

Notizie dall'estero

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Esercizio a Stoccolma per Arriva DB

DB Arriva fornirà nuovi servizi di trasporto regionale nella capitale svedese di Stoccolma. Il progetto di trasporto regionale dal titolo E20 implica la pianificazione e la gestione di un sistema integrato e complesso di autobus e traffico ferroviario. Il più grande multimodale contratto di trasporto nella storia della Svezia è stato assegnato alla società controllata Arriva DB dal corpo client Storstockholms Lokaltrafik (SL) nel novembre 2011 a seguito di un bando di gara internazionale.

“Il lancio della prima fase delle operazioni è una pietra miliare nella nostra attività internazionale di trasporto regionale”, ha commentato U. HOMBURG, responsabile del trasporto di passeggeri di Deutsche Bahn. “Arriva DB opererà un sistema di viaggio altamente integrato che assicura che i diversi modi di trasporto siano perfettamente coordinati, rendendo il trasporto pubblico un'alternativa ancora più attraente per i passeggeri. In tal modo, ricaveremo profitto dalle nostre attività globali nazionali e internazionali mettendo in opera i nostri decenni di esperienza nei diversi mercati europei.”

L'accordo sarà attuato in due fasi: DB Arriva sarà inizialmente responsabile per la tramvia, molte linee di metropolitana leggera ed anche per 250 autobus. La seconda fase avrà inizio nel mese di gennaio 2013, quando più di 2000 operatori Arriva condurranno circa 480 autobus e oltre 180 tram e treni leggeri, trasportando ca. 94 milioni di passeggeri l'anno.

Arriva DB sta anche investendo in veicoli che soddisfano i più recenti standard ambientali e di comfort. La società Italo-Tedesca ha ordinato 77 nuove Citea XLE a pianale ribassato dal produttore olandese VDL. La Svezia acquisirà inoltre altri 85 veicoli dai suoi colleghi Arriva nei Paesi Bassi. Gli autobus saranno sottoposti a un sofisticato programma di modifiche tecniche per portarli agli standard più moderni. A tale programma contribuiscono gli stessi conducenti di autobus Arriva con la loro esperienza, che sarà presa in considerazione nella progettazione delle cabine di guida. DB, come operatore ferroviario responsabile per i servizi di Deutsche Bahn regionali di trasporto di passeggeri di fuori della Germania, è già attivo nel mercato del trasporto svedese dal 1999 e fornisce servizi ferroviari in Svezia dal 2007 (*Comunicato stampa DB*, 23 agosto 2012).

Rapporto sullo stato della rete: gli impianti FFS sono in buono stato

Informazione trasparente delle FFS sulla propria rete: in base al rapporto sullo stato della rete pubblicato in questi giorni, le condizioni generali della rete ferroviaria FFS sono prevalentemente buone e sono leggermente migliorate rispetto all'anno precedente. La sicurezza e la disponibilità degli impianti infrastrutturali, con un valore di sostituzione di oltre 80 miliardi di franchi svizzeri, sono lievemente migliorate.

Grazie al rapporto sullo stato della rete, le FFS rendono nota l'evoluzione delle condizioni dei propri impianti infrastrutturali (rete ferroviaria, energetica e di telecomunicazione). L'inventario a fine 2011 risulta

positivo: il 73,9% degli impianti è in buono o in ottimo stato, mentre il 20,3% viene giudicato mediocre. Solo il 5,8% degli 1,5 milioni di oggetti analizzati si trova in cattivo stato o viene considerato insoddisfacente, per quanto la maggior parte di questi impianti abbia ormai raggiunto la fine della propria durata d'utilizzazione. Nessuno degli impianti presenta uno stato di sicurezza critico, per cui non si rende necessario alcun provvedimento urgente. Gli interventi per risolvere le condizioni rivelatesi insufficienti sono già stati in massima parte avviati e finanziati. Nell'anno d'esercizio in esame, la sicurezza e la disponibilità sono migliorate, benché la rete venga sfruttata in modo sempre più intenso.

La “necessità di recupero” si è stabilizzata. È stato possibile stabilizzare la cosiddetta “necessità di recupero”. Quest'ultima si verifica quando gli impianti vengono sfruttati ben oltre la loro durata d'utilizzazione economica e d'esercizio. Il rapporto sullo stato della rete 2011 ha messo in evidenza una necessità di recupero pari a 1,78 miliardi di franchi. Ciò corrisponde all'incirca al due per cento del valore di sostituzione di tutti gli impianti FFS, che ammonta a 80,2 miliardi di franchi.

