

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Dal 1° dicembre 2010 nasce Umbria Mobilità

Nasce il 1° dicembre 2010 Umbria Mobilità, la Società che riunisce le Aziende di trasporto pubblico attive sul territorio umbro: APM, ATC, FCU e SSIT. Umbria Mobilità ha 1.345 dipendenti, principalmente distribuiti nei tre poli di Perugia, Terni e Spoleto. Gli attuali servizi (dati 2009) si snodano per 30,7 milioni di chilometri, di cui 28,4 su gomma e 2,3 su ferro, e trasportano 31,8 milioni di passeggeri, di cui 1.3 su rotaia, cui si aggiungono gli oltre 14 milioni della mobilità alternativa e i 307mila del servizio di navigazione sul Trasimeno.

La società dispone di 734 autobus, di cui 116 a metano e 22 elettrici, e 51 treni. Umbria Mobilità acquisisce tutte le attività svolte dalle Aziende che aggrega: parcheggi, produzione di energia da fonti rinnovabili, sperimentazione di nuove tecnologie quali kit "dual-fuel" e tornelli antievasione oltre che, ovviamente, i tradizionali servizi di TPL di navigazione, su gomma, su ferro e con impianti fissi (News F.C.U. - Ferrovia Centrale Umbra, 1 dicembre 2010).

Orario 2011: aumentano le corse, più rotte per Frecciarossa e Frecciargento

Aumentano le rotte dei *Frecciarossa* e *Frecciargento*, aumentano i collegamenti nelle giornate di punta. Tra

Roma e Milano anticipata la partenza delle prime corse AV che arrivano così a destinazione entro le 9. Al via quattro nuovi collegamenti veloci Roma-Torino e due, *Frecciargento*, tra Venezia e Napoli. Raddoppia l'offerta *Frecciarossa* tra Salerno e Milano, raddoppiano i *Frecciarossa* in partenza e arrivo a Torino Porta Susa. Sono queste alcune delle novità previste dal prossimo 12 dicembre 2010, con l'entrata in vigore dell'orario 2011 di TRENITALIA (Gruppo FS).

Offerta AV. Il nuovo orario offre la possibilità ai clienti *Frecciarossa* di programmare i propri appuntamenti di lavoro a Roma e a Milano sin dal primo mattino. Le prime due corse AV per le due città arrivano infatti a destinazione entro le nove. Nei giorni di maggior affollamento (venerdì), nelle ore di picco massimo (tra le 15 e le 19), TRENITALIA offre 4 corse *Frecciarossa* in più, rispetto ad oggi, tra la Capitale e il capoluogo lombardo. In questo orario le corse sono 68 ordinarie più 2 periodiche, proprio il venerdì, dal 12 dicembre diventeranno 70 le corse ordinarie e 6 quelle aggiuntive il venerdì. A rafforzarsi è tutto il sistema Alta Velocità, da Torino a Salerno. Al via un collegamento *Frecciarossa* Torino-Napoli in poco più di 5 ore e 30 minuti, con fermata a Tiburtina, prossimo hub AV della Capitale. Raddoppia l'offerta *Frecciarossa* tra Milano e Salerno, salgono a otto i collegamenti tra le due città in 5 ore e 44 minuti, passano così da 6 a 10 anche i collegamenti veloci tra la Capitale e Salerno. Con il potenziamento dell'offerta viene anticipata alle 10.15 la prima corsa da Milano e spostata alle 17.15 l'ultima partenza verso Sud.

