

Notizie dall'estero

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

A Italferr ed Italcertifer la certificazione di sicurezza della Linea AV Medina-La Mecca

Sarà l'ingegneria italiana a certificare, in Arabia Saudita, gli standard di sicurezza e di qualità della nuova linea AV Medina-La Mecca, circa 450 km.

Il raggruppamento di imprese (RTI) Italferr e Italcertifer, società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha infatti siglato a Madrid, con il Consorzio iberico-saudita "Al Shoula", il contratto di Safety Verification Engineer, operativo per la seconda fase di realizzazione dell'Harain High Speed Railway Project in corso in Arabia Saudita.

L'incarico affidato ai tecnici italiani sarà quello di certificare i requisiti di sicurezza, secondo gli standard e le norme europee, dei sistemi energia, infrastruttura, controllo/gestione e segnalamento, materiale rotabile e dei sottosistemi esercizio e manutenzione della nuova linea AV.

L'assistenza dell'RTI Italferr - Italcertifer al Consorzio, costituito da un gruppo di imprese a maggioranza spagnola e dal Gruppo saudita Al Shoula, è stata approvata da Saudi Railway Organization, stazione appaltante, nell'affidamento della maxi-commessa per la realizzazione e la gestione della nuova linea AV destinata al traffico pellegrini fra le città sante di La Mecca e Medina.

Il contratto, aggiudicato alle due società del Gruppo FS Italiane, testimonia l'alto livello qualitativo riconosciuto al nostro Paese sia nel cam-

po della progettazione sia della certificazione degli standard di sicurezza.

Italferr vanta nel campo della progettazione e dell'ingegneria ferroviaria un ruolo di primo piano sul mercato internazionale ed opera da più di venti anni in Europa, Asia Centrale, America Latina, Medio Oriente e Africa. Italcertifer, invece, è il punto di riferimento italiano più qualificato per il settore e effettua attività di certificazione in campo ferroviario sia in Italia sia all'estero (Comunicato stampa Italferr, 27 luglio 2012).

Frecciarossa: "Italiani, i migliori sull'alta velocità", secondo Financial Times e Der Spiegel

Per il Financial Times, l'Alta Velocità dei Frecciarossa è migliore di quella francese e tedesca. E nei giorni scorsi la notizia è stata ripresa anche dal prestigioso settimanale tedesco Der Spiegel.

In un articolo pubblicato all'interno della rubrica di T. BRULÈ "The Fast Lane", un lettore chiede consiglio su un itinerario ferroviario da percorrere con gli amici. BRULÈ risponde proponendo un percorso da Zurigo a Napoli, viaggiando da Milano a Napoli a bordo di un Frecciarossa di Trenitalia, e motiva la sua scelta spiegando che, nonostante l'Alta Velocità sia presente anche sulla rete francese e su quella tedesca, "italians are doing it the best", le FS Italiane sono le migliori in questo campo.

A convincere T. BRULÈ dopo una sua esperienza personale a bordo di un Frecciarossa, tra gli altri elementi, la carrozza ristorante che serve "succo d'arancia fresco e un buon

caffè", il servizio di welcome drink in prima classe, che offre anche del prosecco, e la nuova scintillante stazione di Napoli Centrale.

Confermato così ancora una volta il primato dell'Alta Velocità targata FS, primato già assicurato grazie agli oltre 25 milioni di passeggeri che ogni anno scelgono le Freccie di Trenitalia (Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, 30 luglio 2012).

Dal 2015 le FFS introdurranno nuovi treni confortevoli e affidabili sul San Gottardo

Per migliorare in modo permanente la qualità del traffico Nord-Sud, le FFS hanno ordinato da Alstom otto nuovi e confortevoli treni ad assetto variabile del tipo ETR 610. Le FFS possiedono già oggi sette convogli di questo tipo, attualmente utilizzati con successo sulla tratta Basilea / Ginevra - Sempione - Milano. Le FFS hanno vagliato numerose opzioni per il traffico sull'asse del San Gottardo, una volta che gli ETR 470 saranno dismessi. Hanno infine scelto gli ETR 610, dal momento che sono quelli che garantiscono maggiore comodità per la propria clientela. Questi sono inoltre disponibili a corto termine, affidabili e già omologati per il traffico internazionale. Dal 2015 questi nuovi treni sostituiranno i pendolini di prima generazione, gli ETR 470, che saranno dismessi alla fine 2014.

