

Notizie dall'estero

*(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)***TRASPORTI SU ROTAIA****Il primo cliente di FFS Cargo con trasporto a impatto zero sul clima**

Dall'inizio di ottobre 2009 FFS Cargo offre i trasporti con compensazione di CO₂ e a tale scopo lavora in stretta collaborazione con la fondazione no profit "Myclimate". L'azienda, che ha sede nella valle del Reno sangallese e produce tra l'altro elementi in calcestruzzo per l'edilizia industriale e la costruzione di loft, è ora il primo cliente a decidere di sfruttare questa opportunità per contribuire attivamente alla protezione del clima.

Il gruppo aziendale, che già da anni punta sul trasporto merci ferroviario ecocompatibile, possiede un binario di raccordo a Widnau, dove riceve ogni anno circa 4700 carri di ghiaia e cemento. Sempre più spesso vengono però anche caricati elementi in calcestruzzo che vanno poi consegnati in treni blocco tramite il trasporto notturno a numerosi cantieri in tutta la Svizzera. In questo modo, solo nel 2008, sono state evitate complessivamente 11.489 corse di autocarri e di conseguenza 1.023 t di biossido di carbonio. Scegliendo il trasporto a impatto zero sul clima, intensifica il proprio impegno a favore dell'ambiente e compensa le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto di 17.223 t di cemento all'anno da Zizers a Heerbrugg, addirittura con effetto retroattivo fino al 2008. Un dato che soddisfa non solo FFS Cargo ma anche l'organizzazione di tutela climatica "Myclimate",

che ora può investire in un progetto ambientale l'importo di compensazione.

Il biossido di carbonio (CO₂) non conosce frontiere geografiche. Per la tutela climatica è indifferente il luogo in cui si liberano gas nocivi nell'atmosfera o quello in cui si possono prevenire poiché è esclusivamente il volume di inquinamento prodotto o evitato a livello mondiale che pesa ai fini delle ripercussioni sull'ambiente.

Nel suo calcolo di impatto ambientale il progetto di FFS Cargo tiene conto di tutte le emissioni nocive e dell'intero ciclo di vita di un trasporto. Per la compensazione si calcolano tutte le emissioni prodotte per lo sviluppo, la produzione, il confezionamento, il trasporto, la manutenzione e il funzionamento nonché per la vendita, la consegna e lo smaltimento di un prodotto. «Sulla base di queste premesse e in collaborazione con "Myclimate", abbiamo elaborato un procedimento grazie al quale siamo in grado di garantire ai clienti di FFS Cargo trasporti su rotaia dall'impatto completamente neutrale», sottolinea N. PERRIN, CEO di FFS Cargo.

Con la nuova offerta, FFS Cargo sottolinea il proprio impegno per una mobilità ecocompatibile e fornisce così un contributo personale all'«Espresso per il clima», il treno speciale partito il 16 dicembre dalla Svizzera per portare a Copenhagen circa 70 passeggeri del mondo della politica, della scienza e dell'economia assieme a rappresentanti dell'ONG, delle sezioni giovanili dei partiti e 20 scolari (*Comunicato stampa FFS*, 16 dicembre 2009).

TRASPORTI URBANI**Ansaldo STS: gestione di Metro Copenhagen**

Ansaldo STS si è aggiudicata nuovamente il contratto per l'esercizio e la manutenzione della metropolitana automatica "driverless" (senza guidatore) di Copenhagen. L'importo del contratto, della durata di 5 anni, è pari a circa 180 milioni di Euro con l'opzione per ulteriori 3 anni.

Ansaldo STS continua nella collaborazione con Metroselskabet, società proprietaria di Metro Copenhagen, iniziata nel 1996 quando Ansaldo STS si era aggiudicata la gara per l'ingegneria e integrazione di sistema e per la fornitura degli impianti elettroferroviari e dei veicoli della metropolitana automatica senza guidatore della capitale danese.

