

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Alta Velocità Milano-Roma: a dicembre in sole 3 ore

Ospite d'eccezione sul Frecciarossa, il Presidente del Consiglio S. BERLUSCONI ha tenuto a battesimo in sole 3 ore (anziché le 3 ore e 30 attuali) il collegamento Milano-Roma.

Viaggiando a 300 km/h tra Milano e Roma, il Frecciarossa ha corso anche sulla nuova linea Alta Velocità Bologna-Firenze che, riducendo a soli 35 minuti (oggi 1 ora) il collegamento fra i due capoluoghi di regione, permetterà a partire dalla fine dell'anno di coprire in 3 ore la distanza tra Roma Termini e Milano Centrale, 2 ore e 50 se la stazione della Capitale sarà Roma Tiburtina.

Ad accompagnare il Capo del Governo, oltre ai Sottosegretari alla Presidenza del Consiglio G. LETTA e P. BONAIUTI, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti A. MATTEOLI, il Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati M. VALDUCCI, il Presidente della Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni L. GRILLO, il Presidente della Regione Lombardia R. FORMIGONI, il Sindaco di Milano L. MORATTI, l'Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato M. MORETTI e il Presidente I. CIPOLLETTA.

Il Sindaco di Roma G. ALEMANNI e il Presidente della Regione Lazio P. MARRAZZO hanno accolto il Premier all'arrivo del treno alla stazione Termini a Roma.

Dopo appena 3 mesi dal debutto del Frecciarossa, e a 263 giorni dal completamento del sistema Alta Velocità Torino-Salerno, il treno ha circa

il 50% dell'intera quota di mercato della tratta Milano-Roma, con punte di 45mila viaggiatori al giorno. L'intero sistema AV è stato ad oggi utilizzato da più di tre milioni di viaggiatori.

Un successo tutto italiano, frutto dell'eccellenza dei nostri treni, delle tecnologie, dell'infrastruttura e del know-how, tutto "made in Italy". Una vera e propria "metropolitana d'Italia" che, grazie all'elevata frequenza delle corse - un treno ogni 15 minuti - ha rivoluzionato il modo di viaggiare degli italiani e che dal prossimo 13 dicembre, con l'attivazione della nuova linea Bologna-Firenze, porterà a 3 ore la distanza tra Milano e Roma. Tempi che diminuiranno ancora, fino a 2h e 45', tra Milano Rogoredo e Roma Tiburtina.

La partecipazione odierna di S. BERLUSCONI anticipa il traguardo conclusivo del sistema AV/AC Torino-Salerno e segue tre tappe intermedie, ma decisive, che lo hanno visto protagonista: nel 2001, al termine dei lavori della Galleria Raticosa, punto di incontro tra la Toscana e l'Emilia Romagna, sulla Firenze-Bologna; nel 2002, all'inaugurazione del primo cantiere della linea Torino-Milano e, sempre nello stesso anno, all'avvio lavori del ponte strallato sul Po, divenuto ormai icona dell'Alta Velocità (*Comunicato Stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 24 marzo 2009).

TRASPORTI URBANI

Inaugurazione della linea metropolitane di Bergamo-Albino

TEB Spa ha inaugurato venerdì 24 aprile 2009, la Linea metropolitane

viaria T1 Bergamo-Albino (fig.1). La partenza del primo, nuovo tram è stata fischiata, con grande commozione, da E. SOLZA, il macchinista che nel 1967 fischiò l'ultima corsa del tram delle Valli. Classe 1923 discendente del nobile marchesato dei SOLZA e figlio del celebre fotografo Romeo SOLZA, dopo aver prestato il servizio militare nell'arma del Genio Ferroviario venne assunto in qualità di scrivano presso gli uffici delle Ferrovie delle Valli Seriana e Brembana. Promosso Dirigente del movimento svolse l'attività di capostazione sempre presso le Ferrovie delle Valli fino al 1967 e fu egli stesso, la sera del 31 agosto di quell'anno, a licenziare l'ultimo treno: il diretto estivo Clusone-Milano.

Nessuna cerimonia prevista per quell'ultimo treno, soltanto l'abbraccio spontaneo e commosso fra il personale di macchina e il Capostazione.

Quarantadue anni dopo, alla presenza del Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture A. MATTEOLI, del Presidente della Regione Lombardia R. FORMIGONI, del Presidente della Provincia V. BETTONI, del Sindaco di Bergamo R. BRUNI, dei Sindaci di Albino, Nembro, Alzano Lombardo, Ranica, Torre Boldone, del Vescovo di Bergamo S.E. Mons. F. BESCHI, delle Autorità civili e militari del territorio e del Segretario Generale del CIFI L. MORISI, riparte il tram Bergamo-Albino.

