

Notizie dall'estero

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Cantone Ticino, FFS, FS, TILO e TRENORD firmano l'«Accordo dei Castelli»

In vista dell'Esposizione universale a Milano nel 2015, il traffico ferroviario regionale transfrontaliero tra il Ticino e Milano, così come quello internazionale al San Gottardo e al Sempione saranno ulteriormente sviluppati e migliorati. A Bellinzona, i rappresentanti di Cantone Ticino, FFS SA, FS Italiane, TRENORD e TILO hanno firmato e condiviso con la Regione Lombardia l'«Accordo dei Castelli».

In questo Accordo le parti concordano di sviluppare e adottare congiuntamente un preciso piano d'azione e le relative misure. Sarà potenziata l'offerta nel traffico regionale, la futura linea Lugano - Mendrisio - Varese - Malpensa sarà messa in esercizio tempestivamente e l'orario sull'asse nord-sud (Zurigo-Milano) reso più affidabile. I partner intendono inoltre rafforzare l'offerta per il tempo libero nell'area Ticino/Lombardia in vista di Expo 2015. All'Esposizione universale di Milano del 2015 sono attesi dai 30 ai 50 milioni di visitatori.

Per il trasporto pubblico questo rappresenta l'opportunità di portare una parte consistente di viaggiatori in modo sicuro, confortevole ed ecologico all'evento internazionale. I partner dell'accordo intendono già oggi attivarsi affinché nel 2015, nel traffico regionale e internazionale a lunga percorrenza, sia garantita alla clientela un'offerta attrattiva e di buon livello. A tale scopo, a Bellinzona, M. BORRADORI, Direttore del Dipartimento del Territorio del Cantone Ticino, A. MEYER, CEO delle Fer-

rovie federali svizzere (FFS), M. MORETTI, Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato Italiane (FS), G. BIESUZ, Amministratore Delegato di TRENORD e R. TULIPANI, Coordinatore regionale FFS Sud e CEO TILO SA, hanno sottoscritto e condiviso con R. CATTANEO, Assessore alle Infrastrutture e mobilità della Regione Lombardia, l'«Accordo dei Castelli».

I sei partner concordano di sviluppare congiuntamente le misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi prefissati e ad adottarle nei termini prestabiliti. Tutti riconoscono il rafforzamento delle sinergie e lo sviluppo del trasporto pubblico in questa regione, un tema di valenza strategica. I sei partner si impegnano, nell'ambito delle rispettive competenze, a individuare le necessarie priorità nelle infrastrutture ancora in fase di progettazione, a garantire la messa in esercizio di quelle in costruzione e a promuovere il finanziamento degli interventi finalizzati a sostenere lo sviluppo delle prestazioni offerte. Lo sviluppo a tappe e il miglioramento della qualità nell'offerta ferroviaria transfrontaliera contempla diversi aspetti: orario, treni e infrastruttura; a questi temi le parti conferiranno particolare attenzione. La spinta propulsiva di Expo 2015 in Italia dovrà essere sfruttata per conseguire miglioramenti duraturi anche in vista dell'apertura della galleria di base del San Gottardo.

Incontri regolari per la verifica dell'applicazione delle misure. I partner dell'«Accordo dei Castelli» hanno condiviso un piano d'azione nel quale sono definiti gli obiettivi prioritari, le competenze ed i termini. Lo stato delle misure intraprese e il raggiungimento degli obiettivi concordati saranno verificati almeno una volta al-

l'anno a livello tecnico e di direzione aziendale. Il primo incontro è in agenda a marzo del 2012. L'«Accordo dei Castelli» completa il lavoro del «Comitato direttivo italo-svizzero», incaricato di affrontare i progetti strategici per lo sviluppo dei collegamenti ferroviari internazionali e il potenziamento di quelli regionali transfrontalieri tra i due paesi.