La metropolitana driverless di Copenhagen è stata aperta all'esercizio nell'ottobre 2002 e, da allora, Ansaldo STS ne è responsabile della gestione. Questa collaborazione ha portato notevoli successi: la metro si è infatti aggiudicata i premi per "Migliore metropolitana nel mondo", "Migliore metropolitana in Europa" nel 2008 e per "Migliore metropolitana Driverless" nel 2009.

Nel 2009, sono stati 50 milioni i passeggeri che hanno utilizzato Metro Copenhagen e le 12.000 partenze quotidiane hanno registrato una puntualità pari al 98,6%; il servizio è operante 24 ore al giorno per tutto l'anno. Queste prestazioni di elevata qualità sono state raggiunte anche grazie al fatto che l'attività di esercizio e manutenzione in questi ultimi tre anni è stata svolta con il coinvolgimento di Metro Service, società partecipata con ATM Milano.

Il sistema "driverless" su ferro di Ansaldo STS ha ormai raggiunto la piena affermazione sul mercato mondiale grazie alla realizzazione della metropolitana di Copenhagen,

ai lavori per quella di Brescia, per la Linea C della metropolitana di Roma, per quella di Salonico, per la Linea 5 della Metropolitana di Milano, per la Circular Line di Taipei e per il Sistema di Trasporto all'interno del Campus Universitario femminile a Riyadh. I lavori per la realizzazione di Metro Copenhagen sono iniziati nel 1996 ed hanno permesso una prima apertura della metropolitana al pubblico nel 2002.

Il tracciato di Metro Copenhagen è composto da 21 km, di doppio binario (10 sotterranei e 11 sopraelevati) che attraversano 22 stazioni per collegare le diverse zone del centro città e le zone di Ørestad e dell'aeroporto. Sono 34 i treni senza conducente che viaggiano ad una velocità massima di 80 km/h offrendo agli utenti un tempo di attesa alle fermate inferiore a 2 minuti, assicurando il servizio 24 ore su 24.

Le stazioni, i sottopassaggi e i veicoli stessi sono collegati con il posto centrale attraverso un sistema di video sorveglianza e comunicazione. Tale sistema provvede a fornire comunicazione vocale e dati all'operatore del posto centrale e offre anche informazioni ai passeggeri sui tempi di arrivo in ogni stazione, la posizione del treno, informazioni di sicurezza e servizi di emergenza.

L'operatore del CMC (Centro di Controllo e Manutenzione) ha la possibilità di comunicare con i passeggeri a bordo dei treni, con la polizia, con il personale della manutenzione e dell'antincendio, e può vedere ciò che avviene a bordo di ogni treno in tempo reale e in ogni stazione.

La struttura di comunicazione, che ha una copertura del 100% sulla linea della metropolitana, è la prima ad usare il sistema TETRA (Terrestrial Trunked Radio). Il sistema è progettato con la tecnologia aerea "leaky feeder" nella rete sotterranea della metropolitana e con antenne aeree nelle sezioni esterne. Innovazione e sicurezza fanno sì che la Metropolitana di Copenhagen possa essere annoverata fra quelle più avan-

zate e moderne realizzate nel mondo (*Comunicato stampa Ansaldo STS*, 2 febbraio 2010).

TRASPORTI COMBINATI

Hupac inaugura un terminal di trasbordo ad Anversa

L'operatore svizzero del trasporto combinato Hupac apre un nuovo terminal di trasbordo nell'area portuale di Anversa. L'impianto dispone di capacità per 12 coppie di treni al giorno e consente l'ulteriore trasferimento del trasporto di merci dalla strada alla rotaia. Nonostante la crisi economica la costruzione è stata completata entro i tempi previsti.

