

Notizie dall'estero

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Accordo TRENITALIA-Veolia

Nasce un nuovo player sul mercato ferroviario europeo, pronto a competere nel settore dell'Alta Velocità e in quello dei servizi passeggeri di lunga distanza, transfrontalieri e regionali. Nasce dalla partnership fra TRENITALIA (con oltre 40 mila dipendenti, società di trasporto del Gruppo FS) e Veolia Transport (presente in 28 paesi con oltre 77 mila dipendenti, parte del Gruppo Veolia Environment) che danno vita ad una nuova società ferroviaria di cui sono azioniste entrambe, al 50%.

Sarà una società per azioni di diritto francese, con capitale superiore a un milione e mezzo di euro.

In attesa del via libera dall'Antitrust Europea, sono già stati elaborati gli obiettivi, gli accordi commerciali e i Business Plan della nuova società che, entro il 2011, inizierà a svolgere la propria attività con servizi notturni sulle rotte Parigi-Venezia e Parigi-Roma. Per mantenere una struttura snella ed efficiente, il materiale rotabile sarà noleggiato, a condizioni di mercato, direttamente da TRENITALIA o sul mercato internazionale.

Le altre rotte su cui la nuova compagnia sta studiando l'opportunità di avviare propri servizi sono la Torino-Lione, linea convenzionale e, in seguito, la Parigi-Bruxelles e la Parigi-Milano ad Alta Velocità. Altra importante area di interesse è quella della partecipazione alle gare per i servizi ferroviari in Europa (le prossime sa-

ranno in Inghilterra per i servizi Intercity West Coast e per i servizi regionali e intercity in Greater Anglia.)

Internet sarà un canale privilegiato per la distribuzione dei biglietti della nuova società che, oltre a dotarsi di propri canali di vendita, utilizzerà quelli di Veolia in Francia e di TRENITALIA in Italia, Europa e sui mercati internazionali. Altri accordi commerciali saranno attivati con l'obiettivo di rendere i nuovi servizi largamente disponibili e acquistabili con facilità in tutta Europa (*Comunicato stampa congiunto Gruppo Ferrovie dello Stato - Veolia*, 19 gennaio 2011).

Presentato a Bruxelles il progetto NTV

La presentazione del progetto NTV e la liberalizzazione del mercato ferroviario in Europa e in Italia: sono stati questi i temi dell'incontro a Bruxelles, tra il presidente di NTV L. MONTEZEMOLO, il vice presidente V. CANNATELLI, l'amministratore delegato G. SCIARRONE e il vice presidente della Commissione europea e Commissario ai Trasporti S. KALLAS, accompagnato dal capo di Gabinetto H. HOLOLEI e dal vice capo di Gabinetto K. FITCH.

L'incontro ha avuto luogo in vista della proposta di revisione del primo pacchetto ferroviario UE.

L'obiettivo della nuova proposta di direttiva UE è quello di semplificare il quadro normativo per il settore ferroviario europeo, migliorare le condizioni per gli investitori, aumentare la concorrenza, rafforzare la vigilanza e incentivare una maggiore effi-

cienza di infrastrutture e servizi.

Al termine dell'incontro, il Commissario KALLAS ha espresso apprezzamento e pieno sostegno al progetto NTV, che è pienamente in linea con la politica comunitaria dei trasporti. Lo considera, ha aggiunto, un test molto importante per verificare l'effettiva apertura e liberalizzazione dei mercati dell'Alta velocità.

Il presidente di NTV MONTEZEMOLO, il vicepresidente CANNATELLI e l'amministratore delegato SCIARRONE hanno incontrato subito dopo anche il vicepresidente della Commissione europea e Commissario all'Industria e Imprenditoria A. TAJANI (*Comunicato stampa NTV*, 19 gennaio 2011).

Chiusura positiva del 2010 per le Ferrovie Tedesche in Italia

Il 2010 si è chiuso in assoluto positivo bilancio per le Ferrovie Tedesche in Italia. "Il fatturato ottenuto dal nostro sito internet bahn.com/it ha registrato una crescita di oltre il 100% rispetto al 2009 e rappresenta il 52% del fatturato totale DB in Italia. Questo canale di vendita è per noi il più importante perché è veloce, dinamico e nazionale. Non dimentichiamo che anche il nostro call center, con un numero di telefono dedicato all'utente finale e un numero dedicato solo agli operatori, è un punto di riferimento nazionale e infatti rappresenta il 28% del nostro fatturato totale.

