

Notizie dall'estero

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Hupac: la crisi economica frena la crescita del trasporto combinato

Lo scorso anno l'operatore svizzero del trasporto combinato Hupac ha trasportato su rotaia 702.308 spedizioni stradali. Mentre nel primo trimestre si sono ancora registrati tassi di crescita a due cifre, nel corso dell'anno la dinamica si è appiattita a seguito del calo congiunturale. Nell'ultimo trimestre il volume di traffico è stato nettamente inferiore rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (tab. 1).

“Il settore logistico è interessato direttamente dalla recessione economica in quanto fornitore di servizi dell'industria”, spiega H.J. BERTSCH, presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac SA. “Con la flessione della produzione industriale si riduce anche la domanda di servizi di trasporto. Il tra-

sporto combinato e Hupac non sono esclusi da questo processo”.

Sviluppo del traffico. Nel settore commerciale Shuttle Net (trasporto combinato non accompagnato), tuttavia, a fine anno Hupac ha registrato una crescita del 2,5% rispetto al 2007. Il traffico transalpino attraverso la Svizzera è diminuito del 2,3%, mentre il nuovo traffico attraverso l'Austria è aumentato del 6,3%. Il trasporto combinato non transalpino ha ottenuto un aumento del 14,1%. Il settore commerciale dell'Autostrada Viaggiante, che sulla tratta del San Gottardo è soggetto a forti limitazioni infrastrutturali, ha registrato una flessione del 20,3%.

Misure ed investimenti. Nonostante il calo della domanda, Hupac mantiene la sua rete di trasporti. Dove necessario si ottimizzano gli schemi operativi e si eliminano le capacità in eccesso. Una rigorosa gestione dei costi in stretta collaborazione con i partner contribuisce a superare la crisi con strutture snelle e prezzi concorrenziali. Numere-

rosi investimenti vengono portati avanti come da programma, come ad esempio la costruzione del terminal Hupac ad Anversa e l'ulteriore potenziamento dell'impianto di trasbordo di Busto Arsizio-Gallarate presso Milano.

Nuovi collegamenti. Ciò vale anche per la rete di trasporti che Hupac continua ad adeguare alle esigenze del mercato nonostante la crisi economica. A metà dicembre è stato introdotto un nuovo schema operativo per il traffico tra Duisburg e l'Europa sudorientale, con collegamenti giornalieri diretti per Vienna, Enns, Krems e Budapest. A inizio anno è partito un nuovo collegamento tra Taulov e Verona attraverso il Brennero con quattro coppie di treni alla settimana, in collaborazione con l'italiana Cemat. Per i prossimi mesi è prevista l'introduzione di ulteriori collegamenti verso l'Europa sudorientale e sudoccidentale, mentre sull'asse nord-sud sono in preparazione nuove soluzioni di trasporto via Lötschberg per il segmento dei semirimorchi.

Prospettive. Per il 2009 Hupac si attende un'ulteriore flessione del trasporto merci in conseguenza al perdurare della crisi economica. Se in questa situazione il trasporto combinato potrà mantenere la sua posizione sul mercato, ed eventualmente rafforzarla, dipende soprattutto dalle condizioni quadro dettate dalla politica dei trasporti. Aumenti dei prezzi da parte delle ferrovie, dovuti per esempio all'incremento del prezzo dell'elettricità fino al 23% previsto da DB Energie, sarebbero un grave rischio per il traffico ferroviario nelle attuali condizioni caratterizzate da volumi di traffico in calo e capacità in eccesso nel comparto stradale. (Comunicato stampa Hupac, 21 gennaio 2009).

