

Notizie dall'estero

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

FFS: la dirigenza della rete del traffico merci si trasferisce a Berna

Non sono entusiasti gli specialisti delle tracce della dirigenza della rete del traffico merci (Tralech) di Lucerna: i loro 18 posti di lavoro saranno trasferiti da Lucerna al Rail Control Center di Berna, che sarà in funzione 24 ore su 24. La motivazione di questa concentrazione operativa da parte dei vertici della azienda svizzera risiede nella volontà di avere una visione unica e globale su tutto quanto succede lungo la rete FFS, puntando ad una migliore gestione dell'esercizio ferroviario. Il "trasloco" avrà luogo il 1° luglio 2009. A Berna, a partire da questa data, sarà attivata, sull'intera giornata, anche la dirigenza di rete. Il Centro Tralech, ideato a Lucerna nel 1999, in occasione della creazione delle Divisioni, funge attualmente da interlocutore per tutte le imprese ferroviarie del traffico merci in Svizzera (*Corriere FFS*, 04 marzo 2009).

Deutsche Bahn vuole rompere il monopolio ferroviario francese

Entra nel vivo il dibattito sulla concorrenza e sulla necessità per il mercato ferroviario di garantire regole certe per tutti. Dopo la sollecitazione al commissario europeo per trasporti A. TAJANI da parte di M. MORETTI e H. MEHDORN, responsabili di FS e DB, Deutsche Bahn ha annunciato di voler ricorrere, se necessario,

a vie legali per aprire un varco sul monopolio ferroviario francese. La DB fa infatti notare che nonostante Keolis, filiale di SNCF (ferrovie francesi), opera già da ben nove anni sulle tratte regionali tedesche, Deutsche Bahn, al contrario, resta esclusa dal mercato d'Oltralpe a causa di una legge nazionale che lo impedisce. Nei giorni scorsi il Commissario TAJANI aveva mostrato la propria sensibilità nell'intervenire su questo tipo di anomalia che vede coinvolto anche il mercato italiano, dove SNCF è azionista al 20% di NTV, la compagnia privata di trasporto che concorrerà unicamente sulle linee italiane più redditizie (*FSNews*, 13 marzo 2009).

TRASPORTI COMBINATI

Anversa: nuovo terminal multimodale (strada/rotaia)

In marzo, sono simbolicamente iniziati i lavori per la costruzione del nuovo terminal multimodale (strada/rotaia), che sarà operativo nel 2010, nella zona nord del porto di Anversa, su terreni della BASF Antwerp. Il primo ministro fiammingo K. PEETERS e il vice-primo ministro D. VAN MECHELEN sottolineano con la loro presenza l'importanza di questo nuovo terminal multimodale nel porto di Anversa.

Il terminal multimodale è un'iniziativa dell'azienda chimica BASF Antwerp NV, dell'operatore intermodale svizzero Hupac e della IFB, una consociata del gruppo NMBS. Si tratta di un investimento di circa 29 milioni di

euro che comporterà la creazione di almeno 40 nuovi posti di lavoro nel settore della logistica. Le attività del terminal saranno affidate ad un operatore esterno e a tale scopo è stata aperta una gara d'appalto tuttora in corso.

Con questo nuovo terminal, i partner intendono ovviare alla carenza di infrastrutture intermodali nel porto di Anversa evitando così l'imminente congestione della rete stradale. Di pari passo sarà possibile ridurre sia i costi di trasporto sia l'impatto ambientale aumentando nel contempo la sicurezza dei trasporti.

Il nuovo terminal, una joint venture denominata Combinant NV, sottrarrà annualmente 150.000 container al trasporto su strada a vantaggio della ferrovia. Ciò significa una riduzione annuale di 30.000 tonnellate di emissioni di CO₂.

Il terminal multimodale - aperto a terzi - toglierà dalla strada il trasporto dei container che saranno trasferiti nell'hinterland per mezzo di treni blocco. Diventerà una nuova piattaforma nella rete logistica europea e servirà a prevenire il prevedibile collasso del traffico attorno e all'interno della zona portuale di Anversa. Grazie alla sua ubicazione, il nuovo terminal multimodale sarà facilmente accessibile per il trasporto di container dal porto di Anversa e dal nord dei Paesi Bassi.