Maggiore stabilità e qualità nei collegamenti internazionali e nuovi treni. Tra gli obiettivi prioritari concordati tra le FFS e le FS vi è il miglioramento sensibile della stabilità dell'orario, l'affidabilità e la qualità dell'offerta nei prossimi anni sull'asse del San Gottardo nelle relazioni internazionali a lunga percorrenza. Il piano delle misure sarà definito entro dicembre 2011. Inoltre le FFS e le FS Italiane si attiveranno congiuntamente per adottare misure correttive sui treni affinché sull'asse nord-sud la clientela possa viaggiare in modo puntuale e affidabile: a tale scopo nel 2012 la riduzione di una coppia di treni ETR 470 sulla relazione Zurigo-Milano a parità di convogli a disposizione delle imprese ferroviarie contribuirà ad una maggiore stabilità dell'orario. I treni ETR 470 saranno ridotti progressivamente e sostituiti con convogli convenzionali. In stretta sinergia le due Ferrovie di Stato svilupperanno una serie di misure destinate a ridurre i tempi di percorrenza dei collegamenti internazionali con l'obiettivo di portarli ai livelli di puntualità richiesti dal mercato, senza intaccare la puntualità del traffico regionale. Inoltre, per conseguire livelli di puntualità attrattivi e stabili a lungo termine, a dicembre 2011 le FFS hanno pianificato la pubblicazione della gara d'appalto per l'acquisto di nuovi treni internazionali che saranno impiegati sull'asse del San Gottardo. Questi confortevoli e moderni convogli saranno disponibili dal cambio orario di dicembre 2016 per i collegamenti internazionali a lunga percorrenza. Sempre in tema di collegamenti internazionali, le FFS e le FS si impegnano a condividere entro dicembre 2011, in collaborazione con Cantone Ticino e Regione Lombardia

ed i gestori del servizio regionale, il concetto d'offerta internazionale fra la Svizzera e l'Italia (Assi del San Gottardo e del Sempione) in vigore a partire dal cambio dell'orario di dicembre 2012.

Linea Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa e RegioExpress Ticino-Milano. I partner intendono proseguire nello sviluppo congiunto del traffico regionale transfrontaliero in vista di Expo 2015. Essi si impegnano ad intraprendere tutto quanto in loro potere per mettere in esercizio tempestivamente la futura linea Lugano - Mendrisio - Varese - Malpensa (FMV), definendo a breve termine le prestazioni, il potenziamento della flotta TILO - società partecipata da TRENORD e FFS - e il relativo finanziamento. Inoltre, nell'accordo si è stabilito di promuovere l'interoperabilità dei macchinisti regionali TILO in vista dell'avvio del servizio sulla FMV, e si conferma, nell'ambito della pianificazione futura, il mantenimento - almeno fino alla messa in esercizio della galleria del Monte Ceneri - degli attuali apprezzati collegamenti Regio Express TILO tra il Ticino e Milano Centrale. Eventuali servizi di rinforzo o aggiuntivi in vista dell'Expo saranno invece definiti entro dicembre 2013 da FFS/TILO in collaborazione con TRENORD ed in accordo con la committenza. L'«Accordo dei Castelli» contempla ulteriori temi: quali ad esempio la possibilità di estensione della Comunità tariffale Ticino e Moesano (Arcobaleno) sulle linee transfrontaliere da parte di Cantone Ticino e Regione Lombardia. Inoltre, in vista di Expo 2015 a Milano, è intenzione delle parti di sviluppare offerte mirate congiunte per il tempo libero (*Comunicato stampa SBB-CFF FFS*, 6 agosto 2011).

Biglietti per Monaco: vendita a "Trenitalia"

Da martedì 23 agosto 2011 i biglietti per i treni DB-ÖBB Eurocity che collegano l'Italia a Germania e Austria potranno essere acquistati anche sul sito e nei punti vendita Trenitalia (società di trasporto del Gruppo FS Italiane), ad eccezione

delle self service di stazione e applicazioni Mobile.

Trenitalia ha infatti raggiunto un accordo con le Ferrovie tedesche (DB) e le Ferrovie austriache (ÖBB) per commercializzare il servizio. Le prenotazioni potranno essere effettuate per i viaggi fino a sabato 10 dicembre 2011. Per i treni Milano/Monaco di Baviera/Milano (Eurocity 93/88 e 92/89) le prenotazioni potranno essere effettuate solo per i viaggi da/per Verona, è quindi esclusa la relazione Milano/Verona e viceversa. Nella prima fase, la gamma di tariffe internazionali a disposizione della clientela non comprenderà le offerte promozionali.

