

Notizie dall'estero

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Trasporto ferroviario dal Portogallo alla Russia

L'operatore svizzero del trasporto combinato Hupac presenta la sua rete di trasporti europea in occasione della Transport Logistic 2009 di Monaco (fig. 1).

“Da più di quarant'anni siamo presenti sul mercato con risorse di proprietà e un know-how a 360°”, afferma il direttore B. KUNZ. “Nonostante la crisi manteniamo la nostra rete di trasporto combinato in tutti i mercati principali e offriamo ai nostri clienti l'abituale servizio”. Invariata è anche la strategia di Hupac di sviluppare costantemente l'offerta nell'interesse della clientela.

Le novità della rete Shuttle Net, che con oltre 100 treni giornalieri movimentano circa 700.000 spedizioni stradali all'anno, riguardano ad esempio i collegamenti da Anversa per Madrid, Siviglia, Lisbona, Leixoes/Porto e Setúbal.

L'accesso al mercato iberico avviene tramite i treni trisettimanali tra Anversa e Hendaye. I treni del segmento Francia meridionale/Spagna, che oltre a Hendaye comprende anche le destinazioni Bordeaux e Perpignan, sono raccordati alla rete Hupac dell'Europa orientale presso un'unica stazione di trasbordo ad Anversa.

Dal terminale di Schwarzheide, che raggruppa le spedizioni provenienti da Anversa, Rotterdam, Duisburg, Ludwigshafen, Busto Arsizio e Zeebrugge, sono in partenza treni quotidiani per le destinazioni polac-

che Varsavia, Kobylnica e Slawkow. Da Slawkow, infine, grazie al partner Russkaya Troyka, vengono offerti i collegamenti con Mosca e altre destinazioni russe.

In programma, nel breve periodo, vi è anche un nuovo collegamento con la Romania. Attraverso il terminal di Budapest, che Hupac raggiunge quattro volte alla settimana con treni in partenza da Duisburg e Rotterdam, prossimamente sarà introdotta una relazione per il nuovo terminal di Curtici.

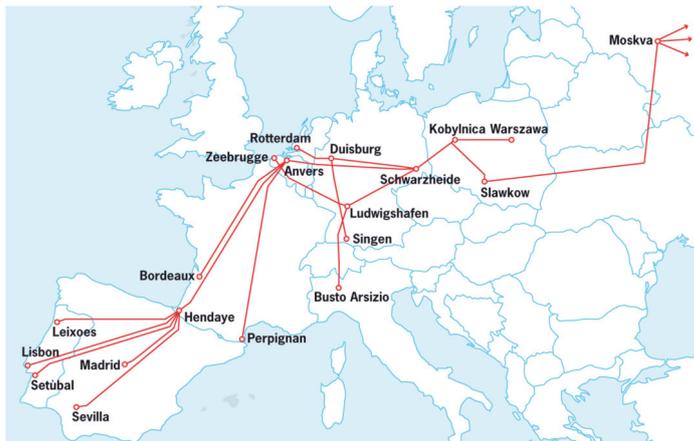
Anche per quanto riguarda le relazioni “core” nel traffico nord-sud vanno segnalate alcune novità. All'inizio dell'anno Hupac ha potuto inserire nella rete Shuttle Net un collegamento tra Taulov e Verona via Brennero, incrementando il traffico tra Danimarca e Italia di altri quattro treni per un totale di sedici partenze setti-

manali. La nuova relazione attraverso l'asse del Brennero è interessante soprattutto per i trasporti di “4 metri”: per questo segmento è intenzione del Gruppo inserire a breve anche una relazione tra Colonia e Novara via Lötschberg.

Hupac dispone di materiale rotabile e terminal di proprietà e investe costantemente nel potenziamento del traffico combinato. Ad Anversa sono in fase di realizzazione il HTA Hupac Terminal Antwerp e il terminal Combinant in collaborazione con BASF e IFB. Entrambe le strutture entreranno in funzione nel 2010. Anche i lavori di ristrutturazione e ampliamento del terminal Hupac di Busto Arsizio-Gallarate procedono come da programma (*Comunicato Stampa Hupac*, 23 aprile 2009).