Importante commessa internazionale per SBB Cargo

Con un nuovo contratto triennale SBB Cargo rafforza notevolmente il servizio di trasporti per la società T.R.W. In collaborazione con le ferro-

DATI ANNUALI HUPAC

TABELLA 1

Andamento del traffico 2008 Numero di spedizioni stradali		2008	2007	Variazione 2007/2008
Shuttle Net (TCNA)	Transalpino via CH	457.159	467.917	-2,3%
	Transalpino via A	13.843	13.024	6,3%
	<i>Totale transalpino</i>	<i>471.002</i>	<i>480.941</i>	<i>-2,1%</i>
	Non transalpino	214.778	188.272	14,1%
	<i>Shuttle Net totale</i>	<i>685.780</i>	<i>669.213</i>	<i>2,5%</i>
	Autostrada Viaggiante	16.528	20.730	-20,3%
	<i>Traffico totale</i>	<i>702.308</i>	<i>689.943</i>	<i>1,8%</i>

(Fonte Hupac)



Fig. 1 – Fermata dell'LRV Citadis di Alstom sulla nuova linea di Tenerife. (Fonte IRJ)

vie belghe SNCB, SBB Cargo trasporterà per T.R.W. circa 70 treni merci alla settimana dal Mare del Nord fino all'Italia. SNCB si occuperà del traffico dei convogli attraverso la Francia fino Basilea e attraverso il Belgio fino ad Aachen. Da lì SBB Cargo si assumerà la completa responsabilità dell'intero trasporto attraversando la frontiera italiana in direzione di Torino, Milano, Novara e verso Piacenza e Tavazzano, le due nuove destinazioni collegate alla rete internazionale Nord-Sud di SBB Cargo.

T.R.W, affiliata di SNCB, è specializzata nel traffico intermodale continentale e possiede propri terminal in diverse città del Belgio. Con il contratto a lungo termine e un traffico previsto di 3'150 treni merci all'anno, SBB Cargo e T.R.W. consolidano la loro collaborazione pluriennale.

Anche SBB Cargo alla fine del 2008 ha risentito del regresso congiunturale globale e nuove commesse sono importanti per compensare una parte della flessione nell'ambito dei trasporti e ci mostrano che il servizio attraverso le Alpi e la qualità di SBB Cargo sono sempre più richiesti come sottolineato dalla dirigenza del settore aziendale internazionale di SBB Cargo. SBB Cargo affronta in modo

attivo la stagnazione della congiuntura, con rapide misure quali la riduzione mirata della capacità dei trasporti o la determinazione di programmi mensili con grossi clienti, per mantenere una buona posizione nel trasporto merci internazionale, anche in prospettiva futura. (Comunicato stampa SBB, CFF, FFS Cargo, 26 gennaio 2009).

TRASPORTI URBANI

Il nuovo tram di Tenerife

I residenti dell'isola hanno accolto questo nuovo mezzo di trasporto con grande soddisfazione, che si rispecchia nel fatto che ogni giorno viene utilizzato da 49.000 passeggeri, il 30% in più del previsto.

Terminata la fase di sperimentazione, il progetto è stato presentato, durante la prima settimana di dicembre 2008, alla stampa europea alla presenza del presidente di M-TSA (impresa metropolitana di Tenerife) C. ALONSO, del direttore A. MUÑOZ e dei sei soci: Atos Origin; Software del Carl; Efacec; Ikusi; Lumiplan e Transdata.

Il tram di Tenerife detiene il record europeo per la pendenza, che varia dall'8,5% al 9% con una media del 5%, ed è questo che lo rende unico nel suo genere.

Il costo dell'operazione è stato di 305 milioni di euro e per l'isola di Tenerife, con i suoi 340.000 abitanti, la colorata linea del tram è una trasformazione fondamentale nella mobilità urbana.

