yellow line.

alta velocità, regionali, metropolitani ed elettrici. In ambito digitale, più di 1.500 km della rete ferroviaria portoghese e più di 500 unità di bordo sono gestiti dal sistema ATP di Alstom, una soluzione di segnalamento sviluppata appositamente per il mercato portoghese. In termini di mobilità urbana, Alstom ha fornito il sistema di segnalamento per Metro do Porto e ha prodotto i primi 102 treni attualmente in servizio su questa rete. Alstom fornisce anche il sistema ATP installato a bordo dei 18 treni recentemente acquisiti da questo operatore (Da: *Comunicato Stampa Alstom*, 28 giugno 2024).

Portugal: Metro do Porto opens Yellow Line extension incorporating Alstom's signalling systems and technology

Alstom has supplied the railway signalling systems for the extension of the Yellow Line of Metro do Porto (Fig. 3), which has just been inaugurated in the city of Oporto. Alstom has equipped the new line extension with the same signalling system already in service on the network, including a state-of-the-art interlocking which allows real-time monitoring of vehicles. The engineering component, as well as the installation and commissioning of the system are managed at Alstom's facilities in Maia, Porto.

The expansion of the Yellow Line of the Metro do Porto extends from Santo Ovídio to Vila d'Este, in the south of Oporto, adding three new stations, one of which is underground. The new route, with 3.1 km, includes five hundred meters of viaduct and a tunnel one kilometre long.

"Alstom and Metro do Porto maintain a close and long-term partnership, with the purpose of improving the mobility and comfort of passengers in the city of Oporto. From our engineering facilities in Maia, we develop and maintain signalling projects and digital mobility technologies for the Portuguese and international markets, and the inauguration of the expansion of the Yellow Line is further

proof of our commitment to promoting sustainable mobility in Portugal," said D. TORRES, Managing Director of Alstom Portugal.

Metro do Porto is the light rail system of the city of Oporto, Portugal, covering approximately 78 km of track and six lines, and accommodating about 70 million passengers per year. Alstom has supplied 102 trains to this network, which are currently in service, as well as ATP (Automatic Train Protection) track and onboard signalling systems for the entire network.

Alstom is a global leader in the passenger transport market, with more than 30 years of experience in urban signalling systems and more than 190 equipped metro lines in more than 32 countries.

Alstom has been present in Portugal for more than 30 years and, currently, two out of every three trains that run in this country are manufactured by Alstom or with Alstom technology, including high-speed, regional, metro and electric trains. In the digital sphere, more than 1,500 km of the Portuguese rail network and more than 500 onboard units are managed by Alstom's ATP system, a signalling solution developed specifically for the Portuguese market. In terms of urban mobility, Alstom supplied the signalling system for Metro do Porto and manufactured the first 102 trains currently in operation on this network. Alstom also supplies the ATP system installed on board the 18 trains recently acquired by this operator (From: Alstom Press Release, June 28th, 2024).

Danimarca: Copenhagen inaugura una nuova tratta della metropolitana e punta a essere la prima capitale a impatto zero

È stata inaugurata in Danimarca la nuova tratta della linea Metropolitana M4 (Fig. 4), alla presenza del Re Fredrik di Danimarca, accompagnato dai sindaci di Copenhagen e Frederiksberg. La linea utilizza il sistema di segnalamento digitale di Hitachi Rail, azienda globale che ha in Italia uno dei centri

di eccellenza in fatto di sistemi di segnalamento ferroviario, con le sedi di Genova e Napoli.

L'estensione a sud della M4 è lunga 4,5 km e serve cinque stazioni metropolitane e un hub per interconnessioni con la rete S-Bahn. La nuova linea metropolitana collega M3 Cityringen e M4 Nordhavn al centro di interconnessione di København Syd, che nel futuro è previsto diventi uno dei più grandi in Danimarca.

Per queste estensioni, Hitachi Rail ha progettato e fornito il sistema di trasporto, comprese le tecnologie di segnalamento e supervisione dei convogli, nonché le nuove flotte di treni.

Il sistema progettato da Hitachi Rail combina la tecnologia di controllo dei treni basata su un sistema senza macchinista (treni driverless) e sul sistema CBTC (*Communication based train control*), un sistema di controllo automatico del traffico ferroviario che assicura i più elevanti standard di qualità e sicurezza. La tecnologia riduce la necessità di infrastrutture fisiche a bordo treno e aumenta la capacità del servizio, consentendo ai convogli di viaggiare in sicurezza a intervalli più brevi. Con la nuova estensione della linea M4, circa il 75% dei cittadini nelle aree di Copenhagen e Frederiksberg avranno accesso immediato a una stazione metropolitana o ferroviaria (meno di 600 m).

M4 è il quarto progetto metropolitano completato con successo da Hitachi Rail a Copenhagen, a partire da M1 e M2 aperti al servizio commerciale nel 2002, seguiti da M3 (Cityringen) che è stato inaugurato nel settembre 2019. Da allora, Hitachi Rail ha supportato l'obiettivo di Metroselskabet e del comune di collegare Copenhagen 24 ore al giorno, 7 giorni alla settimana. I treni hanno un design innovativo e le tecnologie di segnalamento sono tra le più avanzate, il tutto per realizzare una mobilità più verde e sostenibile. G. GUIDO - Responsabile di Hitachi Rail Denmark ha dichiarato: "Ringraziamo Metroselskabet e le autorità di trasporto per la loro fiducia e la forte collaborazione negli ultimi anni. Siamo orgogliosi di condividere questo



(Fonte - Source: Hitachi Rail)

Figura 4 – Veduta di una tratta della nuova linea M4 in servizio a Copenaghen.
 Figure 4– View of a section of the new M4 line in service in Copenhagen.

successo, un passo importante verso l'ambizioso piano della città di Copenaghen di diventare la prima capitale a impatto zero”.

