

## Notizie dall'estero News from foreign countries

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA RAIL TRANSPORTATION

#### Cina, addio al Ministero delle Ferrovie

L'11 marzo 2013 rimarrà una data storica per le ferrovie cinesi: il ministero che soprintendeva l'immensa rete di binari della Cina è stato sciolto. Le competenze suddivise tra il ministero dei Trasporti, per la parte di controllo, e una società operativa per la gestione del servizio. Ne ha dato notizia un articolo pubblicato dal Corriere della Sera l'11 marzo scorso a firma di G. SANTEVECCHI, corrispondente da Pechino per il quotidiano nazionale. «Con due milioni e centomila dipendenti – si legge nell'articolo - capitali finora illimitati, una sua forza di polizia e 98 mila km di binari da gestire, il ministero delle Ferrovie cinese era considerato «uno Stato dentro lo Stato». Secondo SANTEVECCHI «la fine del potere del ministero delle Ferrovie è il primo segnale di forza della nuova leadership, la quinta generazione di capi della Repubblica Popolare Cinese». «Nell'ultimo decennio la Cina si è dotata di 9.356 km di alta velocità, la rete più estesa del pianeta – racconta ancora SANTEVECCHI nell'articolo - a dicembre ha inaugurato la Pechino-Canton: 2.298 km percorsi in otto ore, un altro primato mondiale. Per raggiungere questi obiettivi nel più breve tempo possibile, il boss del ministero, L. ZHUN, ha avuto a disposizione un bilancio maestoso: ha potuto emettere obbligazioni (cioè debito) per 2,7 trilioni di yuan, pari a circa 330 miliardi di euro. Per questo era stato soprannominato Liu «Grande Balzo». Ma sullo stesso binario di questo successo, correvano anche la corruzione ed errori tragici. Messa allo scoperto dal-

l'incidente del luglio 2011, quando due treni dell'alta velocità si scontrarono causando 40 morti e 200 feriti» (Newsletter ANSF, aprile-maggio 2013).

#### China, farewell to Ministry of Railways

*The March 11, 2013 will remain a historic day for the Chinese railways: the ministry that guided the vast rail network in China has been dissolved. The powers divided between the Ministry of Transport, for the control part, and an operating company for the management of the service. The news was an article published by the Corriere della Sera on March 11 signed by G. SANTEVECCHI, Beijing correspondent for the national newspaper. "With two million and one hundred thousand employees - the article reads - so far unlimited capital, its own police force and 98,000 km of tracks to manage the Ministry of Railways of China was regarded as «a state within a state». "Ac-*

*ording SANTEVECCHI "the end of the power of the Ministry of Railways is the first signal strength of the new leadership, the fifth generation of leaders of the People's Republic of China." "In the last decade, China has set up 9,356 km of high speed, the most extensive network in the world - still tells SANTEVECCHI article - in December opened the Beijing-Guangzhou: 2,298 km route in eight hours, another record world. To achieve these goals in the shortest possible time, the boss of the Ministry, L. ZHUN, had at its disposal a budget majestic: it could issue bonds (ie debt) to 2.7 trillion yuan, equivalent to about 330 billion euro. For this had been nicknamed Liu "Great Leap." But on the same track on this success, rushed even corruption and tragic mistakes. Be uncovered by accident in July 2011, when two high-speed trains collided causing 40 deaths and 200 wounded "(ANSF Newsletter, April-May 2013).*

### TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

#### Bombardier vince un nuovo ordine da Transport for London

Bombardier Transportation ha annunciato di aver firmato un contratto con Transport for London (TfL) per fornire ulteriori 57 moduli ferroviari Electrostar (fig. 1) per la rete della London Underground. L'or-



(Fonte - Source: Bombardier Transportation)

Fig. 1 – Bombardier Electrostar per il trasporto urbano di Londra.  
Fig. 1 - Bombardier Electrostar for London urban transportation.

dine fa parte del programma di incremento della capacità di trasporto di Londra sulla rete della London Overground.

I 57 nuovi moduli saranno utilizzati per modificare la composizione degli odierni treni (quattro moduli) in versione a cinque moduli. Le nuove unità saranno gestite nell'ambito di un contratto di manutenzione esistente.