Le Ferrovie Russe lanciano il nuovo treno superlusso “Alexander Nevsky”

I biglietti per l'“Alexander Nevsky”, il primo treno delle Ferrovie Russe ad offrire un elevatissimo livello di comfort (fig. 2), sono in vendita presso gli Uffici delle stesse Ferrovie Russe. Il treno eserciterà per viaggi



(Fonte Hupac)

Fig. 1 – Il trasporto combinato di Hupac in Europa.



(Fonte Ferrovie Russe RZD)

Fig. 2 – Gli interni della sala da pranzo dell'“Alexander Nevsky”.

andata e ritorno lungo la linea che collega San Pietroburgo a Mosca.

Il convoglio è strutturato con diversi tipi di carrozze ed include scompartimenti per VIP: questa ultima classe scompartimenti per la notte per due passeggeri, di dimensioni maggiori rispetto alle usuali. Negli altri scompartimenti sono presenti sedili ribaltabili a cuccette. In una sezione separata è presente una cabina per la doccia ed una accogliente toilette.

Gli scompartimenti VIP e le carrozze letto sono dotati di sistemi di controllo autonomo ed automatico della climatizzazione. Ai passeggeri viene offerto il servizio di TV satellitare e collegamento ad internet senza fili, pasti caldi e freddi, bevande ghiacciate, ausili per l'igiene giornaliera e pubblicazioni su carta stampata servite direttamente negli scompartimenti.

L'elevato tenore di comfort è assicurato anche dalla costante presenza di quattro addetti per ogni carrozza, mentre telecamere di video sorveglianza e sistemi di allarme sono distribuiti lungo tutto il convoglio (Comunicato Stampa Ferrovie Russe RZD, 24 aprile 2009).

Traverse ferroviarie in metallo per la Corsica

La Corsican Railways (CFC) ha appena completato i 232 km di linea a scartamento ridotto, costituita dai

158 km dell'arteria principale Bastia-Ajaccio e dai 74 km della ramificazione Ponte-Leccia-Clavi.

Questa eccezionale rete beneficia di un upgrade senza precedenti, condotta dal Corsican Territorial Collective (CTC). Lo scopo del progetto è stato quello di portare miglioramenti in termini di qualità (comfort,

riduzione del tempo di percorrenza tra Ajaccio e Bastia, sicurezza) e di quantità (doppio binario e servizi peri-urbani ad Ajaccio).

È in questo contesto che Corus ha consegnato 12.000 tonnellate di rotaie E2 36 25m e 130.000 traverse di metallo (fig. 3) a scartamento ridotto alla Corse Travaux Company; la consegna è stata organizzata in 5 anni. Prodotte a Scunthorpe, in Inghilterra, le traverse hanno il vantaggio di essere resistenti al fuoco (la loro vita senza necessità di interventi di manutenzione è di oltre 20 anni), di essere particolar-



(Fonte Corus)

Fig. 3 – Le traverse in ferro installate sulla rete ferroviaria corsa.

mente idonee per lo scartamento ridotto e, molto importante, sono facili da maneggiare poiché due volte più leggere rispetto alle traverse in legno.

Poiché le linee Corse attraversano zone con difficoltà di accesso, il loro peso ridotto e la loro maneggevolezza sono state ben apprezzate. Inoltre, grazie alla loro forma, le traverse in metallo forniscono una buona stabilità, in particolare nelle curve (frequenti nelle montagne della Corsica) e sono dunque appropriate per le piccole piattaforme necessarie sui binari a scartamento ridotto (Comunicato stampa Corus, 28 aprile 2009).

TRASPORTI URBANI

Brasile: nuovi treni Alstom per la linea 2 della metro di San Paolo

Il 28 marzo 2009 il primo (fig. 4) dei 16 nuovi treni per la linea 2 della metropolitana di San Paolo in Brasile è entrato in esercizio. Hanno presenziato alla cerimonia di inaugurazione il governatore dello stato di San Paolo, J. SERRA, il Segretario dei Trasporti Metropolitan J.L. PORTELLA e la dirigenza di Alstom Transport. La stampa e una numerosa folla hanno partecipato al varo del nuovo materiale rotabile. Il primo treno era stato consegnato all'acquirente nel dicembre del 2008. Questo ed i quindici treni rimanenti saranno prodotti negli stabilimenti di Lapa in Brasile (Comunicato stampa Alstom Transportation, 9 aprile 2009).