Hitachi Rail è presente in Danimarca da oltre 30 anni attraverso la sua partnership chiave con la metropolitana di Copenaghen. Il 31 maggio 2024, Hitachi Rail ha completato l'acquisizione dell'attività Ground Transportation Systems di Thales in un affare da €1,66 miliardi, che ha visto espandere la sua presenza in Danimarca anche attraverso la sua forte collaborazione con Banedanmark per il lancio della tecnologia di segnalamento digitale ERTMS (European Rail Traffic Management System, Sistema Europeo di gestione del traffico ferroviario) sulla rete principale del paese. Alla cerimonia hanno partecipato anche E. LA FICARA, Chief Markets Officer di Hitachi Rail, S. SANTINELLI, Senior Vice President Public Affairs & Communications, e G. GUIDO, Head of Hitachi Rail Denmark (Da: Comunicato Stampa Hitachi Rail, 24 giugno 2024).

Denmark: Copenhagen inaugurates the new metro route and aims to be the first zero-impact capital

The new section of the M4 Metro line was inaugurated in Denmark (Fig. 4), in the presence of King Fredrik of Denmark, accompanied by the mayors of Copenhagen and Frederiksberg. The line uses the digital signaling system of Hitachi Rail, a global company that has one of the centers of excellence in Italy for railway signaling systems, with offices in Genoa and Naples.

The southern extension of the M4 is 4.5km long and serves five underground stations and a hub for interconnections with the S-Bahn network. The new metro line connects M3 Cityringen and M4 Nordhavn to the København Syd interconnection centre, which is expected to become one of the largest in Denmark in the future.

For these extensions, Hitachi Rail designed and supplied the transport system, including signaling and train su-

pervision technologies, as well as new train fleets.

The system designed by Hitachi Rail combines train control technology based on a system without a driver (driverless trains) and on the CBTC (Communication based train control) system, an automatic railway traffic control system that ensures the highest quality standards and safety. The technology reduces the need for physical infrastructure on board trains and increases service capacity, allowing trains to travel safely at shorter intervals. With the new extension of the M4 line, around 75% of citizens in the Copenhagen and Frederiksberg areas will have immediate access to a metro or train station (less than 600 metres).

M4 is the fourth successfully completed metro project by Hitachi Rail in Copenhagen, starting with M1 and M2 opened for commercial service in 2002, followed by M3 (Cityringen) which opened in September 2019. Since then, Hitachi Rail has supported the Metroselskabet and the municipa-

lity's goal is to connect Copenhagen 24 hours a day, 7 days a week. The trains have an innovative design and the signaling technologies are among the most advanced, all to achieve greener and more sustainable mobility. G. GUIDO - Head of Hitachi Rail Denmark said: "We thank Metroselskabet and the transport authorities for their trust and strong cooperation over the past years. We are proud to share this success, an important step towards the city of Copenhagen's ambitious plan to become the first zero-impact capital."

Hitachi Rail has been present in Denmark for over 30 years through its key partnership with Copenhagen Metro. On 31 May 2024, Hitachi Rail completed the acquisition of Thales' Ground Transportation Systems business in a €1.66 billion deal, which saw it expand its presence in Denmark also through its strong collaboration with Banedanmark for the launch of ERTMS (European Rail Traffic Management System) digital signaling technology on the country's main network. The ceremony was also attended by E. LA FICARA, Chief Markets Officer of Hi-

tachi Rail, S. SANTINELLI, Senior Vice President Public Affairs & Communications, and G. GUIDO, Head of Hitachi Rail Denmark (From: Hitachi Rail Press Release, 24 June 2024).

**TRASPORTI INTERMODALI
INTERMODAL TRANSPORTATION**

Internazionale: MSC lancia il nuovo servizio Dahlia per il commercio dall'Asia al Messico

MSC è lieta di annunciare il lancio di un nuovo servizio di spola marittima, Dahlia, per fornire capacità extra per i carichi dall'Asia alla costa occidentale del Messico.

Questo nuovo servizio fornirà ai clienti una rotazione premium che serve il commercio dalla Cina meridionale al Messico, nonché una copertura di rete e una frequenza aggiuntive tra l'Asia e il Messico. Dahlia si unisce ai servizi Andes, Aztec, Inca, Mexicas e Santana esistenti per creare una rete premium unica e senza rivali che collega il Sud America e l'Asia.