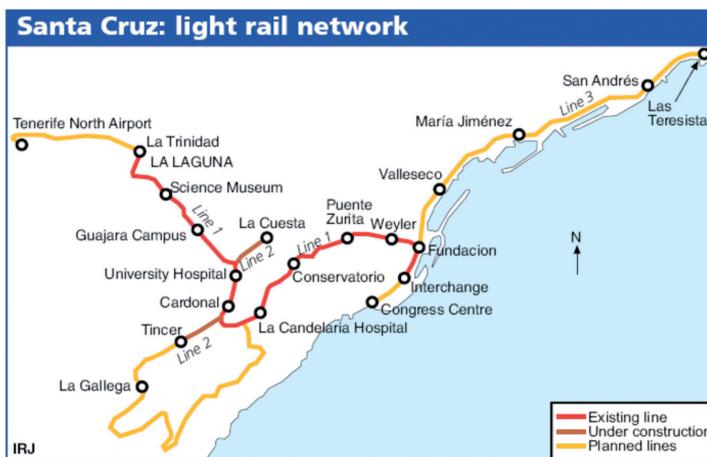


Fig. 2 – La rete metropolitana di Santa Cruz (Tenerife – Canarie). (Fonte IRJ)

Raggiungere l'obiettivo non è stato facile. Ci sono voluti quattro anni di lavori, superando molte difficoltà burocratiche e logistiche. Al progetto e alla sua realizzazione hanno partecipato società francesi, spagnole e portoghesi.

La linea del tram è lunga 12,6 chilometri e è percorribile in 35 minuti, con le sue 21 fermate, di cui 18 esterne e 3 sotterranee (fig. 1); attraversa i punti più significativi a livello amministrativo, economico e storico della città di Santa Cruz (fig. 2), raggiungendo in alcuni tratti anche 600 metri d'altitudine.

Il Tram di Tenerife si integra nel paesaggio urbano e contribuisce ad abbellirlo, offrendo un trasporto rapido ed ecologico.

Attualmente il governo di Tenerife ha molti progetti di sviluppo della rete tramviaria, tra i quali la seconda linea, prevista per il giugno del 2009 con altre sei fermate che si collegheranno con la prima linea della metro. A questo progetto parteciperanno nuovamente: Atos Origin; Software del Carl; Efacec; Ikusi; Lumiplan e Transdata. I lavori inizieranno nel marzo del 2009, per l'opera sono stati stanziati 55 milioni di euro (*Corriere dei Trasporti n.47*, 8 dicembre 2008).

Bombardier presenta il tram "libero" dalla catenaria

Bombardier Transportation ha presentato il primo tram non alimentato mediante contatto con la catenaria. Il rotabile è stato mostrato alla stampa nel sito della azienda di Bautzen, in Germania. Chiamato Primove (fig. 3), il nuovo tram offrirebbe agli operatori del settore numerosi vantaggi.

Tra tutti emerge la possibilità di sfruttare un sistema di alimentazione completamente invisibile, di facile installazione e non influenzabile dalle condizioni ambientali di esercizio. In aggiunta l'assenza di componenti meccanici in perenne contatto, elimina i fenomeni di usura e di rumore-



(Fonte Bombardier Transportation)
Fig. 3 – Schema del sistema di potenza del tram Primove.

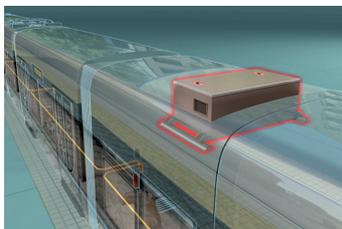
sità ed il conseguente costo per la manutenzione.

Ma l'innovazione non si limita al veicolo. Infatti la possibilità di eliminare la catenaria riduce sensibilmente in costi di investimento per l'infrastruttura, sia all'aperto che in sotterranea.

Il sistema di alimentazione non necessita di un a terza rotaia oppure di sistemi installati sul tetto del veicolo: quindi i tunnel possono avere dimensioni inferiori. Inoltre la dotazione del sistema Bombardier MITRAC Energy Saver riduce sensibilmente i costi di ricarica degli accumulatori.

Il principio di funzionamento del sistema di alimentazione Bombardier esente da catenaria si basa sul trasferimento di potenza per induzione elettromagnetica. I componenti di potenza sono posti al di sotto del pianale del veicolo ed inseriti nell'armamento.