Nonostante enormi sforzi ed investimenti, fino ad oggi le FFS non hanno potuto offrire alla propria clientela la qualità desiderata per il traffico Nord-Sud. In particolare in vista dell'esposizione universale di Milano nel 2015 e dell'apertura della galleria di base del San Gottardo a fine 2016, le FFS vogliono migliorarla in modo permanente e offrire alla propria clientela treni confortevoli, come pure collegamenti stabili e puntuali. Ad aprile 2012, per il traffico Nord-Sud le FFS hanno messo a concorso l'acquisto di 29 nuovi elettrotreni per un valore di 800 milioni di franchi, questi entreranno in circolazione dal 2018. In aggiunta a ciò,

le FFS investiranno altri 250 milioni di franchi circa: hanno infatti ordinato da Alstom otto treni ad assetto variabile del tipo ETR 610. I nuovi treni entreranno in servizio dal 2015 sull'asse del San Gottardo.

Benvoluti dalla clientela, disponibili in breve tempo e affidabili - Si tratta di un'opzione aggiuntiva legata all'acquisto da parte della ex Cisalpino SA degli ETR 610 attualmente in uso. Questi treni offrono un elevato confort ai passeggeri, come per esempio sedili comodi e regolabili in entrambe le classi, prese elettriche accanto ad ogni sedile, la riservazione elettronica dei posti e un vagone ristorante. Sono disponibili a corto termine e tecnicamente affidabili. Le FFS attualmente possiedono sette ETR 610, treni ad assetto variabile di Alstom, che da diverso tempo sono utilizzati sulla tratta Basilea / Ginevra - Sempione - Milano e che sono benvoluti dalla clientela. Le FFS hanno esaminato diverse opzioni per il traffico Nord-Sud ed infine hanno scelto la migliore variante per i propri clienti.

I nuovi treni entreranno in servizio dal 2015 sull'asse del San Gottardo e saranno identici agli attuali ETR 610 - Con questa ordinazione la flotta degli ETR 610 passerà quindi da sette a 15 convogli, per un totale di 6400 posti a sedere. Anche i nuovi treni saranno omologati per circolare in Svizzera, Italia e Germania, mentre la manutenzione sarà effettuata, come oggi, a Ginevra. I nuovi ETR 610 potranno essere utilizzati anche per il traffico nazionale.

Le FFS non stanno solo definendo un'efficiente flotta, ma anche la futura offerta oraria - Al momento, per garantire in futuro un'offerta stabile ed affidabile per la clientela, sono in corso diversi colloqui con l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), i Cantoni interessati, i partner italiani e la Regione Lombardia. Le FFS hanno concluso degli accordi con Trenitalia, per sviluppare ulteriormente l'asse del San Gottardo e per rendere efficiente l'infrastruttura.

Verso il Ticino collegamenti ancora in doppi - Attualmente tra Zurigo e

Lugano circolano parallelamente agli Eurocity ad assetto variabile (EC), gli Intercity ad assetto variabile (ICN), cosicché per alcuni orari vi sono due treni in circolazione. Gli ETR 470, treni soggetti a guasti e che oggi circolano fino a Milano via San Gottardo, verranno dismessi alla fine del 2014 (*Comunicato stampa FFS, 2 agosto 2012*).

TRASPORTI URBANI

Parigi: inaugurazione del prolungamento della Linea CDGVAL dell'Aeroporto

Aéroports de Paris ha inaugurato il servizio di trasferimento viaggiatori sul prolungamento del CDGVAL LISA. Il collegamento satellitare Aéroports Interne (LISA) è la linea metropolitana completamente automatizzata dell'aeroporto di Parigi Charles de Gaulle. Questa linea, che collega già Terminal 2E, cancello satellite S3, è stata estesa fino al nuovo cancello S4 (fig. 1).

Per questa estensione di 300 m, Siemens ha fornito il materiale rota-

bile (otto nuovi convogli da 26 m della serie Val 208NG, ciascuna composta da due macchine), l'infrastruttura, i sistemi di bordo di guida automatica e gli aggiornamenti per il centro di controllo del traffico.