In considerazione della sua posizione strategica, della collaborazione fra diversi partner e dell'accessibilità al terminal da parte di terzi, il progetto ha ricevuto anche il sostegno del governo fiammingo e del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR). Il contributo delle Fiandre e della Comunità Europea rappresenta circa il 30% dei costi di investimento.

Il terminal stesso avrà una superficie di 1 km per 100 m (circa 20 campi da calcio), disporrà di 5 binari, 3 grandi gru a portale e potrà gestire da 10 a 12 treni al giorno. Potranno essere trasportati tutti i tipi di container, consegnati sia da spedizionieri pubblici che privati (*Comunicato stampa congiunto BASF-Hupac-IFB*, 10 marzo 2009).

INDUSTRIA

100^{ma} locomotiva diesel di Siemens per SNCF

Il 24 gennaio 2009 SNCF ha ricevuto la 100-esima locomotiva Siemens del tipo BB 475000 (fig. 1). Questa è la prima di una serie di 33 locomotive equipaggiate con sistema di protezione della marcia del



(Fonte Siemens Mobility)

Fig. 1 – La 100-esima locomotiva diesel tipo BB 475000 a Belfort in Francia.

treno, abilitate ad operare contemporaneamente sulla rete ferroviaria tedesca e sulla rete ferroviaria francese. Le 99 locomotive precedentemente consegnate erano state dedicate al solo esercizio per la rete francese. Nel consorzio che vede come leader Alstom, Siemens Mobility sta fornendo un totale di 400 locomotive diesel a SNCF. Questo contratto era stato firmato nel febbraio del 2004. La locomotiva diesel tipo BB 475000 è stata sviluppata da Siemens ed Alstom ed è progettata per una velocità massima di 120 km/h. Come membro del consorzio, Siemens è responsabile dello sviluppo delle apparecchiature elettriche e termiche sulla base della piattaforma EuroRunner, le quali correntemente sono operative, in numero di 175, in Germania, in Austria, in Li-

tuania, ad Hong Kong, in Slovenia, nella Repubblica Ceca ed in Romania (Siemens Mobility Newsletter, 5 febbraio 2009).

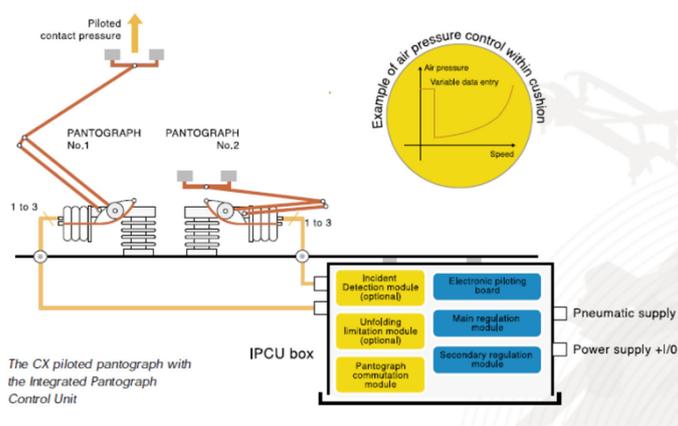
Pantografi Faiveley per gli AGV di NTV

Faiveley Transportation ha ottenuto un contratto del valore di più di 2 milioni di euro per la fornitura di

pantografi della serie “CX- pilotato” (fig. 2) per l’esercizio a 25 kV e 3 kV sugli AGV di Nuovo Trasporto Viaggiatori destinati all’esercizio sulle reti ferroviaria italiana. Il progetto comporta la consegna di apparati per 25 treni con 10 treni opzionali i quali inizieranno il regolare servizio sulla rete italiana a 3kV. L’azienda equipaggerà i pantografi destinati al materiale rotabile con componenti di ultimissima tecnologia di controllo meccanico ed elettronico, brevettati con la denominazione “Capto system”, che possano offrire le necessarie prestazioni specialmente nel caso di esercizio AV con trazione a 3kV. Nelle more del contratto, Alstom ha anche ottenuto da Faiveley la manutenzione delle apparecchiature installate per un periodo di 30 anni (Faiveley Transportation News, 26 febbraio 2009).