(Fonte Alstom Transportation)

Fig. 4 – Il treno di Alstom Transportation in esercizio sulla linea di San Paolo.

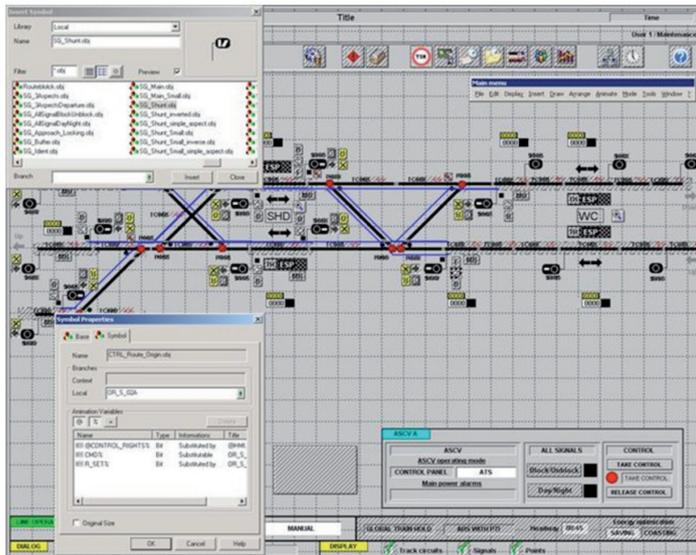


Fig. 5 – Gestione della funzione di monitoraggio in tempo reale del traffico tramviario: stato di occupazione delle tratte.

Tolosa: nuovi sistemi informatici di controllo del traffico tramviario

Il systems integrator ferroviario Roiret Transport, consociato di Vinci Group, ha messo a punto una nuova soluzione informatica per supervisionare il CTM (Centralized Technical Management) della nuova linea tramviaria di Tolosa. Identico sistema è stato adottato per la gestione della linea tramviaria di Lione e per le metropolitane di Singapore e Santiago (Cile).

Il software, denominato PcVue, appositamente adattato all'ambito ferroviario viene usato per supervisionare i dispositivi CTM, ad esempio gli apparati di terra della rete. Questi dispositivi includono sottostazioni elettriche, stazioni (biglietteria, terminali di informazioni al passeggero, ecc.), interfonii, CCTV e, a volte, anche il sistema di segnalamento delle linee (fig. 5).

In termini pratici, se una biglietteria elettronica è guasta, ad esempio, il

software invia un segnale di allarme a un operatore nella stanza di controllo centrale in modo che sia possibile prendere la decisione più appropriata per risolvere la questione.



Fig. 6 – Gestione della funzione di monitoraggio in tempo reale del traffico tramviario: ausilio della visualizzazione per mezzo di telecamere.

Nel caso della linea tramviaria di Tolosa, il software si interfacerà con circa trenta controllori (incluso uno per ciascuna delle 18 stazioni) riuscendo a gestire da 15.000 a 20.000 tipi di informazioni in tempo reale ed applicazioni che prevedono fino ad alcune centinaia di migliaia di variabili gestibili. Inoltre, è possibile utilizzare direttamente la funzione 'VCR', la quale registra tutti gli eventi.

Ad esempio, se si verifica un incidente a un nodo ferroviario, tutto l'ambiente coinvolto nell'incidente può essere riprogrammato. Infine, il sistema informatico, strutturato in moduli permette di supervisionare e integrare apparecchiature come le videocamere (fig. 6) CCTV direttamente su una rete TCP/IP. Non è più necessario, dunque, utilizzare un PC dedicato per ciascun tipo di apparecchiatura.

In una stanza di controllo centrale è presente solitamente una workstation per la segnaletica, un'altra per il CTM e ancora un'altra per l'AVLS (Automatic Vehicle Location System). La caratteristica distintiva del sistema è l'integrazione totale di tutte le funzionalità precedentemente citate. I grafici animati che gestiscono le combinazioni richieste per la colora-

NOTIZIARI

zione degli oggetti sono forniti sotto forma di librerie (circuiti delle rotaie, switches, segnali, ecc.). Come standard, sono disponibili kit di sviluppo per l'interfacciamento di applicazioni di terze parti (rotaie dei treni, diagrammi spazio-tempo, ecc.) (*Comunicato stampa Arc Informatique*, 15 aprile 2009).