Siemens si è inoltre impegnata nella integrazione, installazione e messa in esercizio del binario, della stazione (piattaforma e schermi a barriera della nuova stazione S4 nuova, che comprende 52 m di schermo per ogni piattaforma), materiali e dispositivi per la trazione in alta ed in bassa tensione, sistemi di controllo e di informazione al pubblico (video, audio, segnaletica variabile, comunicazioni radio e tappeti mobili). LISA sarà in funzione 20 ore su 24, sette giorni su sette, e la sua capacità è salita a 7.900 passeggeri l'ora, con intervalli di due minuti tra ogni treno.

Come parte del suo progetto chiavi in mano per le linee 1 e 2 della CDGVAL la cui entrata in servizio commerciale è avvenuta nel 2007, Siemens aveva già fornito e installato 10 Val della serie 208NG a due carrozze, treni dotati di sistemi automatizzati di controllo e guida e l'intera infrastruttura per le otto stazioni ol-



(Fonte News from Rail System, Siemens Mobility)

Fig. 1 - Il "Val" in arrivo alla stazione.

tre alla manutenzione di tutte gli apparati (*News From Rail System, Siemens Mobility*, 17 luglio 2012).

INDUSTRIA

Kapsch consolida la sua posizione sul mercato mondiale

Nell'ultimo esercizio (1 aprile 2011-31 marzo 2012) il Gruppo Kapsch (gruppo austriaco di telecomunicazioni specializzato in servizi per i sistemi intelligenti di traffico) ha proseguito la crescita e consolidato la sua posizione sul mercato mondiale. Con un fatturato di 984,1 milioni di EUR ed una crescita del 19% rispetto all'anno precedente, l'ultimo anno può essere considerato il più ricco di successi nei 120 anni di storia dell'azienda. L'affiliata Kapsch TrafficCom rappresenta il 55% del fatturato globale, Kapsch BusinessCom il 22,9% e Kapsch CarrierCom il 21,8%.

La maggiore crescita di fatturato rispetto all'anno precedente è stata registrata nell'Europa Centro-Orientale, con una percentuale del 70%. Il 26% del fatturato è stato acquisito in Austria, il 38% nei paesi CEE, il 15% nell'Europa Occidentale, il 7% nell'America del Nord e del Sud e il 14% negli altri mercati, ad esempio Sud Africa e Australia. Anche il risultato operativo del Gruppo Kapsch ha evidenziato un eccellente sviluppo: il margine operativo lordo è cresciuto del 10%, portandosi a 99,6 milioni di EUR. Il risultato ante oneri finanziari, con 67 milioni di EUR (+1%) è rimasto sullo stesso livello dell'anno precedente.

La strategia di crescita si manifesta chiaramente a livello del personale. Il numero di dipendenti, con 4.826 unità, è cresciuto del 18% rispetto all'anno precedente. 84,8 milioni di EUR è la quota del 9% investita nel campo della ricerca e dello sviluppo. Oggi Kapsch gestisce 13 centri di ricerca e sviluppo in tutto il mondo.

“Gli sviluppi nei nostri settori commerciali indicano la forza della nostra posizione”, sottolinea il Dott. G. KAPSCH, CEO del Kapsch Group. “Ci concentriamo sulla crescita a lungo termine del nostro gruppo. Riusciamo così a proseguire costantemente sulla strada intrapresa e ad investire in nuovi settori commerciali.”

Kapsch TrafficCom: i progressi nei grandi progetti producono un aumento del 42% del fatturato. Kapsch TrafficCom aumenta il fatturato del 42% rispetto all'anno precedente. Questa crescita è stata ottenuta soprattutto grazie ai progressi nei due grandi progetti in Polonia e in Sud Africa, ma anche grazie al successo dell'operatività negli USA. Il numero di On-Board-Unit consegnate è più che raddoppiato, passando dai 5,2 milioni agli 11,2 milioni di contatori per utenti finali.