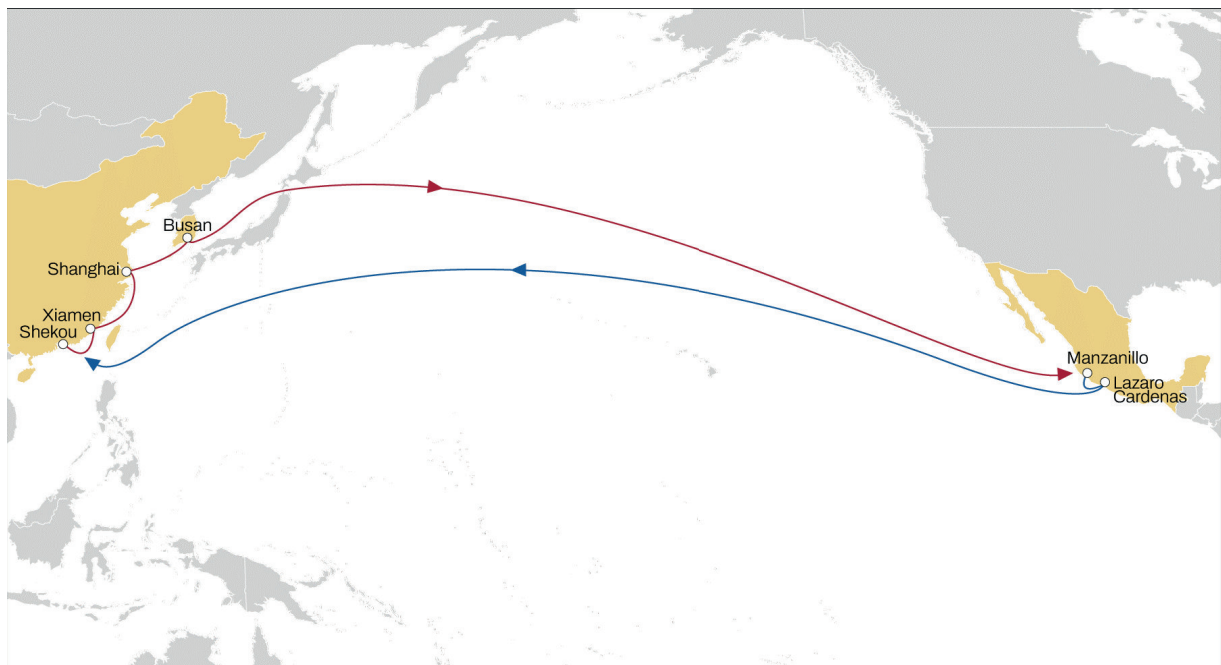
L'aggiunta di Dahlia al commercio dall'Asia al Messico vedrà modificare l'attuale servizio Mexicas con una chiamata aggiuntiva a Tianjin Xingang per garantire sinergie operative.

La rotazione completa della Dahlia è (Fig. 5): Shekou – Xiamen – Shanghai – Busan – Manzanillo – Lazaro Cardenas. Per ottimizzare i servizi, la nuova rotazione completa di Mexicas sarà modificata (Fig. 6) in: Tianjin Xingang – Qingdao – Ningbo – Busan – Manzanillo – Lazaro Cardenas (Da: Comunicato stampa MSC, 20 giugno 2024).

International: MSC Launches New Dahlia Service for Asia to Mexico Trade

MSC is delighted to announce the launch a new shuttle service, Dahlia, to provide extra capacity for Asia to Mexico West Coast cargoes.

This new service will provide customers with a premium loop rotation serving South China to Mexico trade as well as additional network coverage and frequency between Asia and Mexi-



(Fonte - Source: MSC Logistics)

Figura 5 - La prima partenza avverrà con la MSC FLORIANA VI, viaggio numero 431A, il 3 agosto 2024 da Shekou.
Figure 5 - The first sailing will with the MSC FLORIANA VI voyage number 431A on 03 August 2024 from Shekou.

NOTIZIARI

co. *Dahlia* joins existing *Andes*, *Aztec*, *Inca*, *Mexicas* and *Santana* services to create a unique and unrivalled premium network connecting South America and Asia.

The addition of *Dahlia* on Asia to Mexico trade will see modify our existing *Mexicas* service with an additional call at Tianjin Xingang to ensure operational synergies.

The *Dahlia*'s full rotation is (Fig. 5): Shekou – Xiamen – Shanghai – Busan – Manzanillo – Lazaro Cardenas. To optimize services, *Mexicas*' new full rotation will be modified (Fig. 6) to: Tianjin Xingang – Qingdao – Ningbo – Busan – Manzanillo – Lazaro Cardenas (From: MSC Press Release, June 20th, 2024).