Alle sei soste del viaggio inaugurale del tram (Nembro Camozzi, Alzano Centro, Ranica, Torre Boldone, oltre alle due stazioni di testa di Albino e Bergamo) erano presenti ragazze e ragazzi delle scuole secondarie dei Comuni della tramvia e dei Piedibus della Scuola primaria "G. Pascoli" dell'Istituto Comprensivo Petteni di Bergamo.

Il Sindaco della Città di Bergamo, ha sottolineato che "gli strumenti di pianificazione del Comune di Bergamo (il Piano Urbano della Mobilità approvato nel 2007), così come quelli della Provincia di Bergamo (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, 2004) convergono su un disegno di rete unitario basato sul riu-

Lunghezza del percorso	12,5 km a doppio binario
I Comuni serviti:	Bergamo, Torre Boldone, Ranica, Alzano L., Nembro, Albino
Le 16 stazioni	Bergamo F.S., B.go Palazzo, S. Fermo, Bianzana, Redona, Negrisoli, Martinella, Torre Boldone, Ranica, Alzano Centro, Alzano Sopra, Nembro Camozzi, Nembro Centro, Nembro Saletti, Pradalunga, Albino.
Le principali opere	n° 26 tra ponti e viadotti, n° 3 gallerie artificiali per uno sviluppo di 350 m.
La rimessa e l'officina	Edificio per il rimessaggio dei tram e officina di manutenzione di 7.500 mq coperti.
La centrale operativa	Edificio di 500 mq su tre livelli composto da uffici, sala operativa e locali tecnici
Per muovere i 14 tram	30 km di linea elettrica sospesa, 30 km di cavi a fibre ottiche per il controllo e il segnalamento, 25 MW di potenza elettrica installata distribuita da n° 10 sottostazioni.
Le intersezioni con la viabilità	n° 32 attraversamenti veicolari e pedonali regolati da semafori.
L'ambiente	30.000 mq di sede tramviaria inerbita, 25.000 mq di materassi in antivibranti posati, 7.000 mq di aiuole realizzati, 950 alberi e arbusti piantati.
Altre opere connesse alla realizzazione della linea	Realizzati nuovi acquedotti per uno sviluppo totale di 3.800 m, nuovi tratti di piste ciclopedonali, difese spondali del fiume Serio e dei torrenti Cerso e Albina.

(Fonte TEB)

Fig. 1 – I numeri della tramvia di Bergamo-Albino.

so del sedime delle ex ferrovie delle Valli, sulla costruzione di tracciati tramviari nuovi e, infine, sulla riqualificazione, potenziamento e integrazione del servizio ferroviario sulle linee RFI.

La Linea metrotramviaria T1 Bergamo-Albino, esercitata con la serie Sirio (fig. 2) è il primo tratto del disegno di un sistema trasportistico che vedrà, nel prossimo futuro sviluppi progettuali e importanti investimenti e che ha tra le sue priorità:

- il collegamento tra la Stazione FS Marconi in Bergamo e l'Aeroporto internazionale di Bergamo - Orio al Serio nell'ambito del collegamento del sistema aeroportuale lombardo (la cui progettazione è in corso);
- la linea metrotramviaria T2 della Valle Brembana da Bergamo a Villa d'Almè (di cui è stato recentemente aggiornato e completato il progetto preliminare);
- la linea cittadina urbana T3 (per cui sta per essere aggiudicata la gara per la progettazione preliminare, da via Corridoni al Nuovo Ospedale "Papa Giovanni XXIII");
- il sistema ferroviario metropolitano lungo le direttrici Ponte San Pietro - Albano Sant'Alessandro e Bergamo - Treviglio, utilizzando i

binari ferroviari (per cui è stato predisposto lo studio di fattibilità)."