Da Salerno a Milano invece viene aggiunto un collegamento poco dopo le 7 e uno nel pomeriggio. Tornando al Nord, passano da 18 a 22 i *Frecciarossa* tra Torino e Milano, tutti con fermata alla nuova Porta Susa, garantendo così l'interscambio con i convogli del traffico regionale e metropolitano. Quattro nuovi *Frecciarossa* inoltre uniscono Torino a Roma, con fermate a Milano Garibaldi (anche in piena fascia pendolari), portando così a 19 le corse tra la Mole e il Colosseo. A beneficiare dei nuovi collegamenti anche le città intermedie come Bologna e Firenze, che da dicembre avrà Santa Maria Novella come terminale esclusivo per i *Frecciarossa*. Ad esempio tra Bologna e Firenze verso Torino i collegamenti *Frecciarossa* passano da 10 a 15 rispetto all'orario 2010, quattro invece le corse in più rispetto ad oggi tra Milano e rispettivamente il capoluogo toscano ed emiliano, portando così i collegamenti a 46 al giorno. Saranno potenziati anche i *Frecciargento* fra il Nord Est e la Capitale. Sono infatti due i *Frecciargento* in più fra Verona e Roma, con fermata a Firenze Campo Marte, previsti con il prossimo orario, oltre alle 2 corse in più tra Venezia e la Capitale che si sommano alle 26 già esistenti. Nasce un collegamento diretto *Frecciargento* Venezia-Napoli in 5 ore e 11 minuti con stop anche a Bologna C.le e Firenze S.M.N. In un'ottica di razionalizzazione delle fermate e di collegamenti fra il sistema delle Freccie e gli altri convogli di TRENITALIA è stata anticipata alle 16.05 la partenza dalla Capitale del *Frecciargento* in direzione Bolzano, e posticipata alle 18.45 la corsa in direzione Venezia velocizzata in 3 ore e 32 minuti perché la fermata a Ferrara viene assegnata al *Frecciargento* dell'ora prima, con il vantaggio di arrivare a Ferrara con un'ora di anticipo. Lo stesso principio viene applicato al *Frecciargento* in direzione Sud per la fermata di Rovigo ai cui clienti viene offerta la possibilità di un collegamento verso Napoli, oltre che con Roma. Importante anche la revisione dell'offerta *Frecciargento* tra la Puglia e Roma che vede anticipato alle 22.15

l'arrivo dell'ultima corsa da Lecce a Termini.

Offerta ES City. Novità anche per i servizi Eurostar City. Due nuovi collegamenti veloci tra Milano e Venezia - in 2 ore e 27 minuti - portano a sei le corse tra le due città. Più servizi a bordo freno e un'attenta revisione del sistema delle fermate intermedie migliorano la qualità del viaggio su tutta la rotta trasversale padana Torino-Milano-Venezia. Passa da Milano a Torino il collegamento con Lecce che permette di servire, con fermate ad hoc, anche chi dal basso Piemonte si sposta sulla linea adriatica, fino in Puglia. I milanesi potranno approfittare dell'AV fino a Bologna per poi proseguire con il collegamento Eurostar City in direzione Lecce e, in ogni caso, da Milano a Lecce rimangono 4 collegamenti diretti.

Offerta Internazionale. Sul versante dei freni internazionali è previsto l'inserimento della fermata a Novara per i due Eurocity 9241 e 9248 che uniscono Parigi a Milano, una combinazione in più per chi si sposta fra la Mole e la Madonnina. Sempre sul fronte dei collegamenti esteri l'orario 2011 prevede una nuova coppia di Eurocity sulla rotta Basilea-Venezia con stop and go a Milano Centrale, per poi inserirsi nel reticolo Eurostar City tra Milano e Venezia mantenendo orari e fermate degli altri convogli.

Offerta giorno/notte contratto di servizio con lo Stato. In accordo con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MII), committente del servizio universale a media e lunga percorrenza, l'offerta sotto Contratto di Servizio è stata sottoposta ad una revisione e razionalizzazione, finalizzata a renderla coerente all'effettiva domanda e alle risorse finanziarie disponibili, salvaguardando allo stesso tempo il diritto alla mobilità di tutte le aree geografiche e demografiche interessate.

L'orario di TRENITALIA è consultabile su internet all'indirizzo www.ferroviedellostato.it e al call

center 892021. Gli orari cartacei, disponibili nelle varie edizioni della linea "in Treno", saranno acquistabili nelle prossime settimane in edicola, nelle biglietterie di stazione e nei Freccia Club di tutta Italia (*Comunicato Stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 10 dicembre 2010).