P. GAUDERON, capo di FFS Infrastruttura e membro della Direzione del Gruppo commenta: «Siamo in grado di mantenere stabile lo stato dei nostri impianti. In base alla convenzione sulle prestazioni 2013-2016 stipulata con la Confederazione, disponiamo di maggiori mezzi per il mantenimento dell'infrastruttura esistente». Le FFS e i suoi fornitori attingono a tutte le risorse disponibili in fatto di personale, come pure per l'utilizzo delle macchine e per la gestione degli intervalli. Ogni anno vengono impiegati in media 2,1 miliardi di franchi per la manutenzione della rete. «Si tratta del limite massimo, impostoci dalle risorse disponibili» aggiunge GAUDERON.

Accessi ai treni: il principale campo d'azione dei prossimi anni. Nelle 70 stazioni principali il numero dei viaggiatori aumenterà tra il 40 e il

NOTIZIARI

140% entro il 2040, in particolare nelle ore di punta. Ciò costituisce una grande sfida per le FFS nei settori della stabilità dell'orario, della sicurezza, ma anche nella gestione il più possibile fluida dei flussi di viaggiatori. Conformemente al rapporto sullo stato della rete, saranno necessari degli ampliamenti degli impianti d'accoglienza, come marciapiedi e sottopassaggi, complessivamente presso dodici stazioni (Lenzburg, Zürich Museumstrasse, Zürich Stadelhofen, Zürich Stettbach, Glanzenberg, Basel SBB, Olten, Zürich Hardbrücke, Zürich Altstetten, Morges, Bellinzona e Rolle). L'adeguamento degli accessi ai treni comporterà nel medio termine costi per un ammontare di 200 milioni e a lungo termine da 2 a 3,5 miliardi di franchi.

Trasparenza sullo stato della rete.

In seguito all'audit della rete esterno effettuato nel 2009, le FFS stilano ogni anno un rapporto sullo stato della rete, che riferisce sulle condizioni e sull'evoluzione degli impianti della propria rete ferroviaria, energetica e di telecomunicazione. Il rapporto valuta l'infrastruttura, la sicurezza e la disponibilità. Oltre a questa valutazione, nel rapporto sullo stato della rete le FFS documentano il futuro fabbisogno di mezzi per il mantenimento dell'infrastruttura e ulteriori indici finanziari (*Comunicato stampa FFS*, il 23 agosto 2012).

INDUSTRIA

Ferrovie dello Stato Cechi: ordini di materiale rotabile per circa 100 milioni di euro

Siemens si è aggiudicata un ordine da Ferrovie dello Stato Cechi, České Dráhy (CD), per la fornitura di sette composizioni di treni Railjet (fig. 1) da sette moduli. Il contratto ha un valore di circa 100 milioni di Euro e comprende la possibilità di ordinare altri otto treni entro la metà del 2013. I treni sono in programma per la consegna a partire dal 2014.



(Fonte: Siemens Mobility)

Fig. 1 – Un convoglio della serie RailJet per ÖBB sulla Rete Austriaca.

Le Ferrovie dello Stato Cechi stanno modernizzando la propria flotta veicoli ordinando i treni Intercity da Siemens. In questo modo i passeggeri beneficeranno in futuro di treni moderni, confortevoli con un aumento del servizio sulle linee nazionali e transfrontaliere, dei servizi generali per l'Austria e verso gli altri paesi vicini.

Il treno Railjet raggiunge una velocità massima di 230 km/h, sono utilizzabili su linee internazionali ad alta velocità. I sistemi tecnici di bordo si basano sui veicoli Intercity "tried-and-tested" commercializzati da Siemens. Ogni treno ha un totale di 446 posti a sedere in tre classi - First, Business ed Economy - e offre uno scompartimento bistrot, bagni senza barriere per persone con mobilità ridotta, un ascensore per imbarco di utenti su sedia a rotelle, un piccolo cinema per bambini e spazio per passeggini. La lunghezza del convoglio a sette moduli è di circa 185 m. I carrelli saranno prodotti presso lo stabilimento di Graz e l'assemblaggio finale dei veicoli sarà effettuato presso lo stabilimento Siemens di Vienna (*Comunicato stampa Siemens Mobility*, 23 agosto 2012).