L'ordine ha un valore di circa £ 88.000.000 GBP (137 milioni dollari US).

La consegna dei nuovi 57 Electrostar Classe 378 inizierà a fine 2014 per terminare nel 2015. I veicoli saranno costruiti presso lo stabilimento di Bombardier di Derby. Le unità Classe 378, aventi una velocità massima di 75 mph, sono appositamente progettate per l'esercizio di periferia, considerando principalmente il comfort dei passeggeri e la loro sicurezza. Le carrozze offrono spazi più ampi per i passeggeri in piedi, soluzione che riflette il tipo di viaggi brevi, che la maggior parte degli utenti sviluppano in questo tipo di trasporto sulla rete. I veicoli sono attrezzati anche con telecamere a circuito chiuso ed aria condizionata. I 378 fanno parte della famiglia di elettrotreni multimodulari Electrostar di elevata e verificata affidabilità, utilizzati per il servizio passeggeri giornalmente da altri operatori ferroviari nel Regno Unito, tra cui C2C, Southeastern, Stansted Express e Ferrovie meridionali. Anche sulla prestigiosa linea ferroviaria Gautrain a Johannesburg, in Sud Africa, troviamo treni Electrostar.

D. McKEON, direttore commerciale UK di Bombardier Transportation ha dichiarato: "Questo contratto sottolinea la forza della relazione di lunga data tra Bombardier e Transport for London. Bombardier sta giocando un ruolo importante contribuendo in modo che TfL possa offrire una maggiore capacità sulla rete. Oltre a fornire nuovi, affidabili treni, stiamo migliorando la disponibilità e l'affidabilità con l'operatore attraverso la nostra offerta di manutenzione della flotta". Bombardier Transportation supporta i propri clienti per ridurre

al minimo i costi operativi e massimizzare la generazione di profitti nel corso dell'intero ciclo di vita, garantendo i massimi livelli di sicurezza e comfort per i passeggeri. Offre servizi e supporto per soddisfare specifiche esigenze di ogni cliente, compresa la manutenzione completa del treno, materiali e programmi di logistica, ammodernamento, re-engineering e revisione di veicoli e componenti.

Bombardier ha dimostrato la sua competenza globale durante le Olimpiadi di Londra 2012, quando le squadre di manutenzione e le funzionalità di supporto hanno lavorato giorno e notte per garantire più di 800 treni su nove linee chiave che servono Londra. In questo modo sostenuta dalle squadre degli agenti Bombardier, London Overground ha giocato un ruolo chiave nel trasporto dei visitatori del Parco Olimpico di Stratford (*Comunicato stampa Bombardier*, 7 maggio 2013).

#### **Bombardier wins a new order from Transport for London**

*Rail technology leader Bombardier Transportation announced today that it has signed a contract with Transport for London (TfL) to provide 57 additional BOMBARDIER ELECTROSTAR rail cars for the London Overground network. The order is part of Transport for London's programme to increase passenger capacity on the successful London Overground network – the 57 new cars will be used to turn existing four-car trains into five-car versions. The new units will be supported under an existing maintenance contract.*

*The order is valued at approximately £88 million GBP (105 million euro, \$137 million US).*

*Delivery of the 57 new ELECTROSTAR Class 378 cars will start in late 2014 and finish in 2015. They will be built at Bombardier's facility in Derby. The 75 mph Class 378 units are specially designed for suburban operations with passenger comfort and safety in mind. Walk-through carriages provide more standing room and space for passengers, reflecting*

*the type of short trips most passengers make on the network. The vehicles also include CCTV and air conditioning. The 378s are part of the proven and highly reliable ELECTROSTAR family of Electrical Multiple Units which are in daily passenger service with other UK train operators, including c2c, Southeastern, Stansted Express, and Southern Railways. The prestigious Gautrain railway in Johannesburg, South Africa, also operates ELECTROSTAR trains.*

*D. McKEON, Commercial Director UK, Bombardier Transportation said: "This contract underlines the strength of the long-standing relationship between Bombardier and Transport for London. Bombardier is playing an important role helping TfL deliver increased capacity on the network. As well as delivering new, reliable trains we are improving availability and reliability together with the operator through our fleet maintenance offering. Bombardier helps keep thousands of passengers moving in London and across the UK every day".*