Al capolinea di Bergamo le Autorità sono state accolte dalle note dell'inno nazionale suonato dai musicisti dell'Associazione Bergamasca



Quantità/ Quantity	14
Lunghezza [mm]/ Length [mm]	32060
Larghezza [mm]/ Width [mm]	2400
Altezza [mm]/ Height [mm]	3414
Altezza pavimento dal p.d.f. [mm]/ Floor height from t.o.z. [mm]	350
Diametro ruote [mm]/ Wheel diameter [mm]	648
Scartamento [mm]/ Rail gauge [mm]	1435
Passo carrello [mm]/ Bogie wheelbase [mm]	1700
Rodiggio/ Wheel arrangement	Bo-2-Bo
Posti a sedere / Seating places	62
Posti in piedi (6 pass/m ²) / Standing capacity (6 pass/m ²)	177
Posti riservati HK/ HK reserved area	2
Capacità totale/ Total capacity	239
Velocità massima [km/h]/ Max speed [km/h]	70
Potenza nominale [kW]/ Nominal power [kW]	4x106
Alimentazione [V cc]/ Voltage [V dc]	750



(Fonte Ansaldo Breda – TEB)

Fig. 2 – Principali caratteristiche del materiale rotabile Sirio per la tramvia di Bergamo-Albino.

Bande Musicali. TEB Spa ha scelto di devolvere alle vittime del terremoto in Abruzzo quanto inizialmente stanziato per i momenti di intrattenimento dell'inaugurazione (Comunicato stampa Tramvie Elettriche Bergamasche, 24 aprile 2009).

INDUSTRIA

MaIS S.p.A. nella compagine di NTV

Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), il primo operatore privato italiano nel trasporto ferroviario di persone sulla rete ad Alta Velocità, ha annunciato l'ingresso di MaIS S.p.A. nel capitale della società con una quota del 5%. MaIS S.p.A., holding di partecipazioni industriali e finanziarie, è controllata da Isabella SERAGNOLI. Isabella SERAGNOLI è inoltre presidente del gruppo industriale Coesia, macchine automatiche per il packaging, a

Soci NTV	Quote NTV	Azionisti di riferimento del socio NTV
Totale MDP Holding	33,5%	Della Valle - Montezemolo - Punzo (quote paritetiche)
IMI Investimenti	20,0%	Intesa SanPaolo
SNCF/VFE-P SA	20,0%	
Generali Financial Holdings FCP-FIS	15,0%	
Nuova Fourb	5,0%	Bombassei
MaIS SpA	5%	Seragnoli
Reset 2000	1,5%	Sciarrone
Totale	100,00%	

(Fonte NTV)

Fig. 3 – Il nuovo assetto societario di NTV.

cui fa capo anche G.D. S.p.A., operatore mondiale nella tecnologia per la produzione e il confezionamento di sigarette. L'avvocato L. di MONTEZEMOLO, presidente di NTV, ha commentato: "Con l'ingresso di MaIS, dopo Bombassei, entra in NTV un'altra famiglia di imprenditori puri e privati, leader nel settore manifatturiero. Si completa così il gruppo degli azionisti (fig. 3) che conta già una grande banca, una grande assicurazione e un forte partner industriale" (*Comunicato stampa NTV*, 27 gennaio 2009).

OICE: in flessione il primo trimestre, appalti integrati in recupero

I dati di marzo confermano la tendenza recessiva della domanda dei servizi di ingegneria e architettura rilevata nei mesi di gennaio e febbraio, chiudendo un primo trimestre in flessione. Infatti, secondo l'aggiornamento mensile al 31 marzo dell'Osservatorio OICE-Informatel, le gare per servizi di ingegneria e architettura indette nell'ultimo mese sono state 374 (45 sopra soglia) per un importo complessivo di 60,3 milioni di euro (45,4 sopra soglia). Il confronto con marzo 2008 vede crescere il numero dell'11,0% (-8,2% sopra soglia e +14,2% sotto soglia) ma diminuire il valore del 19,4% (-26,1% sopra soglia e +11,7% sotto soglia).

Complessivamente nel primo trimestre sono state indette 983 gare (129 sopra soglia) con un valore di 182,8 milioni di euro (144,4 sopra soglia). Il confronto con il primo trimestre 2008 risulta quindi negativo: il numero delle gare si riduce del 15,5% (-13,4% sopra soglia e -15,8% sotto soglia) mentre il loro valore scende del 10,7% (-8,0% sopra soglia e -19,5 sotto soglia) presentando una flessione del 16,5% rispetto alla media degli importi rilevati nel primo trimestre del quinquennio precedente.