INDUSTRIA MANUFACTURES

**Internazionale: ANFIA,
rallenta a maggio il mercato
auto europeo (-2,6%)**

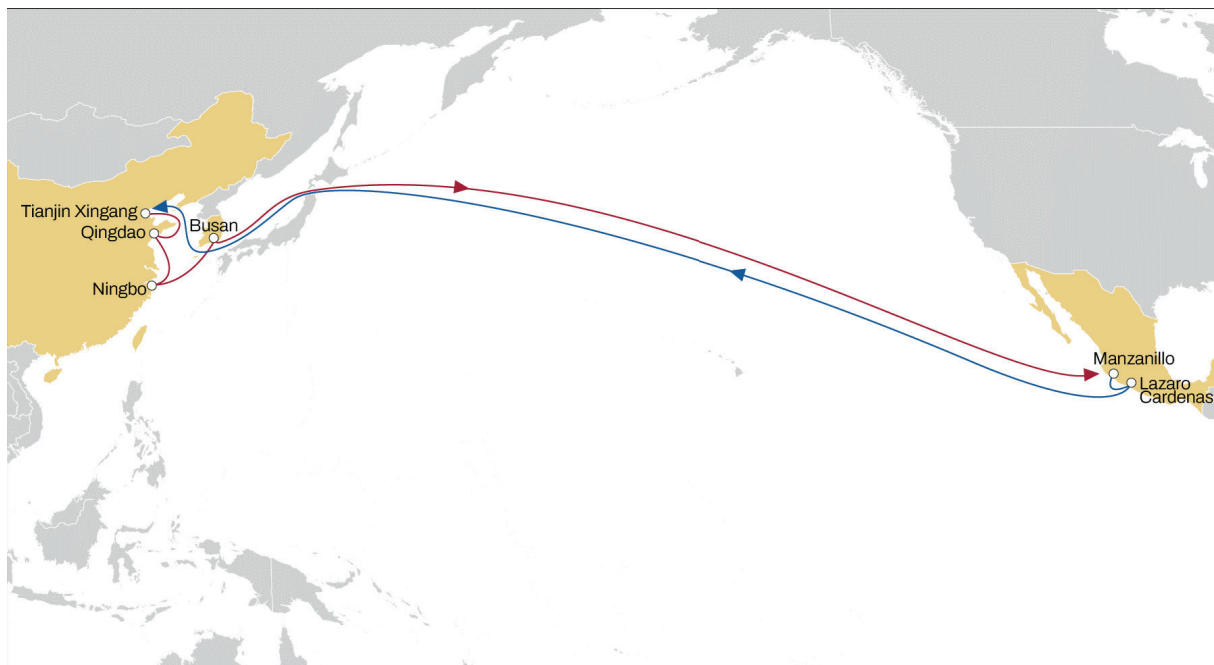
Secondo i dati diffusi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito (EU 27 + EFTA + Regno Unito (ricordiamo che dal 1° febbraio 2020 il Regno Unito non fa più parte dell'Unione Europea; i dati per Malta non sono al momento disponibili) a maggio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.092.901 unità, il 2,6% in meno rispetto a maggio 2023.

Nei primi cinque mesi del 2024, i volumi immatricolati raggiungono 5.569.024 unità, con una variazione positiva del 4,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

“A maggio 2024, il mercato europeo dell'auto, dopo la ripresa di aprile (+12%), inverte la tendenza e registra una flessione, seppure contenuta, -2,6%. Nel quinto mese dell'anno, guardando ai cinque major market (incluso UK), rallentano Italia (-6,6%), Germania (-4,3%) e Francia (-2,9%), mentre si mantengono positivi Spagna (+3,4%) e Regno Unito (+1%). A maggio, la quota di pene-

trazione delle vetture elettriche pure (BEV), pari al 13,9%, supera nuovamente la quota delle vetture diesel (11,6%), come nel mese precedente. In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 14,4% delle vendite nel mese, contro l'appena 3,6% delle BEV (in miglioramento rispetto al 2,4% di aprile). Nel nostro Paese, l'entrata in vigore, dal 3 giugno scorso, del nuovo ecobonus, il cui impatto effettivo sarà misurabile nei prossimi mesi, ha già portato ad un rapido esaurimento dei fondi per l'acquisto delle auto nella fascia 0-20 g/Km di CO₂ e dei veicoli commerciali elettrici.

Per quanto riguarda l'Italia, in questo momento si evidenzia la necessità di mettere a terra, insieme al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, le proposte di politica industriale emerse dai lavori del Tavolo Sviluppo Automotive per accrescere la competitività sia dei produttori di autoveicoli, sia della componentistica. Tra le misure prioritarie, quelle volte a favorire un incremento dei volumi



(Fonte - Source: MSC Logistics)

Figura 6 - La prima partenza con itinerario ottimizzato sarà con la MSC INES numero di viaggio QM431A il 3 agosto 2024 da Tianjin Xingang.

Figure 6 - The first sailing with optimized path will be with the MSC INES voyage number QM431A on 03 August 2024 from Tianjin Xingang.

produttivi annuali di autoveicoli e un fattivo coinvolgimento della componentistica in questo processo di rilancio della produzione.”, commenta G. GIORDA, Direttore Generale di ANFIA.

Nell'area UE+EFTA+UK, a maggio, le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa incrementano del 2,2%; in particolare, registrano una flessione le auto BEV (-10,8%, con il 13,9% di quota), mentre le ibride tradizionali si mantengono in crescita (+15,4%, con una quota del 30,4%). Nel complesso, sono state immatricolate 558.000 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 51,1% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 20,6% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammonzano invece a 134.582 unità a maggio (-9,5%), con una quota del 19,1%.

In Italia, i volumi totalizzati a maggio 2024 si attestano a 139.509 (-6,6%). Nei primi cinque mesi del 2024, le immatricolazioni complessive ammontano a 725.751 unità, con un rialzo del 3,4% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2023. Secondo i dati ISTAT, a maggio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,2% su base mensile e dello 0,8% su base annua (come nel mese precedente). La stabilità dell'inflazione sottende andamenti contrapposti di diversi aggregati di spesa: in rallentamento i prezzi dei Beni alimentari lavorati, dei Servizi relativi ai trasporti (da +2,7% a +2,4%) e dei Servizi relativi all'abitazione; per contro, si attenua la flessione dei prezzi degli Energetici non regolamentati (da -13,9% a -13,5%) e regolamentati (da -1,3% a una variazione tendenziale nulla) e accelerano lievemente quelli dei Beni alimentari non lavorati. Nell'ambito degli Energetici non regolamentati, pesa l'evoluzione dei prezzi del Gasolio per riscaldamento (da +1,8% a +4,4%), del Gasolio per mezzi di trasporto (da +2,4% a +4,9%; -2,5% sul mese) e della Benzina (da +1,8% a +3,8%; -0,6% rispetto al mese precedente). Resta stabile, invece, il tasso tendenziale di crescita dei prezzi dell'Energia elettri-

ca mercato libero (a -31,2%) mentre si accentua la flessione di quelli del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -33,1% a -35,9%).