Kapsch CarrierCom rafforza la sua posizione strategica sul mercato internazionale. Nell'anno passato, Kapsch CarrierCom ha sviluppato ulteriormente i suoi prodotti e servizi end-to-end per clienti nel settore ferroviario e di approvvigionamento. “Con le nuove filiali di Dubai e Algeria rafforziamo il nostro orientamento strategico internazionale”, afferma il Dott. Kari KAPSCH, CEO di Kapsch CarrierCom. La lavorazione dei sistemi GSM-R è stata spostata dalla Cina a Vienna. In questo modo la Kapsch CarrierCom aumenta notevolmente la sicurezza nelle consegne e sfrutta in modo ottimale le sinergie interne al Gruppo Kapsch Group. Nell'esercizio 2011/12 numerose e rinomate aziende ferroviarie hanno scelto la nuova tecnologia 3GPP-Release 4 Voice Core sviluppata da Kapsch CarrierCom. Tra queste citiamo la Deutsche Bahn e l'irlandese Iarnród Éireann.

Kapsch BusinessCom si consolida come partner ICT Service nell'Europa Centro-Orientale. Kapsch BusinessCom, leader nel settore integrazioni di sistemi per soluzioni ICT in Austria e nella CEE, nell'anno passato è riuscita ad aumentare dell'otto per cento il suo fatturato, portandolo a

251,6 milioni di EUR. “Ampliando la sua presenza in Romania, Kapsch BusinessCom prosegue la sua strategia di crescita in ambito CEE”, sottolinea il Dr. Franz SEMMERNEGG, CEO di Kapsch BusinessCom. “Il primo anno della strategia quinquennale di crescita si è concluso con un grande successo.” Le partnership strategiche con Apple e Google permettono l'utilizzo di tecnologie avanzate per i clienti consolidati. Nel settore operativo è stato possibile definire progetti interessanti con Mediaprint, Elin e l'affiliata OMV Gas Connect Austria (*Comunicato stampa Kapsch*, 19 luglio 2012).

Tata Steel: costruire rotaie premium più lunghe

Tata Steel ha annunciato che investirà oltre 12 milioni di euro (10 milioni di sterline) in una nuova tecnologia che le permetterà di produrre rotaie resistenti all'usura più lunghe nella sua acciaieria francese.

La nuova tecnologia permetterà a Tata Steel di trattare termicamente rotaie lunghe fino a 108 m nel suo stabilimento di Hayange, situato nella regione della Lorena nel nord-est della Francia. Le rotaie trattate termicamente possono durare fino a tre volte di più delle rotaie standard quando sono usate in condizioni di forte usura, come nel caso di traffico pesante, elevati carichi sugli assali o curve strette.

G. GLAS, direttore del Settore Ferroviario di Tata Steel, ha affermato: “Questo investimento sottolinea il nostro impegno a sviluppare una gamma di rotaie premium adatte per ambienti differenti in tutto il mondo”.

“L'investimento in un nuovo impianto di trattamento termico ci aprirà nuove opportunità sul mercato europeo. Saremo in grado di rispondere alle esigenze dei nostri clienti in Germania, Svizzera, Belgio, Olanda, Lussemburgo e Scandinavia, che richiedono rotaie trattate termicamente di maggiore lunghezza per ridurre i costi di esercizio”.

“Ci permetterà inoltre di continuare a supportare i mercati esistenti, come quelli del Brasile, Gabon, Mauritania e Sud Africa, dove le rotaie devono sopportare carichi maggiori sugli assali, nonché i sistemi metropolitani di Hong Kong, India e Singapore, dove le rotaie trattate termicamente offrono prestazioni tecniche eccezionali in condizioni di traffico pesanti”.

Il nuovo impianto di trattamento termico si aggiungerà ad una linea di trattamento termico esistente nello stabilimento di Hayange, che può produrre rotaie aventi una lunghezza massima di 36 m. Il nuovo impianto, che dovrebbe essere completato entro l'autunno del 2013, raddoppierà la produzione annua di rotaie trattate termicamente da 55.000 a 120.000 t. La fabbricazione delle rotaie non sarà influenzata dal progetto di costruzione.