INDUSTRIA

Esperti FS a supporto delle Ferrovie Egiziane

Alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti A. MATEOLI, nella sede di Porta Pia, è stato firmato (fig. 7) il contratto per il supporto tecnico al piano di ristrutturazione delle Ferrovie egiziane (Egyptian National Railways).

Firmatari del contratto, il Ministro dei Trasporti egiziano SE M. LOTFY MANSOUR, il Presidente delle Ferrovie egiziane M. SAMY e l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato, M. MORETTI (fig. 8).

L'accordo prevede l'impiego a Il Cairo di 10 esperti di Ferrovie dello Stato, per un periodo di cinque anni, che supporteranno il Piano di ristrutturazione dell'Egyptian National Railways (ENR) e per la modernizzazione della loro gestione.

Gli esperti di FS trasferiranno le loro esperienze e conoscenze nel campo delle ferrovie moderne, concentrandosi sul supporto all'alta direzione e nei settori della finanza, delle risorse umane, del trasporto passeggeri, sia lunga percorrenza e sia locale, e nel traffico merci. Inoltre, saranno impegnati anche per il supporto all'infrastruttura ferroviaria, al segnalamento, alla manutenzione dei treni ed, infine, agli acquisti.

L'accordo odierno è uno tra i più importanti progetti internazionali del Gruppo FS e conferma la leadership a livello mondiale delle Ferrovie italiane. Primato che ha permesso al Gruppo di essere scelto dal Governo egiziano, tra le ferrovie europee ed extraeuropee, per supportare il piano di rilancio del sistema ferroviario del Paese.

L'impegno del Gruppo FS in Egitto si inserisce nelle strette relazioni tra Roma e Il Cairo, che vedono l'Italia quale primo partner commerciale dell'Egitto tra i Paesi dell'Unione Europea (*Comunicato stampa congiunto Ministero delle Infrastrutture e trasporti - Ministro dei Trasporti Egiziano - Ferrovie Egiziane - Gruppo Ferrovie dello Stato*, 20 marzo 2009).

FFS: bilancio 2008

Le FFS hanno chiuso il 2008 con un utile del Gruppo di 345,0 milioni di CHF, circa 200 milioni di euro, net-

tamente migliore rispetto all'esercizio precedente (2007: 80,4 milioni di CHF). Il notevole progresso del risultato annuo è stato possibile grazie ai buoni risultati conseguiti nei segmenti traffico viaggiatori, immobili e traffico merci.

L'elevata necessità dell'azienda di effettuare investimenti ha provocato anche nel 2008 un rilevante impegno di fondi, cresciuto fino a 505,6 milioni di CHF. Anche nell'anno di riferimento la somma investita ha superato considerevolmente il flusso di fondi risultante dall'attività commerciale delle FFS. Gli investimenti previsti faranno lievitare ulteriormente e in modo marcato l'indebitamento delle FFS, che necessitano di condizioni quadro, tali da conseguire i necessari mezzi finanziari destinati a un costante sviluppo nell'interesse della clientela.

Nel traffico viaggiatori il numero di passeggeri è ulteriormente progredito del 5,2%, raggiungendo 322,6 milioni. Il numero dei viaggiatori-km è lievitato a 16,14 miliardi (+6,7%). La domanda nelle ore di punta è cresciuta dell'8% nel corso del 2008 e pone le FFS dinanzi a importanti sfide finanziarie e qualitative. Il risultato del segmento è migliorato di 83,8 milioni di CHF, attestandosi a 276,8 milioni di CHF.

FFS Cargo ha chiuso il 2008 con un risultato negativo di -29,9 milioni di CHF; l'anno precedente il deficit,



(Fonte Gruppo Ferrovie dello Stato)
Fig. 7 - L'incontro tra le delegazioni Italiana ed Egiziana.