Analizzando il mercato per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono maggio in crescita del 4,1%, con una quota di mercato del 32,2%. Calano, invece, le autovetture diesel (-30,5% su maggio 2023), con una quota del 14,4%. Nei cinque mesi, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono aumentate del 15,4% (31,3% di quota), mentre continua la flessione delle auto diesel (-20,9% e 14,8% di quota nel periodo). Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 53,4% del mercato del solo mese di maggio, con volumi in calo rispetto allo stesso mese del 2023

(-3,6%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 5,9% e hanno una quota di mercato del 53,9% (+1,2 punti percentuali rispetto ai primi cinque mesi del 2023). Le autovetture elettrificate rappresentano il 46,8% del mercato di maggio, mentre nel cumulato hanno una quota del 45%, con volumi in crescita (+1,1% nel mese e +5,9% nel cumulato). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 7,4% nel mese, con una quota di mercato del 39,9%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 13,3%, con una quota del 38,8%. In controtendenza le immatricolazioni di autovetture ricaricabili, che calano del 24,6% nel mese (quota di mercato: 6,9%) e del 22,5% nel cumulato (quota: 6,2%) anche a causa della prolungata attesa dei nuovi incentivi. Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 3,6% e calano del 18,3% nel mese. In flessione anche le ibride plug-in: -30,6%, con il 3,3% di quota del mercato del mese. Anche nel cumulato, entrambe le alimentazioni risultano in calo, rispettivamente, -18,7% (quota: 3%) e -25,7% (quota: 3,2%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 6,6% dell'immatricolato di maggio, di cui il 6,5% è composto da autovetture Gpl (-27,4% su maggio 2023) e lo 0,1%, residuale, da autovetture a metano. Nel cumulato dei primi cinque mesi del 2024 le autovetture Gpl risultano in crescita

del 2,7% (quota: 8,8%) e quelle a metano del 23,7% (quota: 0,2%).

La Spagna totalizza 95.158 immatricolazioni a maggio 2024, il 3,4% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nei primi cinque mesi del 2024, il mercato risulta in crescita del 6,8%, con 431.884 unità immatricolate. L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC esprime preoccupazione per la stagnazione delle vendite di auto elettriche e ibride plug-in, che, nel mese, calano dell'11,9%; le immatricolazioni di queste vetture sono inferiori a quelle dello scorso anno e il clamore delle contestazioni nei confronti dei veicoli elettrici non favorisce certo le vendite. Il settore teme che con questo livello di immatricolazioni di veicoli a zero emissioni non si riusciranno a raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione. Vengono costantemente lanciati sul mercato nuovi modelli plug-in, ma servono maggiore supporto e tempestività da parte delle amministrazioni per aiutare i cittadini nella scelta delle nuove tecnologie.

Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, a maggio 2024 le nuove immatricolazioni intestate a società diminuiscono del 10,9% rispetto a maggio 2023 e le vendite ai privati segnano +2,5%, mentre il canale del noleggio cresce del 27,1%.

Le autovetture a benzina rappresentano il 41,9% del mercato di maggio (l'1,8% in meno rispetto a maggio 2023). A seguire, le vetture ibride non ricaricabili rappresentano il 35,8% del mercato del mese (+25,4%). Le autovetture diesel sono il 10,3% del mercato mensile (ma diminuiscono del 15,4% rispetto al quinto mese del 2023), seguite dalle ibride plug-in (5% la quota del mese e -20,3% sullo scorso anno), dalle elettriche (4,6% di quota nel mese e una variazione di -0,4% rispetto a maggio 2023), e dalle auto a gas (2,4% di quota), che calano dell'1,17%. Nel cumulato da inizio anno, aumentano le immatricolazioni di tutte le alimentazioni, tranne le diesel, che calano del 21,7%. Le vetture a benzina, che erano in calo nel primo trimestre, invertono la tendenza e crescono dello 0,1%, con una

quota del 43,4%. Il resto del mercato è composto per il 13,6% da diesel, per il 4,6% da BEV, per il 6,2% da PHEV, per il 30% da ibride non ricaricabili e, infine, per il 2,2% da vetture a gas.

Le emissioni medie di CO₂ nel mese di maggio 2024 salgono a 119,1 g/km, l'1,5% in più di maggio 2023. Nel cumulato si attestano in media a 117,8 g/km e rispetto al 2023 calano dello 0,8%.

In Francia, a maggio 2024, si registrano 141.298 nuove immatricolazioni, in calo del 2,9% rispetto a maggio 2023. A gennaio-maggio 2024, le immatricolazioni si attestano a 733.177, in aumento del 4,9% rispetto allo stesso periodo del 2023. Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, calano ancora le autovetture diesel (-24,5%), a bioetanolo (-54%), a benzina (-20%) e le PHEV (-19,4%). Tutte le altre alimentazioni sono invece in aumento. In particolare, le elettriche hanno una quota di mercato nel mese del 16,9%, mentre 12 mesi fa detenevano il 15,6%. Nel totale annuo, le diesel calano del 26,3% e detengono una quota del 7,7%, mentre le elettriche (quota del 16,9%) aumentano del 23,2%. Infine, le PHEV (quota dell'8,1%) invertono la tendenza e calano dello 0,7%.