I circuiti primario e secondario sono separati in modo analogo a quanto accade per i trasformatori elettrici. La generazione di un campo



(Fonte Bombardier Transportation)
Fig. 4 – Posizione del sistema di accumulo di energia MITRAC per il tram Primove.

magnetico è demandata al circuito primario, inserito nell'armamento.

Il circuito secondario, di cui è equipaggiato il veicolo trasforma il campo magnetico in potenza elettrica a disposizione per la trazione mediante spire posizionate sotto il pianale del veicolo.

Il circuito primario diviene attivo solamente per la zona di armamento ricoperta dal veicolo. Il sistema di accumulo della energia (fig. 4) è invece posizionato sul tetto del veicolo e lavora a recupero di frenatura, rilasciando una quota parte di tale energia per le fasi di accelerazione. (*Comunicato stampa Bombardier Transportation*, 22 gennaio 2009).

INDUSTRIA

Dr. Find supera i test di collaudo per Metro Seul

Sarà un sofisticato sistema tecnologico realizzato da Tecnogamma e MERMEC (oggi MERMEC Group) a monitorare la Metropolitana di Seoul, Corea del Sud, per i 210 km gestiti dalla società Seoul Metro.

Il 15 novembre scorso è stato infatti firmato il collaudo del treno diagnostico, denominato Dr Find, che verrà utilizzato da Seoul Metro per controllare il livello di sicurezza delle proprie linee (fig. 5). Attraverso un'attività programmata e continua di monitoraggio sarà infatti possibile individuare in anticipo i difetti della linea



(Fonte MERMEC Newsletter)
Fig. 5 – Dr. Find, il veicolo di diagnostica e di monitoraggio della metropolitana di Seul.

consentendo, dove necessario, una tempestiva manutenzione, migliorando il comfort di marcia, prevenendo eventuali incidenti ferroviari e riducendo, inoltre, i costi di manutenzione delle linee mediante una corretta pianificazione degli interventi.

Il veicolo è stato equipaggiato sulla base delle esigenze tecnologiche ed estetiche del cliente integrando vari sistemi diagnostici, tutti all'avanguardia e volti a monitorare i principali parametri della linea ferroviaria: catenaria, profilo, geometria e usura ondulatoria delle rotaie, stato di massicciata e traversine (tramite tecniche di computer vision) e profilo d'ingombro dei tunnel (il telemetro è capace di acquisire fino a 100 frame completi al secondo).

Dr. Find è attualmente in funzione ed opera sulla linea ogni 2 notti per una sessione di misura di 4 ore fermandosi una settimana ogni due.

Il veicolo può operare fino a 80 km/h ed è in grado di ospitare fino a 6 operatori (oltre al conducente) ma permette anche da un'unica postazione la possibilità di controllare tutti i sistemi diagnostici contemporaneamente. Uno degli obiettivi di MERMEC Group è quello di collaborare strettamente con i propri clienti proponendosi come partner tecnologico e garantendo, anche nella fase di after-sales, un'assistenza puntuale ed efficace; pertanto, allo scopo di mettere a disposizione di Seoul Metro le competenze e la professionalità di MERMEC Group, sono state effettuate 30 giornate di formazione. È inoltre stato previsto che un tecnico MERMEC Group rimanga a Seoul per un periodo di 6 mesi in modo da poter fornire l'assistenza necessaria al cliente e permettere agli operatori locali di gestire autonomamente i sistemi. (MERMEC Group Newsletter, novembre-dicembre 2008).