*Bombardier Transportation supports its customers to minimize operational costs and maximize revenue generation over their assets' whole lifetime, while ensuring the highest levels of passenger safety and comfort. It offers services and support to fit each customer's exact requirements, including full train maintenance, materials and logistics programmes, modernisation, re-engineering and overhaul of vehicles and components.*

*Bombardier proved its global expertise during the London 2012 Olympics, when maintenance teams and support functions worked around the clock to ensure that more than 800 Bombardier trains on nine key routes serving London were able to meet the increased demand. Supported by Bombardier teams, London Overground played a key role in transporting visitors to the Olympic Park in Stratford.*

*Bombardier is at the forefront of developing cost-effective solutions to move more people and goods than ever before efficiently within and between cities. In order to sustain global eco-*

*conomic growth while ensuring the health and quality of life of citizens, cities the world over are looking for smarter and more environmentally friendly forms of mass transit compared to individual car transportation. Bombardier's globally proven portfolio of vehicles and solutions is delivering a future of interconnected mobility that is both sustainable and convenient for customers and passengers (Bombardier press release, may 7, 2013).*

### **TRASPORTI COMBINATI INTERMODALITY TRANSPORT**

#### **Hupac: conferenza stampa sul bilancio**

*Un corridoio efficiente e moderno per il traffico merci via Gottardo andrà a compensare una buona parte degli oggi necessari sussidi d'esercizio per il trasporto combinato. L'interazione con nuovi grandi terminali in Svizzera consentirà alla NEAT di trasferire su rotaia ulteriori volumi di traffico marittimo e continentale.*

*Il potenziamento della linea del Gottardo comporta vantaggi quantificabili per la Svizzera*

Tratta di pianura, binari di sorpasso, sufficiente profilo di linea: una volta concretizzati questi tre requisiti infrastrutturali per il corridoio del Gottardo, operatori del trasporto combinato, imprese ferroviarie e gestori delle infrastrutture ne trarranno un profitto di 135 milioni di CHF all'anno, un risultato a cui perviene un progetto di master commissionato dall'associazione di categoria Cargo Forum Schweiz1. I necessari interventi di potenziamento infrastrutturale comprendono la NEAT, il prolungamento dei binari di sorpasso e il corridoio di 4 metri. Il beneficio aggregato derivante da questi tre interventi corrisponde al 75% delle sovvenzioni che la Confederazione assegna ogni anno al trasporto combinato.

Anche la realizzazione del corridoio di 4 metri, su cui il Parlamento dovrà deliberare nei prossimi mesi, è un progetto economicamente vantag-

gioso. Particolarmente elevato è il valore aggiunto economico per la tratta via Luino. "La rinuncia ad adeguare questa linea ad alta densità di traffico porta ad uno scenario che svalorza l'intero investimento del corridoio di 4 metri", ha spiegato H.-J. BERTSCHI, presidente del consiglio d'amministrazione di Hupac SA, in occasione della conferenza stampa sul bilancio tenutasi a Zurigo. Per poter sfruttare il potenziale valore aggiunto il prima possibile, è necessario prefinanziare i lavori di costruzione in Italia. Le trattative per l'attuazione del corridoio di 4 metri sulla linea via Luino e Chiasso devono quindi proseguire senza indugio. BERTSCHI: "Senza un adeguamento delle linee fino ai terminal in Italia, l'utilità economica del progetto si annulla sull'intero corridoio".

*Grandi terminal: ampia funzione di concentrazione, gestione neutrale*

I progetti dei grandi terminali di Basilea-Nord e Zurigo-Limmattal aprono nuove prospettive per il trasporto combinato. Hupac ritiene che gli impianti di trasbordo debbano assumere una funzione di concentrazione, la più ampia possibile sull'asse nord-sud, anche in considerazione dell'apertura del tunnel di base del Gottardo e del previsto ampliamento dei porti liguri. I terminal devono essere progettati in funzione del traffico sia marittimo che continentale, come già avviene normalmente nei grandi terminali europei dell'entroterra.