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a maggio 236.425 unità, in flessione del 4,3% (-29% rispetto allo stesso periodo del 2019). Nei primi cinque mesi del 2024, le immatricolazioni si attestano a 1.174.312, in aumento del 5,2% rispetto allo stesso periodo del 2023. Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a maggio si è registrato un aumento del 6% degli ordini domestici. Dal punto di vista delle alimentazioni alternative, le auto ibride (-0,3% nel mese) rappresentano il 30,2% del mercato mensile, di cui il 5,9% sono ibride plug-in (+1,7%). Con una quota del 12,6%, le auto elettriche (BEV) registrano un decremento del 30,6%. Le vetture GPL (-29,6%), infine, rappresentano lo 0,3%. Le emissioni medie di CO₂ delle auto di nuova immatricolazione aumentano del 3,3% rispetto a maggio 2023 e si attestano a 124 g/km.

Il mercato inglese, infine, a maggio totalizza 147.678 nuove autovetture

immatricolate, con un rialzo dell'1,7% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nei primi cinque mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 827.500 unità, il 7,1% in più rispetto a gennaio-maggio 2023. L'Associazione inglese dell'automotive SMMT fa notare che, mentre la Gran Bretagna si prepara alle elezioni politiche del mese prossimo, il mercato delle auto nuove continua a mantenersi stabile grazie alla crescita delle flotte, che compensa l'indebolimento della domanda da parte dei privati. I consumatori possono usufruire di una vasta gamma di nuovi modelli elettrici e di alcune offerte molto interessanti, ma i Costruttori non possono sostenere da soli azioni di supporto di questa portata per un tempo indefinito. Il successo da essi ottenuto finora dovrebbe essere per il prossimo governo un segnale del fatto che una transizione più rapida ed equa richiede carote, non solo bastoni. Nel mese, le immatricolazioni delle flotte crescono del 14%, mentre le vetture intestate a privati calano del 12,9% e quelle intestate alle aziende aumentano del 9,5%.

Le vendite di veicoli elettrici registrano un trend positivo: +6,2% e una quota di mercato del 17,6% nel mese di maggio. Anche le ibride plug-in (PHEV) segnano un incremento (+31,5%) e hanno una quota dell'8%, superiore a quella dello scorso anno, che era del 6,2%. Nel cumulato annuo, le BEV aumentano del 9,7% e le PHEV del 31,5%. Le vetture diesel calano nel mese (-16,7%, con quota al 6,2%), mentre le auto a benzina registrano il 2,1% in meno di volumi dello scorso maggio 2023, attestandosi ad una quota di mercato del 54,9%. Nel cumulato dei cinque mesi, le diesel calano dell'11% (quota del 6,7%) e le vetture a benzina aumentano del 5% (quota del 55,9%) (Da: *Comunicato Stampa ANFIA*, 20 giugno 2024).

International: ANFIA, the European car market slows down in May (-2.6%)

According to data released by ACEA, in the countries of the European Union enlarged to EFTA and the United Kingdom (EU 27 + EFTA

+ United Kingdom (remember that from 1 February 2020 the United Kingdom is no longer part of the European Union; data for Malta are not currently available) in May car registrations amounted to 1,092,901 units, 2.6% less than in May 2023.

In the first five months of 2024, registered volumes reached 5,569,024 units, with a positive change of 4.6% compared to the same period of the previous year.

"In May 2024, the European car market, after the recovery in April (+12%), reverses the trend and records a decline, albeit limited, -2.6%. In the fifth month of the year, looking at the five major markets (including the UK), Italy (-6.6%), Germany (-4.3%) and France (-2.9%) slowed down, while Spain remained positive (+3.4%) and the United Kingdom (+1%). In May, the penetration share of pure electric vehicles (BEVs), equal to 13.9%, once again exceeds the share of diesel vehicles (11.6%), as in the previous month. In Italy, however, registered diesel vehicles accounted for 14.4% of sales in the month, compared to just 3.6% for BEVs (an improvement compared to 2.4% in April). In our country, the entry into force of the new ecobonus from 3 June, the actual impact of which will be measurable in the coming months, has already led to a rapid depletion of funds for the purchase of cars in the 0-20 g range/Km of CO₂ and electric commercial vehicles.

As far as Italy is concerned, at this moment the need is highlighted to ground, together with the Ministry of Business and Made in Italy, the industrial policy proposals that emerged from the work of the Automotive Development Table to increase the competitiveness of both the motor vehicles and components. Among the priority measures are those aimed at encouraging an increase in annual production volumes of motor vehicles and the active involvement of components in this process of relaunching production.", comments G. GIORDA, General Director of ANFIA.

In the EU+EFTA+UK area, in May, registrations of alternatively powered cars increased by 2.2%; in particular, BEV cars recorded a decline (-10.8%, with a 13.9% share), while traditional

hybrids continued to grow (+15.4%, with a 30.4% share). Overall, 558,000 hybrid and electric cars of all types were registered, which together represent 51.1% of the market. Rechargeable cars (BEV and PHEV) reach 20.6% share. If we consider just the 5 major markets, sales of rechargeable cars amounted to 134,582 units in May (-9.5%), with a share of 19.1%.