Contratto in Cina per Faiveley Transport

Dopo una lunga trattativa, Faiveley ha acquisito un contratto per la fornitura di 489 sistemi di frenatura

in equipaggiamento ad altrettante locomotive della Datong Locomotives, in Cina. Il valore del contratto supera i 60 milioni di euro. La consegna inizierà al termine del 2009 e proseguirà per i successivi tre anni. Il progetto richiederà il coordinamento di più di un sito di produzione: gli stabilimenti locali della Qingdao Faiveley SRI Rail Brake Co. Ltd. e della Shijiazhuang Jiexiang Precision Machinery Co. Ltd e quelli europei posti ad Amiens, Piosasco e Landskrona. (Comunicato stampa Faiveley Transport, 8 gennaio 2009).

X'Trapolis di Alstom per Melbourne

Alstom Transport ha acquisito un contratto dell'ammontare di 172 milioni di euro per la fornitura di ulteriori 20 convogli della serie X'Trapolis per l'esercizio suburbano sulla rete della città di Melbourne (Stato di Victoria, sud-est dell'Australia).

Si tratta di una opzione compresa in un contratto firmato nel gennaio del 2008, che condurrà alla consegna di 18 convogli X'Trapolis. Questa opzione porta dunque a 38 convogli il numero dei treni che saranno consegnati allo stato di Victoria.

La consegna dei nuovi treni è prevista a partire dall'ultimo trimestre del 2010. Questi convogli a sei moduli completeranno la flotta esistente nella città di Melbourne, dove 58 convogli a tre moduli della serie X'Trapolis di Alstom sono già in circolazione dal 2002. I treni suburbani X'Trapolis operanti sulla rete di Melbourne, si caratterizzano per la loro eccezionale capacità (fino a 30000 passeggeri per ora e per direzione) e l'elevato numero di porte per modulo (tre per vettura), al fine di facilitare il deflusso di passeggeri durante le ore di punta.

Larghi spazi all'interno di ogni vettura permettono grande fluidità negli spostamenti. I treni sono equipaggiati con aria condizionata, posti riservati per le persone anziane ed un accesso facilitato per le persone con ridotta mobilità. I convogli X'Trapolis offrono una grande visibilità dall'in-

terno delle vetture, fornendo un addizionale grado di comfort e sensazione di sicurezza al viaggiatore.

I nuovi treni beneficeranno di un moderno sistema di informazione ai passeggeri (annunci sonori e avviso automatico di fermata) e di telecamere di sorveglianza (Comunicato stampa Alstom Transport, 6 febbraio 2009).

VARIE

Misure e tecniche di simulazione del comportamento dinamico della massicciata messe a punto in Giappone

La massicciata dell'armamento ferroviario convenzionale è costituita da pietre di forma irregolare, ognuna soggetta a fenomeni di attrito, usura, frantumazione, traslazione, rotazione, tutti causati dai carichi dinamici ed impulsivi trasferiti dalle traverse durante il transito dei rotabili. L'instaurarsi di tali fenomeni nel lungo periodo si traduce in effetti di deformazione localizzata e persino plastica dell'intero aggregato. Un modo efficace di analizzare il meccanismo di decadimento delle caratteristiche prestazionali della massicciata è di riprodurre il comportamento di particelle soggette a carichi dinamici (quelli imposti dal transito del veicolo) ed impulsivi mediante l'uso di una ricostruzione discreta simulante l'aggregazione di pietre.

L'Istituto Tecnico di Ricerca delle Ferrovie giapponesi (RTRI) ha pertanto ricreato un modello dinamico tridimensionale di elementi discontinui, assemblati a costituire una sezione della massicciata. Applicando diversi metodi di analisi tridimensionale a questo modello, si è potuta definire la risposta dinamica della struttura.

A tale proposito la prima fase dello studio ha comportato la misurazione e digitalizzazione del profilo tridimensionale di 4000 pietre, variabili per forma e pezzatura ed adatte alla costituzione della massicciata: ogni elemento è stato memorizzato come un solido poliedrico (fig. 6).