Prestazioni elevate

L'HTA Hupac Terminal Antwerp è ubicato nelle immediate vicinanze della zona dell'area portuale di Anversa utilizzata precedentemente da Hupac. L'impianto è costituito da un settore per il check-in e da un modulo di trasbordo con cinque binari sotto gru e diverse corsie di marcia e parcheggio. Ogni giorno è possibile approntare fino a dodici coppie di treni fino a 620 m di lunghezza, pari ad una capacità di carico di 600 spedizioni stradali al giorno. Nella fase iniziale l'HTA gestirà cinque coppie di treni al giorno con destinazione Basilea/Aarau e Busto Arsizio. L'impianto è di proprietà della società belga Hupac Intermodal BV-BA. I costi dell'investimento, pari a 22 milioni di euro, sono stati in parte finanziati dalla Confederazione Svizzera.

Logistica verde

Il terminal rappresenta un presupposto importante per l'ulteriore sviluppo del trasporto combinato, come ha sottolineato H. J. BERTSCHI, presidente del consiglio di amministrazione Hupac, in occasione della festa d'inaugurazione del 26 gennaio ad Anversa, alla quale ha parte-

cipato anche il ministro dei trasporti delle Fiandre H. CREVITS. "La logistica verde è un tema di grande attualità nonostante la crisi economica", ha affermato BERTSCHI. "Le aziende che intendono passare al trasporto combinato ecocompatibile possono contare, nell'area di Anversa, su capacità sufficienti e qualità consolidata".

Visione 2020

Il nuovo terminal costituisce un nodo centrale nella rete europea di Hupac: è al servizio sia del trasporto marittimo che del traffico continentale delle industrie insediate nell'area portuale. L'impianto è aperto a tutte le imprese ferroviarie e fornisce così un importante contributo all'apertura del mercato. Secondo BERTSCHI, la concorrenza porta dinamismo nel mondo ferroviario e consente di avere offerte competitive, fattori che convincono il settore dei trasporti della forza del trasporto combinato. "Abbiamo un sogno: nel 2020 le lunghe distanze in Europa si percorreranno su rotaia grazie all'apertura dei mercati ferroviari. L'HTA Hupac Terminal Antwerp costituisce una risorsa strategica per la realizzazione della nostra *Visione 2020*".

Sviluppo del traffico 2009

Nell'anno di crisi 2009, Hupac ha registrato, per la prima volta nella sua storia di oltre quarant'anni, una flessione del traffico a due cifre (tabella 1). Il volume delle spedizioni stradali trasportate è sceso del 13,5%, pari a 607.284 spedizioni. Dopo l'iniziale riduzione del traffico di circa il 25% nel primo trimestre, nel corso dell'anno l'andamento si è stabilizzato. Negli ultimi mesi si è addirittura registrato un piccolo incremento. "Complessivamente siamo tornati ai volumi del 2006", ha sottolineato BERTSCHI. Hupac può comunque essere soddisfatta del risultato ottenuto. "Rispetto ad altri settori di trasporto ce la siamo cavata abbastanza bene".

TABELLA 1

Andamento del traffico				Variazione
Numero di spedizioni stradali		2009	2008	2008/2009
Shuttle Net (TCNA)	Transalpino via Svizzera	385.864	457.159	-15.60%
	Transalpino via Austria	21.082	13.843	52.30%
	<i>Totale transalpino</i>	<i>406.946</i>	<i>471.002</i>	<i>-13.60%</i>
	Non transalpino	190.340	214.778	-11.40%
	<i>Totale Shuttle Net</i>	<i>597.286</i>	<i>685.780</i>	<i>-12.90%</i>
Autostrada viaggiante		9.998	16.528	-39.50%
<i>Traffico totale</i>		<i>607.284</i>	<i>702.308</i>	<i>-13.50%</i>

(Fonte Hupac)