In Italy, the volumes totalled in May 2024 stood at 139,509 (-6.6%). In the first five months of 2024, overall registrations amounted to 725,751 units, with an increase of 3.4% compared to the volumes of the same period of 2023. According to ISTAT data, in May the national consumer price index recorded an increase by 0.2% monthly and by 0.8% on an annual basis (as in the previous month). The stability of inflation underlies contrasting trends in various expenditure aggregates: the prices of processed food goods, transport-related services (from +2.7% to +2.4%) and housing-related services are slowing down; on the other hand, the decline in the prices of unregulated energy (from -13.9% to -13.5%) and regulated energy prices (from -1.3% to a zero trend change) moderates and those of non-food goods accelerate slightly. worked. In the area of non-regulated energy, the evolution of the prices of diesel for heating (from +1.8% to +4.4%), of diesel for means of transport (from +2.4% to +4, 9%; -2.5% on the month) and Petrol (from +1.8% to +3.8%; -0.6% compared to the previous month). However, the trend rate of growth of electricity prices on the free market remains stable (at -31.2%) while the decline in those of city gas and natural gas on the free market is accentuated (from -33.1% to -35.9%).

Analysing the market by fuel, petrol cars closed May with growth of 4.1%, with a market share of 32.2%. On the other hand, diesel cars are decreasing (-30.5% compared to May 2023), with a share of 14.4%. In the five months, registrations of petrol cars increased by 15.4% (31.3% share), while the decline in diesel cars continued (-20.9% and 14.8% share in the period). Registrations of alternative fuel cars represent 53.4% of the market in the month of

May alone, with volumes decreasing compared to the same month of 2023

(-3.6%). Cumulatively, alternatives increased by 5.9% and have a market share of 53.9% (+1.2 percentage points compared to the first five months of 2023). Electrified cars represent 46.8% of the May market, while in the cumulative they have a share of 45%, with growing volumes (+1.1% in the month and +5.9% in the cumulative). Among these, mild and full hybrids increased by 7.4% in the month, with a market share of 39.9%, while cumulatively they grew by 13.3%, with a share of 38.8%. Registrations of rechargeable cars went against the trend, falling by 24.6% in the month (market share: 6.9%) and by 22.5% in the cumulative (share: 6.2%) also due to the prolonged wait for new incentives. In detail, electric cars have a share of 3.6% and dropped by 18.3% in the month. Plug-in hybrids also fell: -30.6%, with a 3.3% market share for the month. Even cumulatively, both feeds are decreasing, respectively -18.7% (share: 3%) and -25.7% (share: 3.2%). Finally, gas cars represent 6.6% of the registrations in May, of which 6.5% is made up of LPG cars (-27.4% in May 2023) and the residual 0.1%, from methane cars. In the cumulative first five months of 2024, LPG cars grew by 2.7% (share: 8.8%) and methane cars by 23.7% (share: 0.2%).

Spain totals 95,158 registrations in May 2024, 3.4% more than the same month last year. In the first five months of 2024, the market grew by 6.8%, with 431,884 units registered. The Spanish automotive association ANFAC expresses concern about the stagnation of sales of electric and plug-in hybrid cars, which, in the month, fell by 11.9%; registrations of these cars are lower than last year, and the outcry of protests electric vehicles certainly does not favour sales. The sector fears that with this level of registrations of zero-emission vehicles it will not be possible to reach the decarbonisation objectives. New plug-in models are constantly being launched on the market, but greater support and timeliness are needed from administrations to help citizens choose new technologies.

In detail, according to the sales channels, in May 2024 new registrations registered to companies decreased by 10.9% compared to May 2023 and sales to private individuals marked +2.5%, while the rental channel grew by 27.1%.

Petrol cars represent 41.9% of the May market (1.8% less than in May 2023). Next, non-rechargeable hybrid cars represent 35.8% of the month's market (+25.4%). Diesel cars are 10.3% of the monthly market (but decreased by 15.4% compared to the fifth month of 2023), followed by plug-in hybrids (5% share for the month and -20.3% compared to last year), from electric cars (4.6% share in the month and a change of -0.4% compared to May 2023), and from gas cars (2.4% share), which fell by 1.17%. Cumulatively since the beginning of the year, registrations of all fuel systems have increased, except diesel ones, which have fallen by 21.7%. Petrol cars, which were declining in the first quarter, reversed the trend and grew by 0.1%, with a share of 43.4%. The rest of the market is made up of 13.6% diesel, 4.6% BEV, 6.2% PHEV, 30% non-rechargeable hybrids and, finally, 2.2% from gas-powered cars.

Average CO₂ emissions in the month of May 2024 rose to 119.1 g/km, 1.5% more than in May 2023. Cumulatively they averaged 117.8 g/km and decreased by 2023 compared to 0.8%.

In France, in May 2024, there were 141,298 new registrations, down by 2.9% compared to May 2023. In January-May 2024, registrations stood at 733,177, up by 4.9% compared to the same period of 2023. Compared to the same month last year, diesel cars (-24.5%), bioethanol (-54%), petrol (-20%) and PHEVs (-19.4%) continue to decline. All other sources are on the rise. Electric cars had a market share of 16.9% in the month, while 12 months ago they held 15.6%. In the annual total, diesels fell by 26.3% and held a share of 7.7%, while electrics (16.9% share) increased by 23.2%. Finally, PHEVs (8.1% share) reversed the trend and fell by 0.7%.