Essendo prettamente continentale una buona parte del traffico combinato di import/export della Svizzera, consentirà di sfruttare preziose sinergie. È quindi impellente attrezzare gli impianti per il trasbordo di casse mobili e semirimorchi. L'obiettivo deve essere quello di concentrare grandi volumi in modo da garantire da un lato una gestione economica degli impianti e, dall'altro, rendere possibile la formazione di treni blocco al fine di un efficiente instradamento dei trasporti sull'intero territorio nazionale. I nuovi terminal devono inserirsi in una strategia globale. "Se la Svizzera realizza un corridoio di 4 metri per il trasporto di semirimorchi

su rotaia, i grandi terminali devono anche essere in grado di trasbordarli", afferma BERTSCHI. Una limitazione del trasporto su strada verso/dal terminal è problematica e produce degli effetti negativi sulla concorrenzialità del trasporto combinato.

Per quanto riguarda la responsabilità gestionale ed operativa dei futuri grandi terminal, dovrebbe essere privilegiato l'aspetto dell'economia privata. Il futuro gestore deve essere inserito già oggi nella progettazione, in quanto un concetto operativo ottimale ed economicamente sostenibile è ciò che decide dell'efficienza gestionale. Hupac favorisce una gestione dei terminal di tipo misto che coinvolga tutti i portatori d'interesse di rilievo.

*Traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale: l'autosostenibilità innanzitutto*

Con il progetto di legge "Traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale" posto in consultazione ad aprile, la Confederazione ridefinisce le condizioni quadro inerenti al traffico interno e import/export. Hupac accoglie con favore il criterio di parità dei diritti per il traffico merci nella fase di pianificazione e sostiene il principio dell'autosostenibilità. Un'analisi critica va tuttavia riservata al previsto incentivo federale di start-up per nuovi prodotti ferroviari, essendo il rischio di una distorsione della concorrenza e di una cannibalizzazione delle offerte già esistenti. A livello internazionale, questo tipo di incentivazione si è infatti dimostrato inefficace. Un giudizio negativo va riservato anche in merito al previsto sostegno finanziario, da parte dei Cantoni e della Confederazione, alle offerte regionali di trasporto merci su rotaia che non coprono i propri costi. Esso crea infatti nuove situazioni di sussidiarietà e rafforza lo stato di difficoltà dell'infrastruttura ferroviaria negli agglomerati. Unico sostegno giustificabile sarebbe quello a regioni periferiche fortemente penalizzate dalla loro situazione geografica.

*Evoluzione del traffico*

Nel 2012, Hupac ha trasportato 646.214 spedizioni stradali nel traffi-

co combinato non accompagnato, pari a 1,3 milioni di TEU. I clienti di Hupac hanno così liberato le strade europee da 2.800 camion al giorno, contribuendo sensibilmente ad un traffico merci sostenibile ed ecologico. Il volume di traffico generato corrisponde ad una flessione del 10,7% rispetto all'anno precedente. Questa evoluzione negativa è in primo luogo riconducibile alla debole domanda di trasporti dovuta all'attuale crisi economica in Europa e soprattutto in Italia. Il traffico attraverso la Svizzera è stato inoltre penalizzato da tre blocchi totali della linea del Gottardo per una durata complessiva di 40 giorni. Altre limitazioni sono provenute dai lavori di costruzione in corso sull'asse Lötschberg/Sempione. Nel complesso, il segmento del traffico transalpino attraverso la Svizzera ha segnato un calo del 11,9%, imputabile per circa la metà alle interruzioni di linea.

Nel traffico transalpino attraverso l'Austria, Hupac ha potuto registrare una crescita dello 0,7%, resa possibile dall'efficiente corridoio di 4 metri che consente di trasportare i moderni semirimorchi con profilo P400. In questo segmento Hupac ha potuto rafforzare la propria posizione di mercato. Un'evoluzione negativa ha caratterizzato il traffico non transalpino di import/export, con un segno meno del 20,1%. Alla luce del contesto congiunturale negativo, Hupac si è vista costretta a ridimensionare la capacità di trasporto e a consolidare l'offerta tra i porti occidentali e la Svizzera. L'introduzione di misure di consolidamento e l'adeguamento dei sistemi operativi hanno interessato anche le direttrici Benelux/Germania Polonia/Russia, Benelux/Germania Austria/Ungheria/Romania e Benelux Spagna.