Per M. KAMPP, amministratore delegato di DB Bahn Italia Srl - Verona, si tratta di "Un passo importante, in quanto i passeggeri in Italia sono abituati a rivolgersi alle biglietterie in stazione e alle agenzie viaggi di loro fiducia per farsi consigliare e acquistare il biglietto".

Anche E. KASTBERGER, direttore del progetto delle ferrovie austriache (ÖBB) per i treni diretti dal Brennero per l'Italia, si dimostra soddisfatto "Ora abbiamo una soluzione - ha dichiarato - a misura del cliente che potrà acquistare i biglietti per i viaggi Italia-Austria direttamente dai canali di vendita Trenitalia. Questo anche per i biglietti degli ÖBB Intercitybus che collegano Venezia e Villach - Klagenfurt e i treni notte dall'Italia per Vienna e Salisburgo".

Per G. BATTISTI, Direttore della Divisione Passeggeri N/I di Trenitalia l'accordo "Consentirà a DB e ÖBB di poter contare sull'estesa rete di vendita Trenitalia (oltre 360 biglietterie e 5.300 agenzie di viaggi), rendendo possibile a breve l'acquisto di biglietti per i treni DB-ÖBB su tutto il territorio italiano".

Le compagnie ferroviarie DB e ÖBB, con 2,1 milioni di chilometri percorsi dai loro treni ogni anno, rappresentano il principale operatore per il trasporto passeggeri tra Germania/Austria e Italia. Ogni giorno dieci treni collegano Monaco e Innsbruck con Bolzano, Verona, Milano, Bologna e Venezia. Il biglietto a tariffa intera può essere acquistato senza sovrapprezzo direttamente sui treni

DB-ÖBB EuroCity. Per informazioni e prenotazioni, consultare i siti www.bahn.com/it, www.obb-italia.com, www.trenitalia.com oppure rivolgersi presso le biglietterie di stazione, le agenzie ed il Call Center (892021) Trenitalia, i distributori di SAD, il Call Center DB-ÖBB al numero 02 67479578, oppure inviando una mail all'indirizzo info@dbitalia.it (*Comunicato stampa congiunto Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - DB - ÖBB*, 11 agosto 2011).

RZD: sviluppo della rete ferroviaria orientale

RZD ha elaborato un programma per sviluppare le limitazioni di infrastruttura nella parte orientale della Transiberiana e la direttrice Baikail-Amur (fig. 1). Nell'ambito del programma, i progetti principali dovrebbero susseguirsi nel quinquennio 2011-2015 e comprendere:

- revisione sezioni di pista diversi;
- ricostruzione delle opere di ingegneria;
- ricostruzione e lo sviluppo di stazioni e hub ferroviario;
- rafforzare la fornitura delle apparecchiature di alimentazione;
- modernizzare segnalazione e apparecchiature di comunicazione.

L'investimento totale per lo sviluppo della Transiberiana è stimato a 193 miliardi di rubli (stima del 2010). Il principale ostacolo alla piena attuazione di piani per lo sviluppo e la modernizzazione della rete ferroviaria esistente in Estremo Oriente e Siberia orientale è la mancanza di finanziamenti. Per tale motivo RZD considera questo lavoro irrealizzabile in assenza del sostegno statale.