Una fetta sempre più rilevante nei ricavi 2010 è rappresentata, con ben il 20%, dalle agenzie di viaggio partner DB. Queste sono fondamentali per avere una presenza importante anche a livello locale lungo la rete dei nostri treni DB-ÖBB EuroCity", commenta soddisfatto il Direttore Generale della divisione Vendite Internazionali DB in Italia, S. DAUM. Il nuovo anno si prospetta ricco di novità: l'obiettivo primario è di incrementare il numero di agenzie di viaggio affiliate, avendone almeno una in ogni stazione di fermata dei treni DB-ÖBB Eu-

roCity, nonché completare la presenza di punti vendita DB in centri strategici entro il primo semestre 2011.

“La storia dell'automobile sarà la grande protagonista dell'estate 2011 in Germania. All'automobile sono dedicate varie iniziative che tra maggio e settembre coinvolgeranno soprattutto la regione di Stoccarda, storica sede della Mercedes-Benz e della Porsche che qui si presentano in avveniristici musei. Spingeremo i nostri clienti a raggiungere la Germania in treno, con tariffe vantaggiose per visitare comodamente i musei o prendere parte ad eventi speciali... senza usare l'automobile! Muovendosi in treno, non dovranno preoccuparsi di pedaggi, contrassegni speciali per le zone a circolazione limitata, istituite ormai in tutte le grandi città tedesche, ma potranno comodamente viaggiare da un centro città all'altro, di giorno o di notte. Stiamo pianificando dei pacchetti per dei tour tra Stoccarda, Ingolstadt e Monaco che pubblicheremo a breve sul nostro sito bahn.com/it”, informa il Direttore Marketing e Comunicazione, S. FESTA (*Comunicato stampa DB Italia*, 31 gennaio 2011).

Reintroduzione delle relazioni dirette tra Zurigo e Milano da metà febbraio

Per permettere un'intensa manutenzione della flotta degli ETR 470, da dicembre 2010 le FFS impiegano per alcune relazioni Zurigo-Milano composizioni svizzere Intercity ICN al posto degli ETR 470. In questi casi la clientela diretta a Milano viene pregata di cambiare treno alla stazione di Chiasso. Questo concetto sarà prolungato fino al 13 febbraio 2011 per i treni internazionali EC 13, EC 16, EC 21, EC 24. Dal 14 febbraio 2011 circoleranno per contro nuovamente tra Zurigo e Milano treni internazionali senza necessità di cambio a Chiasso.

Per ridurre le perturbazioni della flotta degli ETR 470, le FFS hanno adottato una serie di misure. Al fine di permettere la stabilità della flotta

ETR 470, le FFS sono obbligate anche in futuro a garantire maggiori intervalli di manutenzione: con l'impiego esclusivo degli ETR 470 lungo la linea del San Gottardo, gli assi di questi veicoli si usurano unilateralmente e nettamente più in fretta del previsto. A causa di questa situazione le FFS si vedono costrette a ridurre ulteriormente la prestazione chilometrica degli ETR 470 finché non si sarà proceduto alla sostituzione degli assi.

Per questo motivo, dal 14 febbraio al 12 giugno 2011 per le relazioni EC 15 (Zürich partenza ore 9.09, Milano arrivo 12.50) e EC 22 (Milano partenza ore 17.10, Zürich arrivo 20.51) saranno impiegati tra Zurigo e Milano treni con locomotiva e carrozze al posto degli ETR 470. Dato che il materiale rotabile convenzionale non è dotato di sistema di pendolamento saranno necessari tra i 20 e i 25 minuti supplementari per il viaggio tra Zurigo e Milano rispetto al percorso effettuato con gli ETR 470.

Nel frattempo diversi collegamenti Zurigo-Lugano e Basilea-Lugano (via Lucerna) continueranno ad essere raddoppiati con treni ICN. In questo modo è possibile garantire gli orari in Svizzera in caso di ritardo dei treni internazionali (*Comunicato FFS*, 31 gennaio 2011).

TRASPORTI URBANI

Ansaldo STS: contratti negli USA per un valore totale di 18 milioni di US Dollari

Ansaldo STS (STS.MI) si è aggiudicata due contratti negli Usa relativi ad apparati di bordo per la ripetizione in macchina dei segnali, destinati al mercato statunitense, per un ammontare complessivo di circa 18 milioni di US Dollari.

L'ambito di questi due contratti - uno dei quali sottoscritto con Bombardier Transportation, l'altro con Kawasaki Railcar, Inc. - prevede la fornitura di apparati di bordo per, rispettivamente, 100 e 364 veicoli.