### *Risultato d'esercizio soddisfacente*

A causa del calo dei volumi, il fatturato di Hupac è diminuito del 7,8% attestandosi a CHF 454,5 milioni. Grazie ad una rigida gestione dei costi, è stato conseguito un utile d'esercizio di CHF 4,4 milioni (+65,6%). Per fine anno, il cash flow del Gruppo ammontava a CHF 48,1 milioni. Ciò corrisponde a una crescita dell'1,2% rispetto all'esercizio prece-

dente. Gli investimenti in beni patrimoniali sono ammontati a CHF 33,3 milioni e hanno riguardato principalmente l'acquisto di carri ferroviari, il completamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate e la costruzione del centro di rilavorazione delle sale montate a Busto Arsizio.

### *Prospettive*

Per il corrente anno d'esercizio 2013 Hupac prevede una persistenza della fase recessiva, soprattutto nel traffico con l'Italia. Hupac sta comunque proseguendo nello sviluppo delle proprie attività. Nel transito alpino di semirimorchi con altezza laterale di 4 metri, Hupac offre già oggi una fitta rete di circa 130 treni shuttle alla settimana via Lötschberg e Brennero. All'inizio dell'anno il traffico verso Polonia, Russia ed Estremo Oriente è stato riorganizzato e reso più efficiente secondo il principio della trazione a responsabilità integrata via Polonia e Lituania. In Romania l'area economica di Ploiesti presso Bucarest è stata collegata alla rete intermodale; infine, con il treno shuttle Busto-Barcellona Hupac offre un primo collegamento con il corridoio merci europeo numero 5 (*Comunicato stampa Hupac*, 15 maggio 2013).

### **Hupac: financial results media conference**

A powerful, state-of-the-art freight corridor via Gotthard compensates a major part of the operational contributions for combined traffic required today. In combination with new large-scale terminals in Switzerland, the NEAT line is able to bring further traffic volumes of maritime and continental traffic to the tracks.

Completion of the Gotthard track ensures quantifiable benefit for Switzerland

*Flat track, long passing loops, sufficient route profile: if these three infrastructural prerequisites for the Gotthard corridor are present, an annual benefit of CHF 135 million can be achieved for combined operators, railway companies and infrastructure providers. This is the*

*result of a master thesis developed on behalf of the Cargo Forum Schweiz association. The required infrastructure extensions comprise the NEAT, extension of the passing loops, and the 4-metre corridor. The aggregated benefit of these three measures corresponds to 75% of the operational contributions the federal government grants to combined traffic each year.*

*The construction of the 4-metre corridor, the decision concerning which will be made by parliament in the next few months, is a worthwhile project from an economic point of view. And economic added value is particularly high for the Luino line. "Abandonment of the adaptation for this highly frequented route will result in a value-destroying scenario for the overall investment of the 4-metre corridor," explained H.-J. BERTSCHI, president of the Hupac Ltd board of directors, on the occasion of the balance sheet press conference in Zurich. Prefinancing of the construction work in Italy is necessary in order to make use of the potential added value as soon as possible. It's essential that negotiations regarding the implementation of the 4-metre corridor on the Luino and Chiasso lines continue as top priority. BERTSCHI: "In the absence of an adaptation of the routes up to the terminals in Italy, benefits fail to be maintained along the entire traffic corridor".*