AnsaldoBreda e Ansaldo STS per “Metro Taipei”

Il Consorzio formato da AnsaldoBreda, società di Finmeccanica, e Ansaldo STS si è aggiudicato una commessa del valore complessivo di circa 334 milioni di euro per la fornitura dei veicoli e degli impianti elettromeccanici del sistema di trasporto per la Metro Circular Line della città



(Fonte Brochure Faiveley Transportation)

Fig. 2 – Il sistema “pantografo pilotato” Faiveley serie “CX”.

NOTIZIARI

di Taipei. Il cliente è DORTS (Department Of Rapid Transit Systems), Ente del Taipei City Government.

La quota di competenza di AnsaldoBreda per la fornitura dei treni è di circa 114 milioni di euro, mentre quella di competenza di Ansaldo STS per la fornitura di tutta la tecnologia per l'infrastruttura è di 220 milioni di euro. La firma del contratto tra il Consorzio formato da AnsaldoBreda e Ansaldo STS e il cliente DORTS è attesa per i primi giorni di aprile, mentre l'entrata in esercizio entro la fine del 2015.

L'accordo riguarda la prima fase della Metro Circular Line di Taipei e prevede un sistema integrato chiavi in mano per la realizzazione delle opere elettromeccaniche e la fornitura del materiale rotabile per una linea di circa 15,5 chilometri, con 14 stazioni (13 in viadotto e una sotterranea), 17 veicoli composti da 4 carrozze e un deposito. La linea sarà sviluppata con tecnologia Driverless, utilizzando il sistema radio CBTC (Communications-Based Train Control), il più avanzato sistema di segnalamento per il trasporto metropolitano. Il progetto della Circular Line prevede una lunghezza complessiva di circa 52 km, con 46 stazioni e 3 depositi, da realizzarsi attraverso due fasi ulteriori per i successivi 36 chilometri.

Questa commessa è un'ulteriore conferma delle competenze delle due aziende italiane, in particolare nella realizzazione di metropolitane a guida totalmente automatica. AnsaldoBreda e Ansaldo STS hanno già sviluppato, con guida totalmente automatica, la Metropolitana di Copenaghen e con la stessa tecnologia stanno lavorando alla Linea 5 di Milano, alla Metropolitana di Brescia, alla Linea C di Roma e alla Metropolitana di Salonicco (*Comunicato stampa Gruppo Finmeccanica*, 09 marzo 2009).

Bombardier: contratto in Australia

Bombardier Transportation ed il partner Downer EDI Rail, hanno fi-

nalizzato un ordine da parte delle autorità governative del Queensland in Australia, per la costruzione di 20 convogli EMU (fig. 3) a tre moduli, con trazione elettrica.

Il contratto è valutato approssimativamente 104 milioni di euro (131 milioni di dollari US e 205 milioni di dollari AU). La quota di Bombardier si fissa intorno ai 48 milioni di euro). La consegna è programmata a partire dall'agosto del 2010 e continuerà fino al termine del dicembre 2011.

Questo contratto giunge a seguire un ordine per materiale rotabile del tipo SMU260 in esercizio sulla rete del Queensland. Per questo progetto Bombardier Transportation ha curato il totale design del materiale, l'integrazione dello stesso con i sistemi di infrastruttura, la progettazione dei carrelli e del sistema di trazione, cablaggi e sistemi di comunicazione.

I veicoli hanno una struttura in acciaio a scartamento ridotto, alimentazione a 25kV e sistemi di gestione della potenza quali il collaudato MITRAC. Il convoglio avrà in esercizio una velocità massima di 130km/h. L'assemblaggio del materiale avverrà negli stabilimenti Bombardier ed EDI Rail a Maryborough, sempre nel Queensland. Il sistema di trazione verrà assemblato dalle

aziende Bombardier con sede a Västerås, in Svezia ed a Pittsburgh, negli USA (*Comunicato stampa Bombardier Transportation*, 9 marzo 2009).

La Cina ordina 100 convogli AV

Il 16 marzo 2009 il Ministero delle Ferrovie Cinese ha firmato un contratto con China CNR Corp. per la fornitura di 100 convogli CRH da adibire all'esercizio sulla linea AV che si estende per 1318 km tra Pechino e Shanghai, con una velocità di punta di 350 km/h. Il valore totale dell'accordo ammonta a 5700 milioni di dollari US. Ogni convoglio, lungo 400 m, permetterà il trasporto di 1026 passeggeri: il primo viaggio è stato fissato per l'ottobre del 2010, avendo come obiettivo finale il completamento della nuova linea entro il 2011. I treni saranno provati con velocità di punta pari a 400 km/h prima dell'inizio dell'effettivo esercizio. Il materiale, in base a quanto affermato dal direttore della divisione Trasporto del ministero, sarà assemblato utilizzando la propria tecnologia sviluppata dalla CNR senza ausilio di assistenza estera. In questo modo 70 convogli dovrebbero essere assemblati negli stabilimenti di Tangshan ed i rimanenti 30 negli impianti di Changchun.