La rete ferroviaria comprende la Siberia orientale e Distretti federali Estremo Oriente, e include l'Estremo Oriente, Trans-Baikal, Krasnoyarsk, e Ferrovie della Siberia orientale. L'insieme di tali direttrici rappresenta attualmente il 21% della lunghezza delle tracce operative della rete ferroviaria russa, il 31% di tutta la rete di trasporto fatturato, con circa 36 milioni di tkm come valore di densità di traffico merci per km. Nel corso del 2010, il volume delle espor-

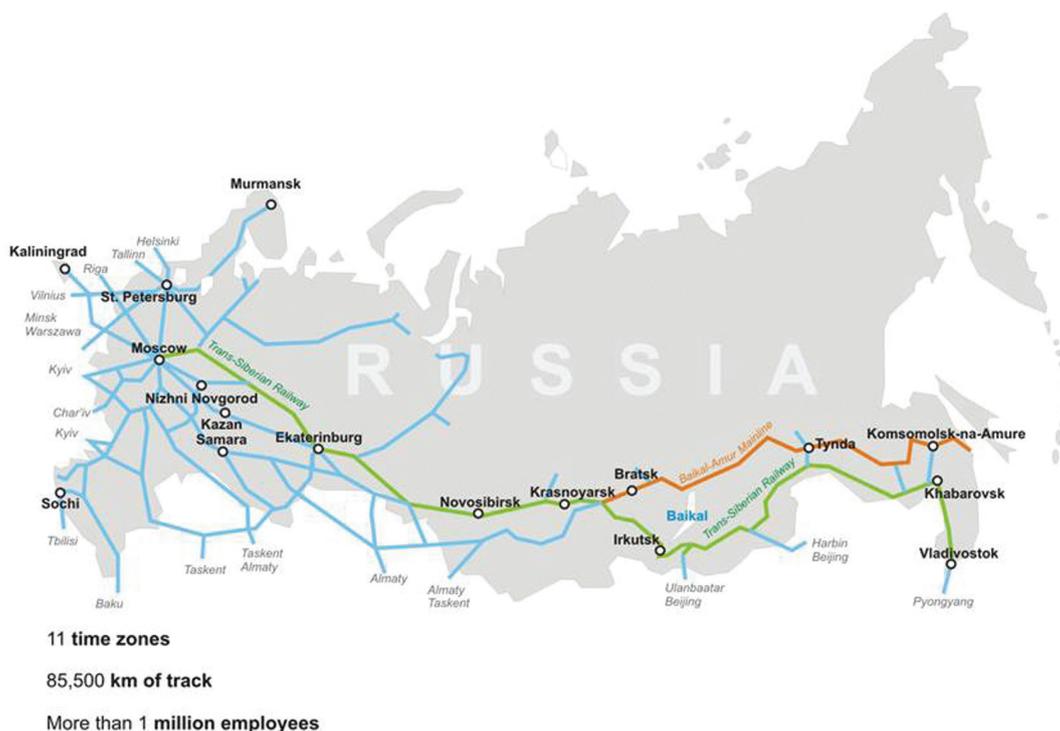


Fig. 1 – La rete ferroviaria RZD (fonte RZD).

tazioni di merci in direzione est trasportato dalla rete è stato di 95,6 milioni di tonnellate, con un incremento del 20,7% rispetto al 2009 (*Comunicato stampa RZD*, 24 agosto 2011).

L'AD di FS Italiane, M. MORETTI, in visita al Gruppo OHE (NETINERA D.)

M. MORETTI è stato in Germania, per una visita di due giorni, nella sua veste di AD della Capogruppo proprietaria di NETINERA Deutschland (ex Arriva Deutschland). NETINERA, acquisita lo scorso febbraio dalle ferrovie tedesche Deutsche Bahn AG, è da allora controllata da Ferrovie dello Stato Italiane.

Durante il suo soggiorno, MORETTI ha avuto modo di conoscere da vicino il Gruppo OHE AG, società partecipata indiretta di NETINERA. Come prima tappa, l'AD di Ferrovie Ita-

liane si è recato a Stade per visitare la società KVG, che opera nel settore del trasporto pubblico su strada. Poi è andato nello stabilimento OHE di Uelzen, dove viene eseguita la manutenzione della flotta ferroviaria di Metronom. Da lì ha proseguito il suo tour viaggiando su un treno Metronom diretto a Celle. Al termine del viaggio ha espresso giudizi positivi complimentandosi per la cordialità del personale e la pulizia del treno.