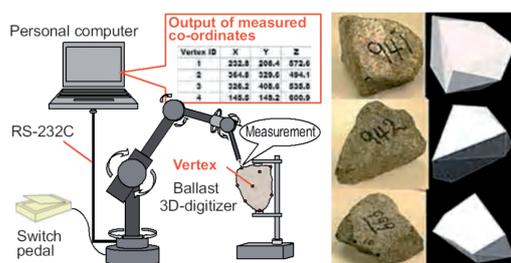


Fig. 6 - Digitalizzazione della forma delle pietre che costituiscono la massicciata. (Fonte RTRI)

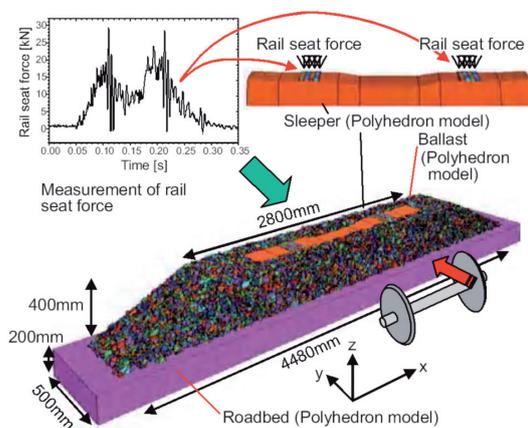


Fig. 7 - Modello tridimensionale per una sezione di armamento ferroviario. (Fonte RTRI)

Dopo aver proceduto al posizionamento dei 28000 poliedri, la simulazione ha previsto l'applicazione di un algoritmo di compattazione dinamica dell'aggregato in modo tale da ricreare la struttura della massicciata. Il modello ha richiesto anche la ricostruzione delle traverse. Il carico dinamico ed impulsivo è stato simulato ipotizzando il transito di un veicolo su un giunto saldato di rotaia (fig. 7) alla velocità di 78 km/h.

Il risultato della simulazione (fig. 8) evidenzia la distribuzione del campo di velocità e di rotazioni che si instaurano nell'aggregato di pietre a causa del sistema di sollecitazione imposta. La parte di massicciata immediatamente al di sotto della traversa subisce i maggiori processi di rotazio-

di contatto tra traversa e massicciata, mentre per la misura delle caratteristiche cinematiche è stato inserito nella massicciata una "pietra sensore" (accelerometro triassiale) (RTRI - Railway Tecnology Avalanche, 22 dicembre 2008).

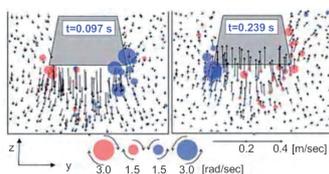


Fig. 8 - Un risultato delle simulazioni: campi di velocità traslazionali e rotazionali delle pietre di massicciata a nell'intorno della traversa. (Fonte RTRI)

ne e di traslazione, mentre le zone limite presentano una notevole prevalenza delle rotazioni.

Il modello, di cui sono riportati solo alcuni dei risultati, permette anche il calcolo delle forze scambiate tra elementi a contatto di riprodurre la storia cinematica, strutturale ed energetica (deformazioni e sollecitazioni interne all'aggregato) della sezione di massicciata non evidenziabili in altri modi. Contemporaneamente alla analisi numerica, è stata posta in essere una campagna di misure in linea con lo scopo di validazione e di affinamento del modello. Una traversa è stata equipaggiata con sensori di pressione all'interfaccia

La logistica in Francia: un settore in crescita sostenuto da importanti riforme introdotte nel 2008

Nel corso degli ultimi anni, la logistica è diventata a pieno titolo un importante settore economico che mostra considerevoli prospettive di sviluppo. Oggi le attività logistiche raggruppano oltre un milione di società in Europa che danno lavoro a circa 5 milioni di persone (di cui 1.516.000 nella sola Francia) e fatto interessante, sono tra le attività economiche più aperte alla dimensione internazionale.