Bombardier Transportation fornirà 100 veicoli multi-livello a New Jersey Transit, in relazione alla quale Ansaldo STS fornirà i suddetti apparati.

Kawasaki Railcar, Inc., con sede a Yonkers (NY) fornisce alla Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA) 364 veicoli che saranno dotati di apparati di bordo per la ripetizione in macchina dei segnali prodotti da Ansaldo STS. Il contratto stipulato fra Ansaldo STS e Kawasaki Railcar prevede un'opzione base e un'opzione disponibile per i gruppi di cabine extra.

I sistemi si basano sull'innovativo sistema di ripetizione in macchina dei segnali MicroCab® (di realizzazione Ansaldo STS), il quale garantirà ad entrambi i clienti un sistema completo per il Controllo Automatico dei Treni (ATC). Il sistema ATC comprende a sua volta i sistemi di Supervisione Automatica dei Treni (ATS), Protezione Automatica dei Treni (ATP) e Condotta Automatica dei Treni (ATO) (*Comunicato stampa Ansaldo STS*, 26 gennaio 2011).

TRASPORTI COMBINATI

Hupac torna sul percorso della crescita

Lo scorso anno il volume di trasporti dell'operatore di trasporto combinato Hupac è aumentato del 13,7%, raggiungendo quasi il livello dell'anno record 2008. Complessivamente sono state trasportate su rotaia 690.251 spedizioni stradali. Anche il traffico transalpino attraverso la Svizzera è tornato sul percorso di ripresa con una crescita del 9,5%.

“Nel corso dell'anno lo scambio di merci è cresciuto costantemente”, afferma il direttore di Hupac B. KUNZ. “Grazie all'adeguamento della nostra rete all'evoluzione del mercato siamo riusciti a partecipare alla crescita del traffico e a consolidare la posizione della rotaia come vettore importante”. Complessivamente il volume di trasporti di Hupac è ritornato pressoché al livello dell'anno record 2008.

Come è già accaduto l'anno precedente, Hupac ha registrato il tasso di crescita più alto nel traffico transalpino attraverso l'Austria. I volumi sono raddoppiati grazie al potenziamento dei segmenti Benelux-Italia e Scandinavia-Italia. Un fattore di successo sostanziale è in tal senso il profilo dell'asse del Brennero che consente di trasportare i moderni semirimorchi con altezze laterali di 4 m. Anche il traffico non transalpino, nel quale rientrano le direttrici Benelux-Austria/Ungheria/Romania, Benelux-Polonia/Russia e Belgio-Francia/Spagna, ha raggiunto il volume precedente la crisi riportando una crescita del 12,4%. Nel traffico transalpino attraverso la Svizzera la crescita è stata ostacolata da carenze infrastrutturali e da problemi di qualità. Questo segmento, che rappresenta il mercato chiave di Hupac con una percentuale di circa il 60% sul traffico totale, ha registrato una crescita del 9,5%, ma è ancora inferiore del 7,6% rispetto al livello dell'anno 2008.

Anche il settore dell'Autostrada Viaggiante attraverso il San Gottardo ha registrato una ripresa. Nel 2010 questo servizio complementare, che comprende un collegamento giornaliero tra Basilea e Lugano, ha riportato una crescita dell'11,9%; tuttavia non è riuscito a bilanciare il crollo dell'anno precedente. Al 1° gennaio 2011 Hupac ha demandato la gestione dell'Autostrada Viaggiante all'operatore del trasporto combinato RAlpin. In tal modo l'intero servizio Rola della Svizzera è gestito da un'unica azienda, come richiesto dall'Ufficio Federale dei Trasporti nella gara d'appalto per la gestione dell'Autostrada Viaggiante fino al 2018. Hupac continuerà anche in futuro a svolgere i servizi di vendita e disposizione dell'Autostrada Viaggiante per conto di RAlpin.

Nel segmento dei 4 metri vanno citati l'introduzione o il potenziamento dei collegamenti Colonia Niehl Hafen-Novara, Anversa-Verona e Rotterdam-Verona. L'introduzione dei treni shuttle Singen - Brescia e Singen-Busto Arsizio ha consentito di acquisire diversi nuovi trasporti tra il Baden-Württemberg e l'Italia. Per il

traffico in Spagna vanno menzionati i collegamenti Barcellona-Busto Arsizio e Barcellona - Basilea/Aarau. Dal mese di dicembre questi treni transitano fino a Barcellona sulla nuova linea a scartamento normale, consentendo così di eliminare il trasbordo al confine franco-spagnolo. Sull'asse Germania-Austria/Ungheria/Romania, l'offerta è stata potenziata ed estesa fino a Bradu de Sus (Pitesti). Anche i porti occidentali continuano a rappresentare un notevole potenziale di volume.