Continua ad essere allarmante l'andamento dei ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base agli ultimi dati raccolti in marzo, il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2008, è stato del 33,6%, che raggiunge il 54% nell'aggiudicazione della gara dell'Azienda Ospedaliera Universitaria San Luigi Gonzaga di Torino per il conferimento di incarico per la progettazione preliminare, definitiva, esecutiva della sopraelevazione del magazzino farmacia di tre piani adibiti a farmacia, laboratorio analisi e anatomia patologica. Secondo un'indagine del Consiglio Nazionale degli Ingegneri, non ancora pubblicata, la media dei ribassi nel periodo luglio-agosto 2008, calcolata sulle 710 aggiudicazioni rilevate, è stata del 37,4%, con punte non infrequenti del 70 e 80% ed un caso di ribasso del 90,1%.

Tornando ai dati dell'Osservatorio è da notare che ad eccezione delle Regioni e delle aziende sanitarie e ospedaliere, che aumentano la loro domanda rispettivamente del 77,4% e del 102,0%, tutte le altre stazioni appaltanti mostrano una forte flessione del valore: gli ex IACP -93,8%, le Università e gli enti di ricerca -85,7%, i Consorzi e le Comunità Montane -54,1%, le Amministrazioni dello Stato -52,1%, le società concessionarie -40,0%, le Province -7,4%, i Comuni -2,6% (-37,3% i Comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti).

Il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, passato dalle 149 unità del gennaio-marzo 2008 alle 129 dello scorso trimestre, mostra una contrazione del 13,4%. Anche nell'insieme degli altri partner dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta una tendenza recessiva connotata, però, da una flessione (-6,5%) meno accentuata di quella italiana. L'incidenza del nostro Paese continua, comunque, ad attestarsi su un modesto 3,4% nel primo trimestre (Francia 36,0%, Germania 11,7%, Spagna 10,7%, Gran Bretagna 5,1%, Polonia 6,1%, ecc.).

La domanda indiretta di progettazione, che si esprime attraverso le gare per affidamento congiunto di lavori e servizi di ingegneria, mostra nel primo trimestre una evoluzione tendenziale positiva degli importi a base d'asta. Sono 210 le gare pubblicate, per un valore accertato di 1.894 milioni di euro. A fronte di una contrazione numerica del 12,5%, l'incremento del valore risulta pari al 43,2% rispetto al gennaio-marzo 2008 (*Comunicato stampa OICE*, 7 aprile 2009).

VARIE

Torino: inaugurata Porta Nuova

Inaugurata la rinnovata stazione di Torino Porta Nuova. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti A. MAR-

TEOLI insieme con il Presidente della Regione Piemonte M. BRESSO, il Sindaco di Torino S. CHIAMPARINO, l'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato M. MORETTI e l'Amministratore Delegato di Grandi Stazioni (Gruppo FS) F. BATTAGLIA hanno inaugurato le aree riqualificate del terzo terminal ferroviario più grande d'Italia: presenti anche esponenti del mondo industriale e immobiliare piemontese.

Dopo tre anni di lavoro Torino Porta Nuova riapre alla città con ambienti e servizi rinnovati ed ampliati, in grado di rappresentare e promuovere un processo di risanamento e di sviluppo dei quartieri e degli spazi urbani circostanti.

La principale stazione di Torino, mai inaugurata, ha vissuto oggi il suo primo simbolico taglio del nastro. La prima parte della stazione venne aperta al pubblico nel dicembre 1864, ma i lavori vennero ultimati nel 1868: in quell'anno Torino non era più Capitale d'Italia e si preferì non procedere all'inaugurazione ufficiale della stazione realizzata da A. MAZZUCCHETTI per celebrare i fasti del Regno.

In generale

Sono complessivamente 50mila i metri quadrati riqualificati di cui 15mila dedicati ai servizi, allo shopping e al ristoro. Installate, inoltre, 6 scale mobili e 6 tra ascensori e montacarichi. Superfici restaurate per oltre 13mila m² - tra facciate, marmi e controsoffitti - e più di 23mila m² di nuovi pavimenti e rivestimenti, così si presenta il "cuore" della rigenerazione urbana e del complessivo programma di "rinascimento" della stazione e della città, anche in vista del grande appuntamento del 2011 che vede la Città rappresentare l'Italia intera nel 150° anniversario dell'unità del Paese.

I lavori a Torino Porta Nuova proseguiranno per rendere operative, nei prossimi mesi, tutte le strutture commerciali che contribuiranno, insieme al resto delle opere già realizzate, alla valorizzazione della stazione.

Gli interventi, per un valore di 45 milioni di euro, sono stati eseguiti in

condizioni uniche: durante i lavori la stazione ha continuato ad essere operativa, garantendo la piena fruibilità agli oltre 190mila passeggeri che ogni giorno la attraversano e ai 400 treni che quotidianamente arrivano e partono dai suoi 20 binari.