All'origine dell'espansione di queste attività vi sono numerosi fattori: la mondializzazione, lo sviluppo del comparto container, una rete stradale e ferroviaria europea di qualità, gli investimenti realizzati nelle piattaforme portuali ed aeroportuali, l'emergenza del trasporto combinato mare/terra, i progressi nel settore dell'IT e delle telecomunicazioni che consentono una gestione ottimizzata del trasporto e dello stoccaggio.

La Francia è stata pioniera della rivoluzione logistica iniziata negli anni '80 e si prevede che il numero degli operatori sia destinato ad aumentare ulteriormente con lo sviluppo dell'outsourcing delle attività logistiche da parte delle imprese industriali e commerciali. A fianco di importanti gruppi specializzati francesi quali Norbert Dentressangle, Stef-TFE, Géodis, FM Logistics, operano in Francia anche numerose imprese internazionali: Fedex, DHL, Kuehne & Nagel, Arvato Services, Schenker, Ziegler, Kaoten Natie, Wincanton, Nippon Express, NYK Logistics, che realizzano consistenti e ripetuti investimenti per installare piattaforme logistiche in tutta la Francia.

Recenti investimenti hanno confermato l'attrattività della Francia per gli operatori logistici che si è piazzata nel periodo 2003/2007 al primo posto in Europa con 176 progetti di investimento: ad esempio IKEA ha deciso di realizzare un nuovo centro logistico a Fos-sur-Mer nella regione di Marsiglia che con 500 nuovi posti di lavoro servirà a partire dal 2009 i 36 punti vendita del Sud dell'Europa, mentre

Amazon ha aperto nel 2007 un secondo centro di distribuzione nella regione del Loiret, nel centro della Francia, con 200 nuovi posti di lavoro.

Come sottolinea P. FAVRE, Presidente dell'Agence Française pour les Investissements Internationaux "La Francia dispone di numerosi punti di forza ed è in grado di offrire alle imprese del settore, molteplici opportunità di sviluppo: una posizione geografica estremamente favorevole che le conferisce un'apertura naturale all'Europa, con facilità di accesso a un mercato di 450 milioni di consumatori; una rete di trasporti moderna, di alta efficienza e sicurezza, perfettamente interconnessa ai principali paesi europei; un mercato maturo aperto alla concorrenza e trasparente per i nuovi arrivati, con operatori competenti nell'intera catena logistica; un parco immobiliare gestito da amministrazioni locali che assicura un'offerta interessante in termini di locazione di magazzini."

I costi di locazione sono molto competitivi: € 53/m² a Parigi e € 50 a Lione, rispetto a € 179/m² a Londra, € 109 a Barcellona, € 63 a Rotterdam e € 70 a Monaco di Baviera. L'attrattiva della Francia è stata ulteriormente accresciuta da diverse riforme intervenute nel corso del 2008: quella dei porti autonomi e del lavoro dei portuali prima di tutto, con il trasferimento della gestione tecnica ad operatori privati e l'introduzione di nuovi contratti relativi sia alle attrezzature industriali che alla manodopera salariata (legge del 4 luglio 2008).

L'obiettivo è di riportare i porti autonomi francesi nella competizione europea, rafforzandone la competitività e la produttività al fine di portare il traffico annuale da 3,5 milioni a 10 milioni di container entro il 2015. Per questo, lo stato investirà 445 milioni di euro entro il 2013, che dovrebbe portare alla creazione di 30.000 posti di lavoro.

Per un posto di lavoro portuale, vi sono da 7 a 8 posti indotti che valorizzano l'intera filiera logistica. Il piano di rilancio di 7 tra i principali porti francesi (Le Havre, Marseille-Fos, Dunkerque, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle e Bordeaux), avrà dunque un'incidenza sull'insieme della catena logistica francese.

La Francia ha anche avviato la riforma delle concessioni aeroportuali con l'apertura agli operatori privati. Gli aeroporti con un traffico superiore a un milione di passeggeri sono stati trasformati nel 2007 in società di gestione aeroportuale (SEA) di diritto privato con capitali pubblici; ciò interessa gli aeroporti di Toulouse-Blagnac, Lione, Bordeaux, Marseille, Aix-Les-Milles, Marignac-Berre, Montpellier, Nizza, Cannes e Strasburgo.