(Fonte Gruppo Ferrovie dello Stato)
Fig. 8 - La firma dell'accordo.

inclusi gli accantonamenti per 102,5 milioni, ammontava nel complesso a -190,4 milioni di CHF. Le misure di risanamento si sono ripercosse positivamente sul risultato. FFS Cargo ha ridotto nel 2008 le prestazioni di trasporto del 6,3%, per un ammontare complessivo pari a 12,53 miliardi di tkm nette. Questa contrazione è da ricondurre al ritiro di FFS Cargo dai trasporti internazionali poco redditizi e alle conseguenze negative della congiuntura economica.

FFS Infrastruttura ha chiuso l'anno di riferimento con un risultato di segmento di 30,4 milioni di CHF (2007: 32,2 milioni di CHF). Le FFS utilizzano molto intensamente i binari, nessun'altra rete ferroviaria al mondo è esposta a un utilizzo tanto intenso quanto quella delle ferrovie svizzere. Il numero di tracce-km percorse sulla rete delle FFS è cresciuto nell'anno in esame del 2,5%. L'intenso sfruttamento dell'infrastruttura ha provocato maggiori costi nella manutenzione e ha gravato sul risultato 2008 del settore d'affari Rete in modo sensibile: il settore ha registrato un dato negativo di -10,1 milioni di CHF (2007: -15,0 milioni di CHF). Fanno difetto i mezzi supplementari per aumenti di spesa nella manutenzione, mentre i necessari programmi di incremento dell'efficienza non possono essere adottati.

L'importanza delle stazioni come centri con un'offerta di servizi diversificata nell'ambito della mobilità integrata è in costante aumento. I negozi ed i locali nelle 31 grandi stazioni delle FFS hanno fatto registrare nel 2008 un nuovo aumento del giro d'affari pari al 6,1%. Lo scorso anno FFS Immobili ha migliorato il risultato d'esercizio del 7,6%, a 291,6 milioni di CHF. Dopo i pagamenti compensativi versati a FFS Infrastruttura (CHF 69,0 milioni) e gli addebiti per interessi e ammortamenti alla Cassa pensioni FFS (132,1 milioni di CHF), il risultato nell'anno di riferimento è sceso di CHF 29,3 milioni, a CHF 3,3 milioni.

Per disporre nei tempi previsti dei progetti di costruzione ritenuti urgenti e elencati nello «Sviluppo futu-

ro dei progetti ferroviari» (SIF) sono obbligatoriamente necessarie delle soluzioni di prefinanziamento.

Contemporaneamente deve essere accelerato anche il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria nell'ambito di «Ferrovia 2030». La ristrettezza delle risorse finanziarie dei poteri pubblici impongono delle priorità degli investimenti nei progetti relativi all'infrastruttura del traffico e nelle stazioni sulla base di chiare priorità economiche, politiche, aziendali e temporali. Lo scopo è di ottenere il massimo beneficio per il maggior numero possibile di clienti. Il programma congiunturale della Confederazione offre la chance di adottare misure di razionalizzazione convenienti e recuperare i ritardi esistenti nel mantenimento della sostanza.

La congiuntura recessiva danneggia sensibilmente il traffico merci, attenuando l'efficacia degli interventi di risanamento adottati da FFS Cargo. L'azienda deve reagire in tempo ai crolli degli affari nel traffico merci. I singoli comparti aziendali hanno intrapreso i passi necessari per contrastare in caso di necessità le mutate condizioni del mercato.

Nell'estate 2008 le FFS hanno dato il via a un concorso di idee volto a individuare i partner idonei per il posizionamento di FFS Cargo nel settore internazionale. Al tempo stesso si è deciso di esaminare, sempre nell'ambito di questo processo, anche eventuali partenariati per il settore Svizzera. Il primo obiettivo è di configurare un orientamento del settore merci FFS nel lungo termine e di migliorare costantemente la redditività di FFS Cargo e la sua capacità di autofinanziarsi. Il secondo obiettivo è di ottimizzare la competitività della ferrovia rispetto alla strada, promuovendo il trasferimento del trasporto di merci alla ferrovia (*Comunicato stampa Gruppo FFS*, 2 aprile 2009).