Crisi e opportunità

Hupac si è adattata rapidamente alla nuova situazione di mercato. La frequenza dei treni è stata adeguata alla flessione della domanda, senza tuttavia pregiudicare l'efficienza della rete dei trasporti. Ulteriori misure contro la crisi sono state la pianificazione flessibile delle risorse insieme alle ferrovie, il differimento di investimenti non prioritari, il lavoro a orario ridotto nei terminal e l'applicazione di un programma congiunturale con le ferrovie e l'Ufficio Federale dei Trasporti. "Hupac poggia su basi solide", ha sottolineato H. J. BERTSCH sempre in occasione dell'inaugurazione del terminal ad Anversa. "Guardiamo avanti e investiamo nel futuro del trasporto combinato". Lo scorso anno oltre 60 milioni di franchi sono confluiti in nuovo materiale rotabile e infrastrutture terminalistiche. Anche per il 2010 sono previsti investimenti pari a circa 30 milioni di franchi.

Nuovi collegamenti

Nonostante la crisi, Hupac potenzia inoltre la propria rete. Ad aprile 2009 sono stati inseriti nell'offerta di

versi nuovi collegamenti tra Anversa e Spagna/Portogallo. A fine luglio il traffico con la Polonia è stato potenziato con un nuovo collegamento tra Schwarzheide (Dresda) e Katy Wrocławskie (Wroclaw). Nella rete Shuttle Net ora vi è anche la Romania: ad agosto è stato aperto un collegamento con quattro partenze settimanali tra Budapest e Curtici presso Arad che sarà presto esteso fino all'area economica di Ploiesti. Anche sull'asse nord-sud nei prossimi mesi verranno introdotti nuovi prodotti, come ad esempio il collegamento Colonia-Novara via Lötschberg per i trasporti di 4 m e i collegamenti Anversa-Verona e Rotterdam-Verona. Una novità per Hupac è anche il collegamento Busto-Barcellona previsto per aprile 2010.

Prospettive

Per il 2010 Hupac si aspetta solo un miglioramento modesto della situazione economica. Il volume di traffico continuerà a rimanere al di sotto del livello precedente la crisi. "Sfruttiamo la bonaccia per preparare la barca alle sfide future", ha sottolineato KUNZ. "Rielaboriamo i nostri

processi e miglioriamo l'efficienza dei nostri servizi". Sono previste nuove soluzioni anche per la gestione della flotta di carri (*Comunicato stampa Hupac*, 26 gennaio 2010).

INDUSTRIA

RZD: treni per le Olimpiadi Invernali da Siemens

La Siemens AG ha ricevuto un ordine dalle Ferrovie Russe (RZD) per la fornitura di 54 treni regionali da utilizzare durante i Giochi Olimpici Invernali di Sochi del 2014. L'accordo vale 580 milioni di euro. Un ordine di fornitura, stimato in 410 milioni di euro, è stato firmato per 38 treni della serie Desiro, che saranno assemblati interamente nell'impianto Siemens di Krenfeld in Germania. Un contratto preliminare è stato firmato per una ulteriore fornitura di 16 unità. Questi ultimi treni dovrebbero essere parzialmente assemblati in Russia. Entrambi gli accordi sono stati sottoscritti solo pochi giorni dopo l'inizio ufficiale dell'esercizio per il Velaro RUS, anche prodotto da Siemens. Il materiale AV è entrato in esercizio commerciale sulla linea principale che collega Mosca a San Pietroburgo il 17 dicembre 2009. I lavori per i Giochi Olimpici di Sochi, sito sul Mar Nero prevedono linee ferroviarie ecosostenibili per il trasporto degli atleti e degli spettatori da e per l'aeroporto, il Parco Olimpico ed altri siti sportivi collegati. I treni che Siemens sta fornendo possono raggiungere 160 km/h ed entreranno in servizio nell'autunno del 2013 (*Comunicato stampa Siemens AG*, 30 dicembre 2009).