(Fonte Bombardier Transportation)

Fig. 3 - Convogli EMU di Bombardier per la rete ferroviaria del Queensland in Australia.

NOTIZIARI

Tangshan Railway Vehicles, Changchun Railway Vehicles e la China Academy of Railway Sciences hanno firmato un accordo di cooperazione con Siemens per assistenza tecnica e fornitura di equipaggiamenti elettrici e di carrelli per i nuovi treni. Il valore dell'accordo ammonta a 750 milioni di euro. Attualmente negli stabilimenti di Tangshan si stanno assemblando i Velaro tipo CHR3, che possono viaggiare a 300 km/h, sotto la direzione tecnica della Siemens (*Railway Gazette International - Weekly Newsletter*, 20 marzo 2009).

VARIE

Tecnogamma installa A.S.A.I.S. per Norfolk Southern Railways

Tra il 2007 e il 2008 Tecnogam-

ma, società del Gruppo MERMEC, ha sviluppato per conto di TTCI (Transportation Technology Center, Inc.) un progetto di ricerca denominato ASAIS (Automated Safety Appliance Inspection System) per l'ispezione dei sistemi standard di sicurezza (porte, scale, ...) sulle carrozze ferroviarie.

Il progetto ha avuto esito positivo e l'installazione del prototipo è avvenuta nel 2008 presso il circuito di prova e test di TTCI in Colorado (USA). Attualmente Tecnogamma è impegnata nella realizzazione di un ulteriore sistema che verrà installato ad Ironton nello stato della Virginia per la società ferroviaria Norfolk Southern Railways.

Il sistema permetterà di verificare automaticamente che i dispositivi di sicurezza sui vagoni siano presenti e che non siano danneggiati. Il

progetto di ricerca originale è stato caratterizzato da numerosi test "sul campo" che ne hanno permesso la messa a punto. Attualmente il sistema di video-analisi è in fase di ridefinizione con obiettivo di utilizzarlo anche in settori diversi da quello ferroviario.

Uno dei target di progetto è, infatti, quello di sviluppare un algoritmo base che possa essere utile per la ricostruzione 3D di qualsiasi oggetto attraverso l'acquisizione da parte di più telecamere calibrate. Il sistema ASAIS installato in TTCI viene tuttora utilizzato per attività di ricerca che riguardano, ad esempio, l'opportunità di integrare il sistema con un modulo aggiuntivo che permetta l'analisi della struttura del veicolo ferroviario (*Mermec Group NewsLetter*, gennaio-marzo 2009).

Indice Analitico della "**RIVISTA TECNICA DELLE FERROVIE ITALIANE**" 1912-1939 con supplementi 1940-42 e 1943-44.

Uno strumento indispensabile per conoscere la storia dell'ingegneria ferroviaria italiana.

Riproduzione in fotocopia da originale di n. 222 pagine - Fascicolo formato A4, legatura all'americana - **Prezzo € 20,66, I.V.A. inclusa, più spese di spedizione.**

Versamento su c.c.p. n. 31569007 intestato a "**Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani**" - Via Giolitti, 48 - 00185 ROMA

Indici analitici di "**INGEGNERIA FERROVIARIA**" dal 1946 ad oggi

In vendita in fascicolo estratto originale o in fotocopia per le annate più lontane.

Prezzo di un fascicolo € 5,16 per le annate dal 1980 e € 7,75 per quelle anteriori. I prezzi su indicati si intendono comprensivi di IVA e spese di spedizione.

Per ordinativi superiori a 10 fascicoli si applica lo sconto del 20%.

Per informazioni rivolgersi alla Redazione della Rivista: tel. 06/48.27.116. Importo da versare su c.c.p. n. 31569007 intestato a "**Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani**" - Via Giolitti, 48 - 00185 ROMA