A Celle, sede di OHE AG, MORETTI ha poi partecipato a una corsa prova del nuovo convoglio Lint, attraverso il Distretto di Luneburgo, sulla rete ferroviaria detenuta dal Gruppo OHE. I treni, di produzione Alstom, entreranno in servizio a dicembre 2011 sulla cosiddetta "Heidekreuz", la rete di recente aggiudicazione che collega Hannover con Buchholz e Bremea con Uelzen.

Il portavoce del Consiglio di Amministrazione del Gruppo OHE,

Wolfgang BIRLIN, al termine degli appuntamenti previsti, ha dichiarato che la visita di MORETTI, oltre a costituire "un immenso onore", ha rappresentato un segnale decisamente positivo per il futuro del Gruppo. Frank ENGELER, AD di NETINERA Deutschland, ha aggiunto: "MORETTI vede nel Gruppo OHE solide opportunità a lungo termine con ampie possibilità di crescita per il futuro, ad esempio tramite la partecipazione attiva alle varie gare d'appalto che si terranno nella regione" (*FS News*, 30 agosto 2011).

TRASPORTI COMBINATI

Hupac: volumi record nel primo semestre 2011

Nel primo semestre 2011 l'operatore svizzero del trasporto combinato Hupac ha incrementato dell'11,7%

Sviluppo del traffico nel 1° semestre 2011

Numero di spedizioni stradali	Gennaio-giugno 2011	Gennaio-giugno 2010	Variazione in %
Transalpino via CH	225.741	211.881	6,5
Transalpino via A	27.495	19.292	42,5
Totale transalpino	253.236	231.173	9,5
Non transalpino	122.657	105.237	16,6
Traffico Totale	375.893	336.410	11,7

Autostrada Viaggiante: outsourcing a RAlpin dal 1° gennaio 2011

(Fonte Hupac)

Fig. 1 – Dati Hupac.

Il volume di traffico nel trasporto combinato non accompagnato. L'attuale cambio del franco rispetto all'euro indebolisce tuttavia la concorrenzialità della rotaia nei confronti della strada. Per la ferrovia di pianura Alptransit Hupac richiede un adattamento pragmatico e graduale delle linee di accesso. Nell'autunno 2011 Hupac aprirà una filiale nel mercato emergente della Russia.

Sviluppo del traffico nel primo semestre. Nel primo semestre 2011 Hupac ha trasportato 375.893 spedizioni stradali sui treni della propria rete di trasporti europea, superando così i volumi record del 2008 nel periodo corrispondente. La direttrice attraverso il corridoio di 4 m del Brennero ha segnato una crescita particolarmente vivace con un incremento del 42,5%. Anche il traffico non transalpino ha registrato uno sviluppo positivo con un aumento del 16,6%. Più modesta è stata la crescita del traffico transalpino attraverso la Svizzera (+ 6,5%).

Collaborazione proficua con SBB Cargo International. Una crescita ancora più forte è stata ostacolata da diversi punti critici nel sistema ferroviario. Incidenti, maltempo, scioperi e cantieri hanno ridotto l'efficacia della rete di trasporti. Alcuni collegamenti ferroviari sono stati ridotti o sospesi a causa della carenza di carri. La collaborazione con SBB Cargo International, in cui Hupac ha una partecipazione di minoranza dall'inizio dell'anno, si è invece rivelata proficua. Grazie alla razionalizzazione e standardizzazione sistematica dei processi, nel medio termine si presume di poter raggiungere i risultati auspicati nell'interesse del mercato.

Il cambio minaccia il processo di trasferimento in Svizzera. Malgrado la crescita del mercato, le attese per il trasporto combinato attraverso la Svizzera sono caute. Il motivo è la forte rivalutazione del franco svizzero rispetto all'euro.