Le rotaie trattate termicamente di Tata Steel sono realizzate utilizzando un processo brevettato unico che ne assicura l'eccezionale resistenza all'usura. La rotaia si sposta attraverso un forno a induzione che impiega un campo elettromagnetico per riscaldare l'acciaio a 950°C. La rotaia è quindi raffreddata rapidamente mediante aria compressa. I bassi stress residui risultanti offrono un'ulteriore protezione contro il rischio di rottura della rotaia rispetto ad altri processi di trattamento termico in linea.

P. HODGSON, direttore dello stabilimento di Hayange, ha affermato: “Il nuovo impianto ci aiuterà a produrre una maggiore quantità di rotaie premium per soddisfare le richieste dei nostri clienti. Il nostro processo di trattamento termico è provato e testato, ma abbiamo continuato a migliorare la tecnologia, quindi questo nuovo impianto sarà più efficiente sul piano energetico e ci permetterà di fornire rotaie ai clienti esattamente quando richiesto”.

“Quest'ultimo annuncio significa che Tata Steel avrà investito quasi 50 milioni di euro in questo impianto negli ultimi tre anni, contribuendo a creare un futuro sostenibile per le 400 persone che vi lavorano”.

“Prevediamo che quest'ultimo in-

vestimento di 12 milioni di euro darà impulso all'economia locale offrendo lavoro alle società di costruzioni e di ingegneria. Riteniamo che nella costruzione del nuovo impianto saranno coinvolti fino a 150 terzisti”.

L'ultimo investimento segue il potenziamento da 35 milioni di euro della fabbrica di rotaie di Hayange, che è stato completato nel Settembre del 2011 e permette di fabbricare rotaie lunghe 108 metri.

Lo scorso anno, Tata Steel si è assicurata un ordine importante di fornitura di binari per una nuova tratta ad alta velocità lunga 302 km (188 miglia) fra le città francesi di Tours e Bordeaux. E nel 2009 l'operatore ferroviario francese SNCF ha firmato un contratto da 350 milioni di euro con Tata Steel per l'acquisto di rotaie per un massimo di sei anni.

Tata Steel ha fornito le rotaie dal suo stabilimento di Hayange sulle quali un TGV ha superato nel 2007 il record di velocità ferroviaria. Il treno francese ha raggiunto una velocità di 574,8 km/ora (357 miglia/ora) fra Parigi e Strasburgo (*Comunicato stampa Mepax per Tata Steel Rail*, 27 luglio 2012).

VARIE

Informazioni finanziarie del Gruppo SNCF: risultati del 1° semestre 2012

G. PEPY, Presidente di SNCF, ha dichiarato: “Nel panorama economico congiunturale del primo semestre 2012, il Gruppo SNCF ha dato prova del buon dinamismo della propria divisione di trasporto passeggeri. D'altro canto, l'attività di trasporto merci e logistica sta affrontando una nuova fase di contrazione, iniziata a metà del 2011, in una situazione generale di recessione del mercato mondiale.

In questo contesto, i nostri risultati operativi sono superiori alle aspettative e si mantengono sui livelli raggiunti nel 2011.

Proseguiremo la nostra attività mirando al miglioramento costante

della qualità del servizio nei confronti dei nostri clienti, in particolare per quanto riguarda le stazioni e i treni. A questo proposito abbiamo ideato la Garantie Voyage, un nuovo programma di fidelizzazione e un sito internet completamente rinnovato. Inoltre, per assicurare un efficiente passaggio al nuovo orario di fine anno 2011, le nostre squadre sono state rinforzate per garantire un'assistenza migliore ai clienti.

Allo stesso tempo, stiamo proseguendo delle azioni di contenimento dei costi e di investimento, il tutto attuando anche una politica commerciale sempre più attiva in termini di offerta di servizi in Francia e all'estero.

Nel 2012, nonostante le previsioni siano molto incerte, i nostri obiettivi economici dovranno essere raggiunti se non superati, in opposizione al sempre più difficile periodo economico. A partire dalla nostra solida base di eccellenza ferroviaria, manterremo i nostri obiettivi di sviluppo del Gruppo SNCF, uno dei punti di riferimento mondiali nel trasporto intermodale dei passeggeri e delle merci (tabella 1).