Alstom fornirà altri 8 treni regionali Coradia Nordic all'operatore svedese Östgötatrafiken

Alstom ha ricevuto un ordine dalla Autorità Svedese per i Trasporti Pubblici, Östgötatrafiken AB, per altri otto treni regionali Coradia Nordic (fig. 2). Questo ordine vale 50 milioni di euro ed è operativo nell'ambito di un accordo quadro firmato nel 2008 tra Alstom e Östgötatrafiken. L'accordo porterà il numero totale dei treni Coradia Nordic in ordine dalla Östgötatrafiken a 13.

I nuovi treni regionali Coradia Nordic X61 sostituiranno i vecchi treni in esercizio sulla rete ferroviaria Östgöta. La consegna è prevista per l'inizio 2015.

"I treni regionali Coradia Nordic si sono dimostrati efficienti nel corso degli ultimi sette anni di servizio in Svezia", ha dichiarato H. ANDERBERG, Amministratore Delegato di Alstom Transport in Svezia. "Con questo nuovo ordine, Östgötatrafiken offrirà treni moderni, confortevoli ed efficienti ai propri passeggeri."

"I treni nuovi e moderni di Alstom hanno contribuito ad un più



(Fonte: Alstom Transport)

Fig. 2 – Un convoglio della serie Coradia Nordic sul ponte Stömbron, Stoccolma, Svezia.

alto livello di soddisfazione del cliente e non vediamo l'ora di essere in grado di aumentare il traffico ferroviario nella zona", afferma P. HAKANSSON, CEO di Östgötaträffiken.

Coradia Nordic è un convoglio a 4 moduli tipo EMU (elettrico ad unità multiple) in grado di viaggiare ad una velocità di 160 km all'ora. Costruito per resistere alle rigide condizioni invernali dei luoghi, operando fino a -35°C, il Coradia Nordic è particolarmente adatto ai climi scandinavi. Esiste infatti un dispositivo installato sul tetto dei moduli ferroviari utile per spazzare via la neve ed il ghiaccio, che semplifica e riduce i costi di manutenzione. La sua trazione distribuita ottimizza le fasi di frenata e di accelerazione, riducendo i tempi di viaggio e di consumo energetico. Con un tasso di circa il 95% di riciclabilità, il treno è ecologicamente sostenibile.

Il Coradia Nordic è stato progettato per soddisfare le esigenze dei passeggeri per quanto riguarda il comfort, l'accesso e la mobilità. Ai suoi piani inferiori l'assenza di barriere facilita l'accesso ai passeggeri, soprattutto quelli con mobilità ridotta.

Il Coradia Nordic per Östgötaträffiken sarà prodotto nel centro di competenza Alstom per i treni regionali di Salzgitter in Germania. Dal 2002, Alstom ha venduto 247 treni regionali in Svezia (*Comunicato stampa Alstom*, 6 settembre 2012).

Ansaldo STS si aggiudica nuovo contratto in Australia da 65 milioni di Euro

Ansaldo STS (STS.MI), società del Gruppo Finmeccanica, si è aggiudicata, attraverso la propria controllata Ansaldo STS Australia, un nuovo contratto del valore di 65,1 milioni di Euro (80,2 milioni di AUD - Dollari Australiani) per la fornitura dei sistemi di segnalamento, comunicazione e trasmissione nell'ambito dell'importante progetto RCE 353 (Rail Capacity Enhancement Project 353) legato alla linea ferroviaria per il trasporto pesante di Rio Tinto nel Pilbara.

Una volta completato, il raddoppio della linea (che si estende da Emu Siding a Cape Lambert) aiuterà Rio Tinto a centrare l'obiettivo di raggiungere una capacità complessiva del sistema

di 353 milioni di tonnellate di minerale di ferro all'anno nel 2015.

L'appalto è l'ultimo di una serie di progetti per il trasporto ferroviario pesante di Rio Tinto assegnati ad Ansaldo STS Australia in base all'accordo RAFA siglato nel novembre del 2010.