Locomotive Traxx in esercizio sulla rete ferroviaria Ungherese

Bombardier Transportation ha ricevuto un ordine dalle ferrovie di stato ungheresi (MAV) per 25 locomotive Traxx P160 AC, valutato approssi-

mativamente 80 milioni di euro. Il contratto include anche una opzione per la fornitura di ulteriori 25 locomotive. La consegna della prima locomotiva è fissata per la primavera del 2011. Per quanto espresso da MAV, le locomotive che opereranno in corrente alternata, saranno destinate al trasporto nazionale di passeggeri in Ungheria ed al servizio transfrontaliero con l'Austria e con la Germania. Infatti le locomotive della serie Traxx sono adattabili a varie configurazioni di trazione elettrica (multisistema a corrente continua o corrente alternata) e sono caratterizzate dal loro assemblaggio modulare e dalla presenza del sistema di controllo e comando della potenza Mitrac, già impiegato su 3800 locomotive della Bombardier Transportation. L'assemblaggio finale del materiale di trazione per la MAV sarà effettuato nell'impianto Bombardier di Kassel in Germania, la cassa verrà prodotta nello stabilimento di Wrocław in Polonia, i carrelli saranno assemblati a Siegen in Germania mentre il telaio degli stessi nel sito ungherese di Mátészalka. Gli stabilimenti di Mannheim e di Hennigsdorf in Germania forniranno i sistemi di comando e di trazione (*Comunicato stampa Bombardier Transportation*, 21 gennaio 2010).



(Fonte Bombardier)

Fig. 1 – Un esemplare della serie Traxx di Bombardier in consegna alle ferrovie di stato ungheresi.

Manutenzione svizzera per le locomotive di Crossrail

L'impresa privata Crossrail SA, con sede a Muttenz, presso Basilea, movimentata treni merci completi nel corridoio transalpino tra Italia, Germania, Belgio e Olanda. In Italia l'azienda gestisce la filiale Crossrail Italia S.r.l.

Dal 1° gennaio 2010 la Crossrail ha affidato la manutenzione delle sue locomotive alle FFS. L'accordo, della durata di cinque anni, prevede che le revisioni e le riparazioni – la cosiddetta manutenzione pesante – delle sue cinque moderne locomotive del tipo Re436 vengano effettuate presso le Officine di Bellinzona. La manutenzione leggera è invece assegnata agli impianti di servizio delle FFS di Basilea, Briga e Zurigo.

«Abbiamo dato la preferenza alle FFS per motivi di qualità e di costi», spiega J. LE JEUNE di Crossrail. «Le FFS, conosciute per l'alta qualità anche in ambito manutentivo, riprendono la manutenzione delle nostre locomotive a condizioni assolutamente in linea con i parametri del mercato».

Le FFS si sono dotate di oltre 265 locomotive dello stesso tipo: «Con la nostra grande flotta adempiamo ai presupposti tecnici richiesti e abbia-

mo il knowhow necessario. Grazie a ciò abbiamo potuto offrire a Crossrail un pacchetto completo e attrattivo», spiega M. HALLER, responsabile di FFS Operating traffico Viaggiatori. «La firma di questo accordo ci permette di ampliare i volumi d'affari con i clienti terzi», sottolinea soddisfatto S. PEDRAZZINI, direttore delle Officine di Bellinzona (*Comunicato stampa FFS*, 22 gennaio 2010).

VARIE

Montenegro-Serbia: ammodernamento della linea ferroviaria Belgrado-Bar

Italferr è stata incaricata di realizzare lo Studio dell'ammodernamento della linea ferroviaria Belgrado-Bar che unisce il fiume Danubio con il Mare Adriatico. La linea collega la capitale della Serbia e il porto adriatico del Montenegro con un percorso di montagna progettato negli anni '50 e attivato nel 1976.