Nell'attesa della riforma del sistema ferroviario francese, annunciata dal Primo Ministro, SNCF sta lavorando a fianco del Réseau Ferré de France – proprietario della rete – allo scopo di unificare le competenze di gestione dell'infrastruttura. Inoltre, SNCF è fermamente impegnata a difendere la creazione di un organo pubblico unico. È il solo modo di garantire allo stesso tempo una miglior efficacia operativa ed economica del sistema” (*Comunicato stampa SNCF*, 27 luglio 2012).

Stazione ferroviaria per l'Alta Velocità di Casablanca

Italferr rafforza così la sua presenza in Nord Africa, dove il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è già impegnato da alcuni anni, in Egitto e in Algeria, con numerose assistenze tecniche.

A disegnare la futura stazione, oltre a Italferr, la società di ingegneria

TABELLA 1 - (Fonte SNCF)

Dati consolidati (in milioni di €)	S1 2011	S1 2012	Variazioni (1)		Variazioni a perimetro e tassi di cambio costanti ⁽¹⁾	
Fatturato	16 289	16 773	+484	+3,0%	+497	+3,1%
Margine operativo (MOP) <i>come percentuale del fatturato</i>	1 366 8,4%	1 332 7,9%	-34	-2,5%	+49	+3,6%
Risultato operativo corrente (ROC) <i>come percentuale del fatturato</i>	632 3,9%	645 3,8%	+13		+17	
Risultato operativo (ROP)	782	594	-188		-184	
<i>Risultato finanziario</i>	-142	-233	-90		-90	
Risultato netto ricorrente (2) <i>come percentuale del fatturato</i>	377 2,3%	309 1,8%	-68		+62	
Risultato netto quota del Gruppo <i>come percentuale del fatturato</i>	558 3,4%	253 1,5%	-305		-299	
Capacità di autofinanziamento	1 056	1 020	-36			
Investimenti netti	-1 141	-874	+266			
Cessioni	144	137	-6			
Flusso di cassa libero	59	283	+224			
Indebitamento netto	8 763	9 010	+246			

⁽¹⁾ Esclusi gli effetti del trattamento contabile del materiale rotabile Transilien, nel quadro della nuova convenzione stipulata con il Sindacato dei Trasporti dell'Ile de France (STIF).

Avvertenze nella lettura dei dati in tabella 1:

(1) Alcune variazioni sono imputabili agli "effetti perimetro":

- SNCF Infra: impatto contabile sfavorevole di -127M€ legato principalmente alla ristrutturazione di Systra per costituire il nuovo polo ingegneristico che raggruppa le società Systra e Inexia (consolidato con il metodo del patrimonio netto nel bilancio di SNCF a decorrere dal 1 luglio 2011);
- SNCF Proximités: acquisizioni in Belgio e USA da parte di Keolis nell'ultimo trimestre 2011;
- SNCF Voyages: acquisizione nel 2011 del 26% di Westbahn, operatore privato delle grandi linee in Austria;
- SNCF Geodis: acquisizione nel secondo semestre 2011 del fondo commerciale Ciblex, di Pharmalog e di One Source Logistics; acquisizione nel 2012 del fondo commerciale Sernam, di MF Cargo e di Benga.

(2) Risultato netto ricorrente: risultato netto ritrattato eliminando gli elementi non ricorrenti (*Comunicato stampa SNCF, inviato da D'Antona&Partners Strategie di Comunicazione, 27 luglio 2012*).

delle Ferrovie Italiane, saranno la Favero & Milan Ingegneria, l'architetto marocchino Y. KHALIL e lo studio ABD-DR Architetti Associati, già vincitore del progetto della nuova stazione Tiburtina AV di Roma (fig. 2).

Il progetto è stato presentato a Rabat un mese fa al Jury presieduto da M. RABIE KHLIE, Direttore Generale delle Ferrovie ONCF (Office National des Chemins de Fer), e da B. AZELARAB, Presidente dell'Ordine degli Architetti del Marocco.