Corridoio Alptransit 2020 per il trasporto combinato: ottenere i massimi benefici con mezzi ridotti. Con l'apertura dei tunnel di base del San Gottardo nel 2017 e del Ceneri nel 2019 si prevedono importanti impulsi di crescita per il trasporto combinato. Resta tuttavia irrisolta la questione delle tratte di accesso che non riescono più a soddisfare le esigenze di un trasporto merci moderno ed efficiente. Del resto la scarsità delle finanze non consente di prevedere la costruzione di nuove infrastrutture in tempi brevi. Hupac richiede pertanto un adattamento pragmatico e graduale dell'infrastruttura esistente. Le linee di accesso attuali possono essere ampliate gradualmente con mezzi contenuti e rese idonee per portare avanti il trasferimento del traffico. In tal modo i vantaggi della ferrovia di pianura potrebbero essere sfruttati pienamente già al momento dell'apertura del tunnel di base del San Gottardo. Tra i provvedimenti necessari rientra il potenziamento transfrontaliero dell'infrastruttura per treni lunghi 750 m e alti 4 m. Anche la piattaforma Luino e Sempione fase II deve essere attuata in tempi rapidi e adeguate alle nuove esigenze. Secondo Hupac la priorità andrebbe ai corridoi intermodali via Luino e Domodossola che servono gli attuali terminal di Busto Arsizio e Novara e gestiscono oltre il 60% del trasporto

combinato transalpino attraverso la Svizzera. Per quanto riguarda la tratta Chiasso – Seregno - Bergamo, nella progettazione occorre inserire dei terminal a est di Milano con una capacità di 30 coppie di treni al giorno.

Buone prospettive in Russia. Per il mercato emergente della Russia, a maggio 2011 Hupac ha approvato una strategia comune insieme al proprio partner pluriennale di joint-venture Russkaya Troyka. L'obiettivo è il perfezionamento sistematico dell'offerta esistente per il trasporto intermodale in conformità al modello commerciale consolidato del trasporto di container tra terminal e terminal. "A medio termine intendiamo introdurre treni completi regolari tra l'Atlantico e il Pacifico e offrire così al mercato un'alternativa concorrenziale e affidabile per i flussi di traffico in crescita", afferma il direttore di Hupac B. KUNZ. Nell'autunno 2011 Hupac aprirà una filiale a Mosca per garantire una gestione migliore dei trasporti sul piano commerciale e operativo. Nel 2010 il volume di trasporti comune di Hupac e Russkaya Troyka è stato di circa 3000 container (Comunicato stampa Hupac, 28 luglio 2011).

INDUSTRIA

Stadler: manutenzione dei treni Bombardier Talent in Ungheria

Le Ferrovie dello Stato Ungherese (MÁV) ha chiuso la serie di appalti pubblici per la manutenzione di 10 treni Bombardier Talent, che l'azien-

da ferroviaria aveva bandito alla fine dello scorso anno. Il bando è stato vinto da Stadler sezione Ungheria Ltd, filiale del gruppo responsabile della manutenzione dei treni Stadler in Ungheria. In base al contratto, la società situata in Pusztaszabolcs si occuperà della manutenzione preventiva dei treni Talent fino al 2017. Secondo i piani, le parti dovrebbero aver concluso il contratto nel mese di agosto, secondo i termini della Stadler, che inizierà l'attività il 1° ottobre 2011. Il successo su questa gara d'appalto è una pietra miliare per Stadler, in quanto è la prima volta che il gruppo firma un contratto per il mantenimento di un prodotto non proprio.

Stadler fornirà i servizi di manutenzione preventiva per i treni Talent nel suo impianto di Pusztaszabolcs. Stadler vanta notevole esperienza nel settore della manutenzione dei veicoli ferroviari, in quanto la società ha fornito la manutenzione generale per MÁV su 60 treni FLIRT dal 2007. I 60 FLIRT, consegnati da Stadler a seguito dell'acquisizione di un contratto sempre in Ungheria nel 2005, sono diventati la più grande flotta nella storia moderna della compagnia ferroviaria ungherese (*Comunicato stampa Stadler*, 2 agosto 2011).