FS, Rho: attivato il nuovo apparato centrale computerizzato

Attivato il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) della stazione di Rho. Il nuovo ACC, che sostituisce l'Apparato Centrale Elettrico (ACE) in funzione dagli anni cinquanta, è una vera e propria "cabina di regia" che permette il controllo e la gestione della circolazione dei treni da un'unica postazione. Il nuovo apparato tecnologico infatti, controlla, attraverso sofisticati software, i segnali, gli scambi e i passaggi a livello. Inoltre in ambito stazione, può consentire l'utilizzo di ciascun binario nei due sensi di marcia, aumentando la possibilità di effettuare movimenti contemporanei. Grazie alle potenzialità offerte dall'elettronica è garantita una migliore operatività nelle normali situazioni di circolazione e nella gestione delle criticità. L'ACC infatti, operando secondo una visione di sistema, aggiunge tra le sue funzionalità anche la diagnostica degli apparati finalizzata alla prevenzione dei guasti e al miglioramento della manutenzione, nonché un sistema di informazione al pubblico. L'investimento complessivo circa 20 milioni di euro, comprensivo delle opere connesse di potenziamento infrastrutturale e tecnologico della stazione e della linea (*Comunicato stampa RFI, Gruppo Ferrovie dello Stato*, 20 dicembre 2010).

VARIE

Publicato il Conto Nazionale Trasporti

E' stata pubblicata la 38° edizio-

ne del Conto Nazionale dei Trasporti. Sono riportati i dati (tabella 1) relativi agli anni 2008 e ed anche in questa occasione, come avviene da alcuni anni, precisamente dopo l'unificazione dei Ministeri dei Trasporti e dei Lavori Pubblici, non c'è stata, come avveniva con regolarità negli anni passati, una presentazione pubblica che avrebbe consentito un minimo di dibattito ed un utile approfondimento degli aspetti più salienti dei risultati a cui il documento è pervenuto.

Non si comprende il motivo di questa scelta su una materia, quale è quella dei trasporti che è di primaria importanza e coinvolge l'interesse di tutti i cittadini e non solo quello degli addetti ai lavori e dei professionisti del settore. Un minimo di dibattito che coinvolga amministratori pubblici operatori privati e organi di informazione non può che tornare utile alla diffusione delle informazioni nell'interesse generale del Paese.

La presentazione del documento è fatta a cura della struttura curatrice del lavoro, la "Direzione generale per i sistemi informativi statistici e la comunicazione" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si ripercorre la storia e l'evoluzione del Conto facendo riferimento alle lontane origini del documento ed agli sviluppi nel corso degli anni mettendo in evidenza le finalità indicate nella legge istitutiva del 1967 e cioè l'esame delle spese che lo Stato, gli Enti pubblici e i privati sostengono per l'esercizio e l'investimento nei settori di competenza "ai fini delle determinazioni della politica dei trasporti.

Dunque un documento essenziale di analisi per una corretta programmazione delle politiche di settore: strumento indispensabile che non si limita alla analisi delle spese, ma contiene informazioni essenziali per la politica economica del Paese. L'edizione di quest'anno, contrariamente a quanto avvenuto l'anno scorso, non ha dato sufficiente rilievo agli effetti esterni delle diverse modalità di trasporto in termini di emissione di polveri sottili e anidri-

de carbonica, importanti temi al centro delle politiche europee. Ha invece incluso nuove tematiche, quali ad esempio quelle relative alla politica abitativa, compreso il terremoto dell'Aquila, il piano scuola, l'Expo 2015, la digitalizzazione della P.A. ed altre opere pubbliche, che, ad onor del vero, non sono inquadrabili nel settore dei trasporti.

In compenso non sono presenti, contrariamente a quanto avveniva in passato, ricerche ed approfondimenti su settori specifici del comparto dei trasporti, quali, ad esempio, "La radiografia delle FS" "I trasporti pubblici locali" "L'autotrasporto Merci" ed altre specifiche pubblicazioni di cui si avverte la mancanza, che consentivano un arricchimento non trascurabile delle conoscenze.

Si ha insomma l'impressione che il Conto Nazionale dei Trasporti sposti il suo interesse dal settore dei trasporti al settore più ampio del Ministero dei lavori pubblici venendo meno, in qualche misura, alle finalità per cui il conto è nato tralasciando i necessari approfondimenti su temi di particolare attualità riguardanti il sistema ferroviario e il trasporto pubblico locale anche per effetto degli sviluppi del processo di liberalizzazione del settore e della recente riforma nel campo dei servizi pubblici locali (*Dimensione Trasporti*, 01 novembre 2010).