A maggio Hupac ha introdotto un nuovo collegamento Anversa-Ludwigshafen con possibilità di proseguire fino a Busto Arsizio e verso la Germania dell'Est e la Polonia. A metà gennaio 2011, infine, il collegamento Rotterdam-Basilea/Niederglatt è stato integrato nella rete Shuttle Net di Hupac con nove corse settimanali.

Condizioni generali critiche. Sebbene la crisi economica sembri ormai superata, in numerosi settori le condizioni generali permangono critiche. La forte rivalutazione del franco svizzero si ripercuote negativamente sui ricavi e costringe Hupac ad adottare ulteriori misure sul versante dei costi. "Nella manutenzione dei nostri 5000 carri vediamo un notevole potenziale di miglioramento", afferma H.J. BERTSCHI, presidente del consiglio di amministrazione Hupac. L'ufficio di proprietà a Busto Arsizio riveste in tal senso un ruolo centrale. Tra le sfide rientra anche la graduale diminuzione dei contributi alla gestione prescritta dalla Legge sul trasferimento del trasporto delle merci 2011-2018. "Insieme ai nostri partner

ferroviari siamo alla ricerca di nuove modalità per ottenere i necessari aumenti di produttività mediante un'integrazione dei processi ancora più stretta", spiega BERTSCHI. Le partecipazioni alle imprese ferroviarie FFS Cargo International e Crossrail, realizzate nel 2010, offrono un buon presupposto in tal senso. "Abbiamo un interesse strategico per la presenza di un mercato ferroviario funzionante sull'asse del Gottardo e in tutta Europa. Puntiamo a una collaborazione stretta e costruttiva con tutti i nostri partner ferroviari e riteniamo che i sistemi aperti offrano i migliori presupposti per la crescita del trasporto combinato".

"Per contrastare la concorrenza della strada dobbiamo penetrare all'interno delle aree economiche con treni ancora più lunghi, pesanti e alti, circolando in modo puntuale e affidabile e senza ostacoli ai confini", dichiara KUNZ. È fondamentale la rapida attuazione degli ampliamenti della "Piattaforma Luino" che consentono di condurre convogli lunghi 650 metri. Hupac accoglie con favore il fatto che ora vi sia consenso in merito alla necessità di un corridoio da 4 metri entro l'apertura dei tunnel di base del San Gottardo e del Ceneri. "Il finanziamento di questi ampliamenti infrastrutturali con mezzi riservati ai contributi d'esercizio sarebbe tuttavia un autentico autogol", mette in guardia KUNZ. "Questi mezzi servono ad ammortizzare gli elevati costi di produzione sull'odierna tratta montana attraverso la Svizzera e a preservare la competitività del trasporto combinato" (Comunicato stampa Hupac, 9 febbraio 2011).

TABELLA 1

Sviluppo del traffico nel 2010		2010	2009	Variazione 2009/2010
Numero di spedizioni stradali				
Shuttle Net (TCNA)	Transalpino via CH	422.399	385.864	9,5%
	Transalpino via A	42.792	21.082	103%
	Totale transalpino	465.191	406.946	14,3%
	Non transalpino	213.875	190.340	12,4%
	Totale Shuttle Net	679.066	597.286	13,7%
Autostrada Viaggiante		11.185	9.998	11,9%
Traffico totale		690.251	607.284	13,7%

(Fonte Hupac)

INDUSTRIA

Alstom svela il primo treno per la linea RER A in Francia

L'8 febbraio 2011 è stato presentato il primo convoglio della RER A MI09. Nell'aprile 2009, il consorzio Alstom-Bombardier aveva firmato un contratto per 130 convogli a due piani MI09. L'importo totale del contratto è € 917.000.000, di cui il 70% - circa € 640.000.000, andrà a beneficio di Alstom. I convogli correranno sulla linea RER A e sostituiranno il materiale della serie MI84 a singolo piano attualmente in esercizio e che hanno la più bassa capacità di trasporto dei tre tipi di materiale rotabile per ora assegnato alla linea A.