Inoltre la Francia è fortemente impegnata in vari progetti europei che contribuiranno a dare slancio al settore della logistica: la deregolamentazione del trasporto merci ferroviario in Europa (nel 2007 erano 7 le imprese ferroviarie che fanno concorrenza alla SNCF conquistando una quota di mercato del 7,6% in termini di tonnellate-km), la creazione di corridoi di maggior ampiezza con progetti di 3 nuove autostrade ferroviarie, in particolare verso la Spagna e l'Italia e 2 autostrade del mare, l'apertura di reti di canali europee di ampio pescaggio come il progetto Senna Nord che nel 2015 collegherà il Bacino parigino al Nord-Pas-de-Calais e quindi ai porti del Nord dell'Europa. (*Comunicato stampa Agenzia Francese per gli Investimenti Internazionali*, 12 gennaio 2009).

MORETTI alla guida della Comunità delle Ferrovie Europee

L'amministratore delegato del Gruppo FS, M. MORETTI, è il nuovo presidente del CER: la Comunità delle Ferrovie Europee (Community of European Railway and Infrastructure Companies). Lo hanno eletto all'unanimità i delegati delle 72 società ferroviarie appartenenti alla Comunità delle Ferrovie Europee riunitisi a Bruxelles dove il CER ha sede e dove svolge la sua attività in un confronto costante e diretto con il Parlamento, la Commissione e il Consiglio dei Ministri Europeo. M. MORETTI, già vice presidente del CER dal gennaio 2007, ha ringraziato l'Assemblea generale per la nomina e, dopo aver espresso parole di stima nei confronti del suo predecessore, ha indicato i principali obiettivi del suo mandato.

Al primo posto il completamento della riforma ferroviaria europea: liberalizzazione, interoperabilità, corretta applicazione delle direttive comunitarie in tutti i Paesi. Subito dopo, la ricerca di adeguati investimenti pubblici e privati per potenziare il sistema ferroviario europeo. "Un obiettivo particolarmente importante oggi - ha detto MORETTI - perché in questo contesto economico l'aumento degli investimenti in servizi e infrastrutture può rappresentare una delle migliori risposte per combattere gli effetti della recessione".

MORETTI ha sottolineato inoltre quanto sia necessario "chiarire i ruoli e le competenze tra Stato e imprese ferroviarie, perché in molti Paesi europei i servizi che noi forniamo non sono sempre adeguatamente remunerati".

Infine MORETTI ha affermato che lavorerà affinché in tutta Europa si creino le condizioni per una corretta ed efficace concorrenza tra le diverse modalità di trasporto e anche tra le diverse imprese operanti nello stesso settore "così da arrivare - ha concluso il neo presidente - ad una leale ed efficiente competizione fra tutti gli operatori, a beneficio dei cittadini europei". (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 21 gennaio 2009)

Stazione sotto il lago per Lucerna

Una galleria sotto il lago dei Quattro Cantoni che condurrà ad una nuova stazione sotterranea: oltre al Cantone di Lucerna, anche le FFS puntano ora su questa soluzione per ovviare ai problemi di capacità della città. La costruzione del secondo binario lungo in Rotsee, non basterebbe, ha spiegato il direttore della Infrastruttura P. GAUDERON. Anche l'accesso alla stazione di Lucerna è notoriamente una strettoia.

Grazie alla galleria, la stazione sotterranea potrebbe essere in seguito trasformata in stazione di transito.

Il tempo di percorrenza Lucerna-Zurigo si ridurrà così da 45 a 41 minuti, e, con la galleria di base dello Zimmerberg II, addirittura a 35 minuti. Questa soluzione costerà circa un miliardo di franchi svizzeri. (*Courriere FFS*, 21 gennaio 2009).