Alta velocità: inaugurazione dell' "Atrio Pietralata" di "Roma Tiburtina"

Con l'inaugurazione del completamento dell'atrio Pietralata, da oggi Roma Tiburtina sarà la "prima nuova stazione AV" italiana ad essere completata e operativa. A giugno 2011, infatti, saranno conclusi i lavori della Galleria vetrata e degli interventi in corso per l'atrio Nomentano.

Il taglio del nastro è avvenuto alla presenza del Presidente del Consiglio S. BERLUSCONI, il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio G. LETTA e il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture A. MATTEOLI, insieme con il Presidente, L. CARDIA, e l'Amministratore Delegato, M. MORETTI, di FS. Un investimento complessivo di circa 322 milioni di euro, di cui 170 milioni per il corpo stazione. Oltre 50 mila metri quadrati di superficie. Otto volumi galleggianti, al suo interno, per i servizi destinati ai viaggiatori e ai cittadini. Cinquantasette scale mobili e ventinove ascensori. E' la nuova stazione AV Roma Tiburtina. Fra le peculiarità del progetto c'è anche quella di aver previsto soluzioni bio-climatiche. Un percorso pedonale di riconnessione urbana, poi, permette di attraversare l'intera stazione e di raggiungere, con ascensori e scale mobili, i punti di accesso ai treni.

La nuova stazione AV di Roma Tiburtina sarà il terminal ferroviario, con il nuovo atrio sul versante Est (Pietralata), per i treni delle linee veloci (nazionali e internazionali), nonché il più importante nodo di interscambio - ferro/ferro e ferro/gomma - con la rete di mobilità urbana della Capitale. Sul piazzale Ovest (Nomentano), infatti, faranno capolinea i bus urbani e ci sarà la nuova stazione delle autolinee extraurbane, mentre i nuovi sottopassaggi collegheranno agevolmente i binari alla metropolitana e in stazione i viaggiatori troveranno i convogli del trasporto regionale e metropolitano. Pensata come una grande galleria di cristallo sospesa a nove metri di altezza sulla piattaforma dei binari è stata progettata dall'architetto P. DESIDERI e da ABDR Architetti Associati, vincitori del Concorso internazionale di progettazione (*Comunicato Stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 10 dicembre 2010).

Statistica a supporto della manutenzione

Gli ultimi anni sono stati per RFI teatro di un'immensa evoluzione sotto l'aspetto tecnologico, che, allo stesso tempo, ha aperto nuovi scenari manutentivi. Il passaggio graduale ma decisivo da tecnologia elettromeccanica a elettronica connessa al settore degli Apparat Centrali Computerizzati (ACC) ha prepotentemente indotto l'esigenza di valutare i parametri prestazionali RAM (Reliability, Availability, Maintainability).

Osservare questa problematica sotto l'ottica della competizione attualmente in corso nel trasporto ferroviario o in previsione di future evoluzioni delle leve strategiche (di costo o di prodotto) apre nuovi scenari che valicano la mera applicazione di penali verso l'appaltatore. Nasce quindi l'esigenza di indagini metodologiche più profonde e scientifiche che, se non perseguite con rigore manutentivo, porterebbero a inaspettati aumenti dei costi oltre che riduzioni delle prestazioni attese. È rappresentativa di tale contesto e determinante ai fini

TABELLA 1
(Fonte *Dimensione Trasporti*)

Trasporto merci (mln Ton*km)	1995		2005		2008		2009	
Modalità di trasporto	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
Ferrovie dello Stato	24.352	11,8	22.199	9,27	21.981	10,1	15.224	7,72
Ferrovie regionali e Altre Società	56	0,03	2.631	1,1	3.913	1,79	3.753	1,9
Trasporti marittimi	35.442	17,1	46.928	19,6	46.891	21,5	43.826	22,2
Trasporti aerei	671	0,32	982	0,41	999	0,46	843	0,43
Autotrasporto (>50km)	137.254	66,3	155.872	65,1	134.201	61,4	122.639	62,2
Oleodotti (>50 Km.)	9.221	4,45	10.907	4,55	10.455	4,79	10.805	5,48
Totale generale	206.996	100	239.519	100	218.440	100	197.090	100