Ansaldo STS Australia progetta e realizza da oltre 15 anni soluzioni di segnalamento e comunicazione per il trasporto ferroviario pesante nel settore minerario e dà lavoro a 700 persone in tutto il Paese nelle sedi di Brisbane, Newcastle, Sydney, Perth e Karratha (*Comunicato stampa Ansaldo STS*, 12 settembre 2012).

VARIE

Rinnovi infrastrutturali in America

Amtrak raggiungerà uno dei principali obiettivi del progetto di ammodernamento della rete ferroviaria: sostituire il ponte mobile ubicato sul fiume Niantic a East Lyme (fig. 3), al limite della omonima baia, nel Connecticut, trasferendo tutto il traffico ferroviario sul nuovo ponte. Il vecchio ponte, in esercizio da 105 anni, verrà eliminato.

"Questo è un risultato importante per Amtrak, per rinnovare e migliorare le infrastrutture del Corridoio Nord-Est per l'esercizio del prossimo secolo", ha dichiarato il Presidente e CEO J. BOARDMAN.

Il nuovo ponte consentirà ad Amtrak di fornire un esercizio ferroviario affidabile, con un aumento della velocità prima e nei pressi del ponte, di ridurre al minimo i ritardi su un percorso che funge da anello di congiunzione per i passeggeri e per il servizio ferroviario merci tra New York e Boston.

L'ultimo convoglio a transitare sul vecchio ponte sarà Northeast Regional Train # 67 (Boston - Newport News). Il primo treno che utilizzerà il nuovo ponte sarà Northeast Regional Train # 66 (Newport News - Boston) alle 5:24.



(Fonte: AMTrak)

Fig. 3 – Alcune fasi della costruzione del nuovo ponte: questo è uno dei progetti più complessi e di capitale importanza, in parte finanziati dalla American Recovery and Reinvestment Act. Il ponte sul fiume Niantic è di proprietà secolare della Amtrak e funge da anello di congiunzione per i passeggeri e per traffico ferroviario merci tra New York e Boston. La sostituzione del ponte si è resa necessaria perché valutata più economica alla continuativa manutenzione del vecchio ponte, che comunque avrebbe richiesto la sostituzione completa per fornire un esercizio ferroviario affidabile. La sua sostituzione consentirà Amtrak di aumentare la velocità prima e nei pressi del ponte e ridurre il traffico e ritardi.

Inizialmente, tutto il traffico ferroviario condividerà una prima tratta sopra il nuovo ponte mobile. Una seconda tratta è programmata per essere disponibile all'esercizio nel mese di novembre. Amtrak continuerà ad aprire e chiudere il vecchio ponte per il traffico marittimo fino a quando non sarà completamente rimosso nella prossima primavera.

Altri elementi di lavoro principali di questo progetto includono nuovi raccordi di linea ferroviaria per gli approcci a est e ad ovest fino al ponte, e l'estensione del canale di navigazione sotto il ponte e un aumento del pescaggio a beneficio del traffico fluviale.

In tre anni ed utilizzando 140 milioni dollari, il progetto è iniziato nel mese di aprile 2010 e rimane in calendario con una data di completamento stimata di maggio 2013 (*Comunicato stampa AMTrak 12 settembre 2012*).

L'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA

Il CIFI ha pubblicato L'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA.

Il nuovo volume rappresenta un riferimento unico ed originale della storia e della evoluzione dell'Alta Velocità in Italia, dalle prime direttissime, alla Firenze-Roma, alle nuove linee AV-AC di recente entrate in servizio. Un immancabile "compagno" della *Storia e Tecnica Ferroviaria* già edita dal CIFI e un testo indispensabile per tutti i cultori, studiosi e appassionati del modo delle ferrovie. Una strenna ideale per ... se stessi, oltre che per amici personali, clienti e dipendenti delle aziende.

Volume in pregiata edizione, cartonato, formato A4, pagine 208 a colori ampiamente illustrate.

INDICE

- Ricerca e sviluppo della Velocità ferroviaria
- Le caratteristiche tecniche dell'AV
- Linee AV nel mondo
- Le Direttissime in Italia
- Nasce l'Alta Velocità-Alta Capacità
- Le Nuove Linee
- Milano-Bologna e Bologna-Firenze
- Nuove linee sui valichi alpini

Prezzo del volume € 40,00 (per i Soci CIFI € 32,00), acquistabile alle normali condizioni del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani.