VARIE

Attività Italferr: Alta Velocità australiana e area Caucasicca

Italferr, nell'ambito di un primo contratto australiano con la AECOM, una delle prime due società di ingegneria al mondo, sta collaborando alla impostazione iniziale della futura linea di alta velocità ferroviaria lungo la costa est dell'Australia, di collegamento delle sue principali città (Brisbane-Sydney- Canberra-Melbourne, 1800 km). Le attività in corso sono ricomprese nella Fase I dello studio gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Governo Federale Australiano e fanno seguito alla gara lanciata nello scorso mese di ottobre e aggiudicata

al consorzio guidato dalla Società AECOM, anche grazie al supporto fornito da Italferr. In particolare, è stato chiesto al gruppo di esperti Italferr di individuare ed esplodere temi di specifico interesse sui quali integrare il rapporto della AECOM. L'azione Italferr si è concentrata su alcuni focus specifici ("lessons learnt"), in particolare relativi ai seguenti argomenti:

- "Station Modelling": criteri di scelta per la localizzazione delle stazioni AV, key drivers per il successo commerciale delle stazioni, aspetti ingegneristici connessi con l'inserimento in ambito urbano delle linee AV, riorganizzazione complessiva dei nodi; i casi di Milano e Roma.
- "Energy consumption Vs Design Speed": elementi di valutazione per la scelta dei parametri di velocità di progetto delle linee AV, in funzione delle interrelazioni tra gradiente di linea, velocità e consumo energetico: il caso indiano e l'applicazione alle linee AV italiane.
- "Network interconnection": sistemi interconnessi - le opportunità derivanti dalla integrazione della rete convenzionale con una nuova rete AV.
- "Corridor preservation": le procedure ed i meccanismi di protezione del territorio coinvolti da un futuro attraversamento di una linea ad alta velocità ferroviaria. Il tutto sulla base delle esperienze acquisite in Italia durante le diverse fasi di concezione, progettazione e realizzazione del nostro progetto AV, che potessero rappresentare utili insegnamenti per il caso australiano.

Italferr ha anche concluso il progetto "Motorways of the Sea for the Black Sea and the Caspian Sea" che si è concluso nel mese di aprile. Aggiudicato nel settembre 2008 e finanziato dalla Commissione Europea, nell'ambito del programma TRACECA (TRANsport Corridor Europe-Caucasus-Asia - organizzazione internazionale di cooperazione economica tra 14 Stati dell'Europa orientale, del Caucaso e dell'Asia centrale).

Italferr, in associazione con Egis Bceom International (leader), Cope-Trans e Euro-Ukraina Consulting, si è occupata degli aspetti ferroviari del progetto, ed in particolare, dello studio delle relazioni tra porti e ferrovie. Lo studio ha l'obiettivo di facilitare il commercio e il trasporto lungo il corridoio Europa - Caucaso - Asia Centrale attraverso il miglioramento dell'interoperabilità e del trasporto multimodale sul Mar Nero e il Mar Caspio, con particolare attenzione all'interscambio tra trasporto marittimo e trasporto terrestre (*Comunicati stampa Italferr*, 27 maggio 2011).

Alstom in Messico

Il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria privato Ferrocarril y Terminal del Valle de Messico (Ferrovale) ha recentemente affidato la manutenzione di 660 km di rete ferroviaria ad Alstom. Il contratto, del valore di circa 40 milioni di euro, avrà una durata di undici anni. I lavori di manutenzione dovrebbero essere iniziati alla fine di luglio 2011. Come "player" di importanza nazionale nel sistema ferroviario messicano, Ferrovale opera nell'area centrale del paese. Le sue attività includono la gestione dei trasporti ferroviari per gli operatori ferroviari più importanti del Messico impegnati nel trasporto merci tra cui Kansas City Southern de Messico (KCSM), Ferromex e Ferrosur. Ogni anno è stimato il trasporto di circa 60 milioni di t di merci e 300.000.

Ferrovale è posseduto congiuntamente da KCSM, Ferromex, Ferrosur e dal Ministero del governo federale messicano per la Comunicazione e dei Trasporti. Alstom nell'ambito di questo contratto sarà responsabile della manutenzione correttiva e preventiva di tutti i 660 km di linea gestite da Ferrovale. La squadra di manutenzione sarà composta da oltre 100 dipendenti, di cui circa 90 in forza alla Ferrovale (*Comunicato Alstom*, 17 agosto 2011).