Il primo convoglio completo ha lasciato le linee di produzione in soli 16 mesi (studi preliminari, progettazione, industrializzazione e produzione), tempistica che rappresenta una vera sfida nel settore ferroviario. Dei telai del materiale rotabile a due piani relativi alla prima consegna, il primo modulo era entrato nel reparto verniciatura alla fine di gennaio 2010. I lavori per le finiture interne del treno sono iniziati ai primi di febbraio. I primi veicoli hanno trascorso così circa cinque mesi sulle linee di rifinitura prima di essere inviati ai



(Fonte Alstom Transport)

Fig. 1 - I convogli a due piani per la linea RER A, servizio di alta qualità per i passeggeri.

test, in agosto. I primi convogli (cinque veicoli) sono entrati nel Test Center Rail (CEF) agli inizi di ottobre 2010. I test di certificazione sono iniziati su tre treni MI09. L'uso commerciale del materiale rotabile è programmato entro la fine del 2011.

Nella progettazione del convoglio ferroviario, la priorità è stata data alla capacità di carico, alla facilità di movimento ed al comfort dei passeggeri. I convogli a due piani, gli unici che possono trasportare più di un milione di passeggeri al giorno (per ogni viaggio fino a 1.725 persone), raggiungono la velocità di 120 km/h. I convogli, lunghi 110 m, sono composti da cinque vetture, ciascuna dotata di tre ampie porte su ogni lato.

Per la sicurezza dei passeggeri, i treni saranno dotati di un sistema di protezione video. Ampie vetrate permetteranno una buona illuminazione. Schermi LCD forniranno ai passeggeri informazioni sulla loro destinazione, le stazioni servite e le connessioni. Nei treni sono presenti anche aree riservate per le persone con mobilità ridotta. Infine, una connessione Wi-Fi treno-terra, permetterà di trasmettere i parametri di funzionamento del treno e di pianificare le operazioni di manutenzione, garantendo un servizio affidabile.

Il nuovo design può vantare anche interni di nuova concezione. I sedili sono di nuova progettazione, le barre di sostegno sono più accessibili e le piattaforme di entrata sono state riprogettate per una maggiore trasparenza e una visione più diretta nei livelli superiori e inferiori, rendendo entrate e uscite, così come il movimento all'interno del convoglio, più fluido. Il nuovo schema colori riflette le tendenze contemporanee, contribuendo a creare un ambiente tranquillo e rilassante. Le ampie porte permettono ai passeggeri di salire e scendere molto rapidamente.

L'esterno degli MI09 ha un design immediatamente riconoscibile, che definisce in modo chiaro l'identità ferroviaria di RATP: potenza, velocità e flessibilità (Comunicato stampa Alstom Transport, 8 febbraio 2011).

Cooperazione ferroviaria fra Russia e Iran

Il presidente delle Ferrovie Russe V. YAKUNIN ha guidato una delegazione di Ferrovie Russe in Iran, a Teheran, ed ha incontrato i rappresentanti del governo e dirigenti delle ferrovie iraniane, tra cui l'amministratore delegato S. MOHAMMADI. Una partnership reciprocamente vantaggiosa tra le ferrovie russe e iraniane per la modernizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture è fondamentale per rafforzare la cooperazione economica e le relazioni amichevoli tra l'Iran e la Russia", ha detto YAKUNIN. I partner hanno discusso della interoperabilità tra i sistemi ferroviari dei due paesi e della realizzazione dei progetti di infrastrutture comuni in Iran. Gli iraniani hanno proposto che la Russia abbia un ruolo di primo piano nella elettrificazione della linea ferroviaria Teheran-Bafq.

A seguito dell'incontro, le parti hanno concordato di istituire un gruppo di lavoro per lo sviluppo congiunto della proposta con un programma e delle condizioni di lavoro. La cooperazione russo-iraniana nel trasporto ferroviario è focalizzata sulla realizzazione di progetti infrastrutturali in Iran e la consegna via trasporto ferroviario, di merci e macchinari russi, attrezzature, tecnologie e materiali per l'Iran.

Il presidente delle Ferrovie Russe V. YAKUNIN si è poi incontrato con l'ambasciatore iraniano in Russia, M. S. R. SAJJADI, il 15 giugno 2010 per discutere le prospettive di sviluppo di una cooperazione reciprocamente vantaggiosa tra Ferrovie Russe e l'Iran nel settore ferroviario. Sono stati discussi inoltre i piani per rafforzare la cooperazione bilaterale nel quadro della linea fra Rasht - Astara (Iran) - Astara (Azerbaijan) e la fornitura di materiale rotabile e dei sistemi di sicurezza per ferrovie dell'Iran. V. YAKUNIN e il presidente delle Ferrovie iraniano Dr. H. ZIARI hanno quindi firmato un contratto che impegna le parti ad elettrificare la linea ferroviaria (48 km) Tabriz - Azarshahr (Comunicato stampa Ferrovie Russe, 9 febbraio 2011).