In the German market, 236,425 units were registered in May, a decre-

ase of 4.3% (-29% compared to the same period of 2019). In the first five months of 2024, registrations stood at 1,174,312, an increase of 5.2% compared to the same period of 2023. Compared to the same month of the previous year, in May there was a 6% increase in domestic orders. From the point of view of alternative fuels, hybrid cars (-0.3% in the month) represent 30.2% of the monthly market, of which 5.9% are plug-in hybrids (+1.7%). With a share of 12.6%, electric cars (BEV) recorded a decrease of 30.6%. Finally, LPG vehicles (-29.6%) represent 0.3%. The average CO₂ emissions of newly registered cars increase by 3.3% compared to May 2023 and stand at 124 g/km.

Finally, the English market totalled 147,678 new cars registered in May, with an increase of 1.7% compared to the same month last year. In the first five months of the year, registrations stood at 827,500 units, 7.1% more than in January-May 2023. The English Automotive Association SMMT points out that, as Britain prepares for elections next month's policies, the new car market continues to remain stable thanks to the growth of fleets, which offsets the weakening of demand from private individuals. Consumers can take advantage of a wide range of new electric models and some very interesting offers, but manufacturers cannot sustain support actions of this scale on their own indefinitely. Their success so far should be a sign to the next government that a faster and fairer transition requires carrots, not just sticks. In the month, fleet registrations grew by 14%, while cars registered to private individuals fell by 12.9% and those registered to companies increased by 9.5%.

Sales of electric vehicles recorded a positive trend: +6.2% and a market share of 17.6% in May. Plug-in hybrids (PHEVs) also recorded an increase (+31.5%) and have a share of 8%, higher than last year, which was 6.2%. In the cumulative annual figure, BEVs increased by 9.7% and PHEVs by 31.5%. Diesel cars fell in the month (-16.7%, with a share of 6.2%), while petrol cars recorded 2.1% less volume than last May 2023, reaching a market share of 54%. ,9%. In the cumulative

five months, diesel cars fell by 11% (6.7% share) and petrol cars increased by 5% (55.9% share) (From: ANFIA Press Release, June 20th, 2024).

VARIE OTHERS

Internazionale: #NumbersTalk for ERA come autorità europea per le ferrovie: 80.000 veicoli autorizzati, 239 certificati di sicurezza unici, 15 approvazioni ERTMS a terra

Il 4° Pacchetto Ferroviario ha conferito all'Agenzia il potere di snellire ulteriormente le procedure, rilasciando autorizzazioni per i veicoli, certificati di sicurezza unici e approvazioni ERTMS a terra attraverso l'OSS – One-Stop-Shop (OSS). Ciò ha significato centralizzare i processi, eliminare la necessità di molteplici applicazioni nazionali e promuovere maggiore efficienza e coesione tra gli Stati membri.

Le prestazioni raggiunte dal 2019 sono state rese possibili dal personale dedicato dell'ERA e dall'eccellente collaborazione con l'intero settore ferroviario europeo che ha avuto fiducia nel processo e ha presentato le proprie richieste. Dopo cinque anni in questo ruolo, dal 2019 l'Agenzia ha autorizzato 80.000 veicoli, che rappresentano oltre il 65% di tutte le CTT VA e oltre il 33% di tutte le autorizzazioni del tipo di veicolo nell'UE. Inoltre, l'ERA ha emesso il 22% del numero totale di certificati di sicurezza unici rilasciati nell'UE lo scorso anno, comprese le operazioni transfrontaliere e di singoli Stati membri. L'ERA ha rilasciato 15 approvazioni ERTMS a terra e gestisce un portafoglio di 105 applicazioni.

“Con l'attuazione del quarto pacchetto ferroviario, continuiamo il nostro viaggio verso una rete ferroviaria europea veramente unificata”, ha affermato J. DOPPELBAUER, direttore esecutivo dell'ERA, aggiungendo che “guardando indietro ai traguardi raggiunti, l'ERA è stata all'altezza delle aspettative, come del resto, non esiste

SERA (spazio ferroviario unico europeo) senza ERA. E siamo orgogliosi di essere considerati un partner affidabile, in grado di offrire vantaggi tangibili alle imprese e ai cittadini di tutta l'UE.” (Da: Comunicato Stampa ERA, 18 giugno 2024).

International: #NumbersTalk for ERA as the EU Authority for Rail: 80,000 Vehicles Authorised, 239 Single Safety Certificates, 15 ERTMS trackside approvals

The 4th Railway Package empowered the Agency to streamline procedures further, issuing vehicle authorisations, single safety certificates, and ERTMS Trackside approvals through the OSS – One-Stop-Shop (OSS). This meant centralising processes, eliminating the need for multiple national applications, and fostering greater efficiency and cohesion across Member States.

The performance achieved since 2019 has been made possible by ERA's dedicated staff and the excellent co-operation with the entire European railway sector that trusted the process and submitted their requests. After five years in this role, the Agency has authorised 80,000 vehicles since 2019, representing more than 65% of all VA CTT and more than 33% of all Vehicle Type Authorisations in the EU. Moreover, ERA has issued 22% of the total number of single safety certificates delivered in the EU last year, including cross-border and single-Member State operations. ERA has delivered 15 ERTMS trackside approvals and manages a portfolio of 105 applications.

“With the implementation of the 4th Railway Package, we continue our journey towards a truly unified European railway network,” said J. DOPPELBAUER, ERA Executive Director, adding that “looking back at the milestones achieved, ERA has risen to the expectations, as indeed, there is no SERA (Single European Railway Area) without ERA. And we are proud to be considered a reliable partner, delivering tangible benefits to businesses and citizens throughout the EU.” (From: ERA Press Release, June 18th, 2024).