Parigi: nuovo materiale da Bombardier

RATP ha annunciato di affidare e firmare un contratto con il consorzio

Alstom-Bombardier per la fornitura di 60 convogli MI09 per la RER linea A di Parigi. Bombardier fornirà le 3 carrozze interne alla composizione dei cinque moduli che formano il convoglio, le quali saranno progettate ed assemblate nello stabilimento di Crespin nella zona di Valenciennes. La presentazione del primo convoglio è fissata per il dicembre del 2010. A partire dagli anni '90 e per tutto il 2000, lo stesso consorzio ha progettato e costruito i treni suburbani della serie MI2N, su cui questi nuovi convogli sono basati, con ampliata capacità, elevate prestazioni, tecnologia ecosostenibile per accordarsi con le nuove norme e regolamenti (*Comunicato stampa Bombardier Transportation*, 8 aprile 2009).

VARIE

Inquinamento acustico ferroviario

Negli ultimi anni sono stati effettuati grandi investimenti per la modernizzazione, il rinnovo e l'ampliamento del parco veicoli delle FFS. Grazie ad essi i viaggiatori beneficiano oggi di treni veloci, confortevoli e climatizzati. Al contempo, gli abitanti degli spazi adiacenti alle linee ferroviarie delle FFS sono stati sgravati sul piano dell'impatto fonico (fig. 9): se attorno al 2000 la percentuale di veicoli poco rumorosi nel traffico viaggiatori ammontava al 50% circa, la loro quota è salita nel frattempo a oltre il 96%.

Anche gli ultimi veicoli che non corrispondono agli standard attuali



(Fonte Corriere FFS)

Fig. 9 - I dati FFS.

NOTIZIARI

in termini di rumorosità dovranno essere tolti dalla circolazione nell'ambito delle nuove acquisizioni di materiale rotabile previste per i prossimi anni (*Corriere FFS*, 18 marzo 2009).

MORETTI nuovo vice-presidente dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC)

L'amministratore Delegato del Gruppo FS, M. MORETTI, è stato eletto all'unanimità Vice-presidente dell'UIC, l'Unione Internazionale delle Ferrovie.

A siglare questo nuovo incarico, che si aggiunge alla recente nomina di MORETTI alla Presidenza del CER (Community of European Railway and Infrastructure Company), l'Assemblea Generale della UIC riunitasi il 31 marzo per definire il nuovo statuto e il nuovo profilo manageriale dell'associazione internazionale.

MORETTI lavorerà sul fronte parigino a fianco del nuovo Presidente Y. ISHIDA (Japanese National Railways) nella comune direzione di trovare soluzioni efficaci ai delicati problemi ambientali così come nella prospettiva di costruire in un sistema ferroviario di più ampio respiro mondiale basato sui principi della cooperazione e della solidarietà tra le Ferrovie (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 2 aprile 2009).

Spagna: investimento di Adif per la linea aerea AV

Il Consiglio di Amministrazione della spagnola ADIF ha approvato durante la sua ultima riunione l'aggiudicazione del contratto per il servizio di manutenzione della linea elettrica aerea sulle tratte ad alta velocità Madrid-Barcellona e Saragozza-Tardienta (615 km, in totale) della linea Madrid-Barcellona-

frontiera francese e Saragozza-Huesca.

I lavori, il cui importo ammonta a più di 15 milioni di euro, saranno svolti durante il quadriennio 2009-2013 e consisteranno nella manutenzione della catenaria e dei relativi dispositivi ed apparecchiature, tra i quali figurano palificazione, opere murarie, dispositivi di regolazione meccanica ed elettrica, cablaggio, trasformatori. Inoltre saranno installati sensori per il rilevamento dello stato di tensione meccanica dei cavi solleccati durante il transito del pantografo, con lo scopo preventivo e correttivo delle non conformità, riducendo la probabilità di danni e di incidenti.

Il contratto è stato aggiudicato ad un consorzio di imprese denominato Unión Temporal de Empresas (UTE), del quale fanno parte Siemens, Instalaciones Inabensa, Electrificaciones y Montajes Integrales OHL y SEMI (*Comunicato stampa ADIF*, 27 aprile 2009).



6141-05

Perseo



Per informazioni e ordini contattare Sig. Stefano Leonetti FS. 970-6825 064742986 – Fax 064742987 – e-mail: amministrazione@cifi.it