Large-scale terminals: broad concentration function, neutral operation

*The planned large-scale terminals Basel-Nord and Zürich Limmattal open-up new perspectives for combined traffic. From Hupac's point of view, the loading and unloading plants should adopt a concentration function on the north-south axis that is as broad as possible, also regarding the opening of the NEAT and the impending extension of the Ligurian ports. The terminals must be designed both for maritime and continental traffic as is usual in the large European hinterland terminals. This way, valuable synergies are leveraged, since the Swiss combined import/export traffic is for a large part continental. Equipping the plants for swap bodies*

and semitrailers is a must. Objectives must be to concentrate the largest possible volumes, in order to guarantee economic operation of the plants and, on the other hand, to allow the formation of block trains for the efficient forwarding of traffic on the territory. The new terminals must be integrated conclusively into an overall concept. "If Switzerland is to build a 4-metre corridor for rail transportation of articulated trailers, the large-scale terminals must also be able to transship these," says BERTSCHI. Limiting the road traffic to and from the terminal is problematic and has negative consequences for the competitiveness of combined traffic. Private business aspects should be of major importance to the organizing institution and operators of the future large-scale terminals. The future operator should be involved in the project-planning phase already today, because an optimized, economically sustainable layout is decisive for efficient operation. Hupac supports a mixed organizing institution regarding the terminals, involving all decisive stakeholders.

**Comprehensive rail freight: focus on economic viability**

By means of the "Rail traffic on the territory" bill, submitted to the legislative process through consultation in April, the federal government newly designs boundary conditions for import/export traffic. Hupac welcomes equal consideration of freight traffic during the planning phase and advocates the principle of economic viability. Start-up financing of new rail products by the federal government must however be called into question. There is a risk of market distortion and cannibalization of existing offers. From an international perspective, this type of financing concept has not proved successful. The planned new

financial assistance of non-economically viable regional rail freight by a joint effort of cantons and the federal government must be critically assessed. It creates new subsidy facts and reinforces the bottlenecks along the rail infrastructure in agglomerations. Only the support of geographically handicapped peripheral regions would be reasonable.

**Traffic development**

Hupac carried 646,214 road consignments (1.3 million TEU) in unaccompanied combined transport in the financial year 2012. Hupac's customers thus reduced the burden on Europe's roads by 2,800 HGV journeys per day, making a significant contribution to sustainable and eco-friendly freight transport. The volume of traffic achieved represents a decrease of 10.7% from the previous year. The main reason for the negative traffic development is weak demand for transport services as a result of the current economic crisis in Europe and particularly in Italy. Traffic through Switzerland was put under additional strain by three total closures of the Gotthard line lasting 40 days in all. Further restrictions were imposed by construction work on the Lötschberg/Simplon axis. Overall, the route via Switzerland recorded a 11,9% reduction in consignments, around half of which was due to the line closures.

In transalpine traffic via Austria, Hupac achieved a growth of 0.7%. This was particularly due to the efficient 4-metre corridor for the transportation of P400 semi-trailers. Hupac was able to strengthen its market position in this segment. There was a reduction of 20.1% in non-transalpine import/export traffic. As a result of the negative economic environment, Hupac was forced to make a capacity adjustment and consolidate its services between the western ports and Switzerland. The

transport axes Benelux/Germany Poland/Russia, Benelux/Germany Austria/Hungary/Romania and Benelux Spain also saw the introduction of consolidation measures and the adjustment of operational concepts.

**Satisfactory annual result**

Due to the decline in volume in the year under review, the turnover decreased by 7.8% to around CHF 454.5 million. Thanks to a rigid cost management, the Group achieved a satisfactory operating profit of CHF 4.4 million (+65.6%). The cash flow as of year's end was CHF 47.5 million, which represents an increase of 1.2%. Investments in tangible fixed assets amounted to CHF 33.3 million and were primarily related to the purchase of rail wagons, the completion of the Busto Arsizio-Gallarate terminal and the building of the wheelset refurbishing centre of Busto Arsizio.

**Outlook**

For the current financial year until 2013, Hupac expects the recessive phase to continue, particularly regarding the traffic with Italy. However, Hupac continues to develop its business. Regarding the segment of 4 meters trailers in Alpine transit, Hupac already today offers a dense network with approx. 130 shuttle trains per week via Lötschberg and Brenner Pass. The traffic to Poland, Russia, and the Far East was repositioned at the beginning of the year and designed more efficiently in accordance with the concept of end-to-end traction responsibility via Poland and Lithuania. In the field of Romanian traffic, it was possible to connect Ploiesti near Bucharest to the network. Ultimately, Hupac offers a first link on the European freight traffic corridor 5 with the shuttle Busto-Barcelona (Hupac press, 2013, May 15).