Il Gruppo FS impegnato nella riqualificazione e gestione delle 13 più importanti stazioni italiane, ha restituito a Torino un edificio ferroviario rinnovato e più funzionale.

Oltre all'aspetto conservativo, il restyling ha introdotto una nuova distribuzione degli spazi interni, rendendoli più vicini alle esigenze dei 70 milioni di viaggiatori e cittadini che ogni anno frequentano la stazione, terza per grandezza in Italia.

I nuovi percorsi

I percorsi pedonali, i parcheggi, i luoghi di sosta dei mezzi pubblici che affluiscono nel nodo della stazione sono stati oggetto di un totale ripensamento, mirato a razionalizzare l'intero sistema delle percorrenze e a renderlo fruibile a tutti (sono state installate più di 1 km di guide per non vedenti e 18 mappe tattili).

Il nuovo assetto si basa sull'asse centrale di distribuzione posto in corrispondenza dell'atrio, sul quale confluiranno i flussi provenienti dalla metropolitana e diretti verso i treni; contestualmente è potenziato l'asse trasversale già esistente che proviene da Via Sacchi.

Il sistema di accesso con accompagnamento auto viene mantenuto su Via Nizza e opportunamente riorganizzato per migliorarne l'immagine e la funzionalità, mentre il lato di Via Sacchi è destinato agli accessi con tram e taxi: in una seconda fase dei lavori in questa area verrà realizzato un parcheggio interrato.

Il porticato affacciato su Via Sacchi, liberato dalle auto, è stato chiuso con pareti vetrate trasparenti, recuperando in questo modo aree di grande qualità architettonica che accoglieranno servizi commerciali per viaggiatori e cittadini.

Due gruppi di scale fisse e mobili e tre nuclei scala circolari con ascen-

sori panoramici collegano il piano terra con il nuovo mezzanino, realizzato nell'area compresa tra la galleria centrale e le due ali laterali; altri spazi sono stati realizzati all'interno delle due ali laterali per accogliere servizi primari e secondari.

Al piano terra, nella zona centrale, sono state realizzate due nuove isole vetrate destinate ad ospitare i servizi primari e secondari. È così nata nella zona centrale della stazione una "piazza" attrezzata con servizi ai viaggiatori e opportunità per il tempo libero.

Recupero architettonico

Un accurato restauro ha interessato gli ambienti esistenti, con opere di ripulitura e ripristino di pavimentazioni, vetrate, intonaci e di quelle particolarità architettoniche che presentavano un pessimo stato di conservazione.

Il recupero e la valorizzazione dell'architettura originaria è avvenuto anche con l'introduzione di elementi innovativi che hanno esaltato le particolarità architettoniche e la qualità spaziale della stazione.

Porta Nuova, nuova piazza

Con la realizzazione del progetto, le superfici destinate ai servizi per il viaggio, il ristoro, lo shopping, la cultura e il tempo libero sono state notevolmente incrementate, passando da 5.000 m² ai 15.000 m² previsti a regime.

La stazione riqualificata sarà un moderno centro servizi e shopping in cui sviluppare nuovi business e nuove opportunità culturali, situata nel cuore della città e del sistema di trasporto intermodale.

Partono ora i lavori di finitura e allestimento degli spazi commerciali, che saranno completati nel corso del primo semestre 2009: l'apertura al pubblico dei nuovi negozi avverrà gradualmente e sarà completata nel corso dell'anno.

Tanti i servizi presenti come banche, ufficio postale, autonoleggi, informazione e promozione turistica, ufficio cambi e farmacia.

Circa 15mila m² dedicati allo shopping e alla ristorazione, per un

totale di circa 70 punti vendita distribuiti su 2 livelli, aperti sette giorni su sette dalle 8 alle 22, con un assortimento completo che va dagli alimentari agli articoli per la casa, dai ristoranti all'abbigliamento, dai libri ai prodotti di telefonia ed elettronica, in grado di soddisfare le esigenze per un acquisto personale o per un dono prima della partenza.