Al concorso bandito dalle ONCF hanno partecipato prestigiose firme dell'ingegneria e dell'architettura internazionale. Dallo studio francese

AREP (progettista della nuova stazione AV di Torino Porta Susa e di molte stazioni AV in Francia), al gruppo tedesco GMP (progettisti dei nuovi stadi ucraini di Euro2012 e della nuova stazione centrale di Berlino "Berlin Hauptbahnhof") agli inglesi Chapman Taylor (progettisti della stazione londinese di St Pancras e del nuovo aeroporto di Dubai). "Casa Voyageur" ospiterà circa 22 milioni di passeggeri l'anno (contro gli attuali 4,5) e offrirà numerosi servizi commerciali anche grazie al futuro polo multiservizi.

Sospesa 19 m sopra i binari, sarà una stazione "ponte" e avrà una superficie coperta di 14.000 m² connessa al-

l'attuale fabbricato di epoca coloniale. Collegata al centro della città dal nuovo tram urbano, la nuova stazione rappresenterà un'importante occasione di riqualificazione urbanistica unendo due quartieri oggi divisi dalla ferrovia.

La nuova stazione AV di Casablanca rientra nel progetto di costruzione della nuova linea ad alta velocità Casablanca - Rabat - Kenitra - Tangeri. Un'infrastruttura in gran parte finanziata dal Governo francese e da alcuni fondi della penisola arabica e fortemente voluta dal Re del Marocco, MOHAMED VI. Un'importante passo in avanti nel progetto di modernizzazione del Paese già avviato con la costru-



(Fonte Italferr)

Fig. 2 – Ricostruzione informatica della Stazione di Casablanca.

zione del porto di Tangeri e con il sostegno al progetto di realizzazione del tunnel sotto lo stretto di Gibilterra. Con la linea Casablanca – Rabat - Kenitra - Tangeri il network europeo delle linee AV avrà un'antenna meridionale che si spingerà fino a Casablanca, prima stazione AV del continente africano e porta di accesso a una metropoli con più di 4 milioni di abitanti (*Comunicato stampa Italferr*, 3 agosto 2012).

RFI e FFS Infrastruttura consolidano la collaborazione nell'ambito dello sviluppo dell'asse del San Gottardo

La Rete Ferroviaria Italiana (RFI)

e FFS Infrastruttura rafforzano la collaborazione negli ambiti «European Train Control System» (ETCS), sviluppo della rete, orario e gestione dell'esercizio. Con la firma di due trattati di cooperazione, il capo di FFS Infrastruttura, P. GAUDERON, e l'amministratore delegato di RFI, M.M. ELIA, hanno concordato lo sviluppo della comprovata partnership tra i due gestori dell'infrastruttura ferroviaria.

Dal 2014, le FFS e RFI dovranno affrontare importanti sfide sull'asse del San Gottardo. Con l'apertura della galleria di base del San Gottardo tra l'Italia e la Svizzera si registrerà un costante aumento del numero dei treni nel traffico merci e in quello

viaggiatori, i clienti si aspettano tempi di percorrenza più brevi tra Zurigo/Lucerna e Milano e, nel contempo, i treni dovranno circolare con puntualità e stabilità maggiori rispetto ad oggi. Le due imprese ferroviarie hanno quindi deciso di costituire dei gruppi di lavoro congiunti, che in stretta collaborazione avranno l'incarico di garantire l'interoperabilità tecnica e di esercizio, la capacità e un'elevata qualità. Dal 2014, il gruppo responsabile per l'«Orario» si occuperà di realizzare piani d'orario armonici e flessibili per il traffico merci e viaggiatori, con l'obiettivo di migliorare lo sfruttamento della rete e ridurre la durata di viaggio. Il gruppo «Sviluppo della rete» coordinerà i futuri progetti infrastrutturali, come il corridoio «quattro metri» o i prolungamenti dei marciapiedi. Il gruppo «Esercizio», da parte sua, assicurerà la gestione transfrontaliera dell'esercizio, migliorando il flusso di informazioni e conseguendo standard di puntualità.

Il secondo trattato di cooperazione sottoscritto, «ETCS», definisce i piani d'azione armonizzati per equipaggiare le linee transfrontaliere e le stazioni di confine con il sistema europeo di controllo dei treni denominato «European Train Control System». In questo modo le imprese ferroviarie potranno approfittare di sistemi uniformi e interoperabili nella sicurezza ferroviaria (*Comunicato stampa FFS*, 3 agosto 2012).