Le caratteristiche tecniche della linea attualmente sono:

- binario unico elettrificato;
- velocità media: 45 km/h (le restrizioni alla velocità di esercizio sono legate alle condizioni dell'armamento e ad alcune situazioni di emergenza, come frane e instabilità di ponti e viadotti) lunghezza 455 km (280 km in Serbia, 165 km in Montenegro e 10 km in Bosnia-Herzegovina);
- raggio di curvatura minimo di 300 m;
- velocità media di progetto di 80 km/h;
- pendenza massima del 25‰ (la quota massima di 1030 m s.l.m. è raggiunta presso Kolašin);
- 254 tunnel per una lunghezza pari al 24% del tracciato;
- 234 tra ponti e viadotti per un totale di 15 km.

Tra le opere d'arte, anche il ponte che si erge a 200 m sopra il fiume Ma-

la Rijeka, considerato uno dei più alti al mondo.

Dopo un lungo periodo di mancata manutenzione e assenza di interventi di ammodernamento legato alle vicende belliche della regione, la Belgrado-Bar è adesso gestita congiuntamente dalle ferrovie serbe e montenegrine ed è stata in parte riabilitata grazie a finanziamenti internazionali.

Nell'ambito dello studio, Italferr provvederà a:

- raccolta dei dati su infrastruttura, esercizio e traffico merci/passeggeri nella regione;
- modellizzazione dell'infrastruttura tramite software;
- definizione e simulazione degli scenari futuri di esercizio;
- individuazione dei principali colli di bottiglia e definizione degli interventi da realizzare a breve, medio e lungo termine;
- studio di dettaglio degli interventi su opere civili e impianti tecnologici;
- analisi economica e finanziaria del programma di investimento sulla base dei dati di traffico;
- piano di azione per l'ottimizzazione della gestione della linea.

L'attività è iniziata a novembre del 2009 e si concluderà a fine del 2010

(Comunicato stampa Italferr, 22 dicembre 2009).

MORETTI rieletto presidente del CER

L'Amministratore Delegato del Gruppo FS, M. MORETTI, è stato rieletto Presidente del CER, la Comunità delle Ferrovie europee (Community of European Railway and Infrastructure Companies).

Lo hanno riconfermato all'unanimità, per il secondo anno consecutivo, i 73 delegati della Comunità delle Ferrovie europee riunitisi nella Capitale belga, 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 Presidente del CER da gennaio 2009, ringraziando l'Assemblea generale per la fiducia rinnovata, ha indicato i principali obiettivi del suo mandato da realizzare nei prossimi due anni:

- il riconoscimento di un ruolo di primo piano alle ferrovie e alle infrastrutture dei trasporti nell'elaborazione della "Strategia UE 2020" e nel prossimo Libro Bianco sul trasporto;
- la pianificazione di finanziamenti

adeguati per la realizzazione di progetti ferroviari comuni (almeno 30 miliardi di euro per le reti TEN-T e Fondi Strutturali);

- abbattimento delle barriere tra i mercati nazionali e sostegno concreto all'"Area comune di trasporto europea" proposta da S. KALLAS. Il nuovo pacchetto ferroviario dovrà garantire alle imprese una compensazione adeguata per l'erogazione del servizio pubblico e congrui finanziamenti per le infrastrutture ferroviarie;
- internalizzazione dei costi esterni alle Imprese e una mobilità efficace e sostenibile.

Una integrazione tra le diverse modalità di trasporto privilegiando quelle a minor impatto ambientale sottraendo traffico pesante alla strada. L'obiettivo al 2020 per il trasporto ferroviario è la riduzione del 30% di emissioni di CO₂. Un traguardo a cui dovranno contribuire imprese ferroviarie e fornitori con prodotti più efficienti.

Un percorso, già intrapreso con l'ex vice presidente della Commissione europea A. TAJANI, non realizzabile senza la fiducia e il prezioso sostegno del nuovo esecutivo presieduto da J.M. BARROSO e del neo Commissario ai Trasporti S. KALLAS (Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato, 4 febbraio 2010).