Trasporto passeggeri (Pub. e priv.)	1995	2005	2008	2009
Modalità di trasporto	v.a.	v.a.	v.a.	v.a.
Ferrovie dello Stato	43.850	46.327	45.766	44.404
Ferrovie regionali	2.792	3.809	3.712	3.769
Autolinee extraurbane	76.797	89.598	90.510	90.450

NOTIZIARI

degli obiettivi la misurazione del MTTR. Tale parametro rappresenta un passaggio obbligato per la valutazione della disponibilità e dunque per svelare tutte le criticità che l'impianto potenzialmente nasconde.

La quantificazione economica in funzione del costo di fermo impianto, in particolare, ha permesso di evidenziare i fattori che possono essere ulteriormente migliorati: la formazione degli operatori della manutenzione, la compilazione corretta e coerente agli scopi del registro dati di guasto, la funzione ACC Diagnostica e Manutenzione. È apparso inoltre necessario sistematizzare la strategia di gestione e valutazione del Magazzino

Ricambi ACC che, se non correttamente dimensionato, induce aumenti di costo inaspettati. A tal proposito si è strutturata una metodologia per il calcolo del costo di trasporto, inteso come il costo connesso alla probabilità che, a fronte di un guasto, la scheda elettronica di ricambio dell'ACC debba essere trasportata dal magazzino centrale, o condiviso che sia, all'impianto che la necessita.

Il modello probabilistico del costo di trasporto ha consentito nello scenario in esame di trattare e pesare correttamente tutti i costi in gioco. Lo studio della sensitività della soluzione (costo ottimale) in funzione sia del tempo di ritardo logistico sia del

costo di fermo impianto ha permesso per ogni strategia applicabile (Distribuita, Centralizzata o Condivisa) di evidenziare e valutare con maggiore chiarezza pregi e svantaggi di ciascuna scelta.

Il possibile campo di applicazione su impianti che, a seguito dell'analisi RAM, hanno evidenziato particolari problematiche nella gestione dei magazzini ha mostrato in maniera evidente i vantaggi economici ottenibili. Il lavoro qui brevemente descritto ha vinto il premio come Miglior Project Work 2010 del Master Executive in Gestione della Manutenzione Industriale (*meGMI@meGMI Newsletter*, Numero 4).

INSERZIONI PUBBLICITARIE SU "INGEGNERIA FERROVIARIA"

Materiale richiesto: CD con prova colore, file in formato TIFF con risoluzione 300 DPI salvati in quadricromia (CMYK) oppure file in formato PDF ad alta risoluzione (2400 DPI - 175 linee)

c/o CIFI - Via G. Giolitti 48 - 00185 Roma
Indirizzo e-mail: redazionetp@cifi.it

Misure pagine: I di Copertina mm 210 x 160 (+ 3 mm di smarginato per ogni lato)
1 pagina interna mm 210 x 297 (+ 3 mm di smarginato per ogni lato)
1/2 pagina interna mm 180 x 120 (+ 3 mm di smarginato per ogni lato)

Consegna materiale: almeno 40 giorni prima dell'uscita del fascicolo

Variatione e modifiche: modifiche e correzioni agli avvisi in corso di lavorazione potranno essere effettuati se giungeranno scritte entro 35 giorni dalla pubblicazione

"FORNITORI DEI PRODOTTI E SERVIZI"

A richiesta è possibile l'inserimento nei "Fornitori di prodotti e servizi" pubblicato mensilmente nella rivista.

Per informazioni:

C.I.F.I. - Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani - Via G. Giolitti, 48 - 00185 Roma
Tel. 06.47307819 - Fax 06.4742987 - E-mail: redazionetp@cifi.it

C.I.F.I. - Sezione di Milano - P.za Luigi Di Savoia, 1 - 20124 Milano
Tel. 339-1220777 - 02.63712002 - Fax 02.63712538 - E-mail: cifi.milano@tiscali.it