Gli impianti: illuminazione, accessibilità e sicurezza

Oggi Torino Porta Nuova vanta moderni impianti di climatizzazione, illuminazione, informazione, sicurezza e controllo che coprono l'intera stazione. Sono stati creati nuovi locali tecnici per ospitare tutte le nuove dotazioni impiantistiche, elettriche e meccaniche. Il nuovo sistema di controllo e di sicurezza è costituito da oltre 100 telecamere posizionate all'interno di stazione collegate alla sala di controllo e pronto intervento presidiata 24 ore su 24. L'illuminazione degli ambienti interni è stata ottimizzata attraverso il restauro degli elementi di illuminazione esistenti e l'inserimento di nuove lampade ad alto rendimento perfettamente integrate negli elementi architettonici della stazione. Infine, nuovi sistemi di informazione e di comunicazione al pubblico, insieme a nuovi servizi per i disabili integrati da mappe della stazione e percorsi tattili per non vedenti, completano la riqualificazione di Porta Nuova (*Comunicati Stampa Grandi Stazioni*, 4 febbraio 2009).

Linea AV/AC Milano - Bologna: esercitazione di soccorso e protezione civile

Nella notte fra venerdì 3 e sabato 4 aprile, nella galleria ferroviaria di Somaglia, sulla linea AV/AC Milano - Bologna, si è svolta un'esercitazione di soccorso e protezione civile.

Coinvolte le strutture di emergenza e di primo intervento di RFI e TRENITALIA (società del Gruppo FS), con il coordinamento della Prefettura di Lodi U.t.g. (Ufficio Territoriale del Governo) di Lodi e l'inter-

vento di tutti gli Enti Istituzionali che si occupano di protezione civile in provincia.

Si ringraziano per la disponibilità offerta la Regione Lombardia, l'Amministrazione Provinciale di Lodi, le Amministrazioni Comunali di Somaglia e Senna Lodigiana, tutte le forze dell'ordine, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, il Servizio di Emergenza ed Urgenza 118, le associazioni di volontariato di protezione civile, il locale Comitato della Croce Rossa Italiana e la Società Autostrade.

La simulazione, prevista dal DM "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" del 2005, rientra tra le iniziative svolte periodicamente, come previsto dai Piani di emergenza, per migliorare sempre più gli standard di sicurezza nei luoghi di lavoro e la tutela delle persone, delle cose e dell'ambiente. L'esercitazione è stata inserita nel piano di attività di RFI e TRENITALIA, per la formazione del personale sull'attivazione delle procedure di primo intervento.

Scopo della simulazione era addestrare il personale ferroviario nella gestione, con efficacia, la situazione di emergenza e i volontari nelle operazioni di soccorso sanitario e logistico.

Lo scenario dell'operazione consisteva nel principio d'incendio di un treno viaggiatori Alta Velocità, fermo all'interno della galleria di Somaglia e la messa in sicurezza dei passeggeri lungo gli appositi camminamenti, assistiti dal personale di bordo che, tramite il sistema di telefonia mobile GSM-R, ha informato la Sala Operativa di Bologna di RFI - la torre di controllo che gestisce il traffico alta velocità - e mantenuto i contatti con l'esterno.

Particolare attenzione è stata posta alla verifica dell'efficacia e della rapidità di attivazione delle procedure per la gestione delle emergenze, specie nei minuti che hanno preceduto l'intervento dei soccorsi pubblici (*Comunicato Stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 4 aprile 2009).

Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

I progettisti ferroviari italiani hanno sempre avuto un notevole impatto sul mercato industriale di settore, producendo ottime apparecchiature per la manutenzione ferroviaria. Un ponte di lavoro è un mezzo d'opera ferroviario semovente destinato al personale addetto alla costruzione, revisione e manutenzione delle linee aeree di trazione elettrica ferroviaria. Lo studio di ingegneria Ing. STANZIONE ha ultimamente terminato la progettazione di un nuovo apparato per l'ausilio alla manutenzione della linea aerea ferroviaria. Si tratta di una nuova piattaforma ferroviaria AS6000 (fig. 4), avente una propria motorizzazione (motore Deutz 2011 - diesel) che le permette di operare autonomamente a tutti gli azionamenti di tipo idraulico.



(Fonte Studio Ing. STANZIONE)

Fig. 4 - La nuova scala per manutenzione ferroviaria AS6000.

La macchina si compone essenzialmente di tre macrogruppi: il telaio di base a graticcio, il ponte di lavoro ad assetto variabile, il gruppo motore - trasmissione. Sul telaio sono ricavate tutte le interfacce necessarie per alloggiare il ponte e il gruppo motore.

L'impianto di sollevamento a colonne multiple è posto in posizione quasi centrale mentre il gruppo motore è situato all'estremità opposta. Differentemente dalle altre autoscale in commercio, l'AS6000 non ha il gruppo motore equilibrante, ossia il gruppo motore non è collocato a ridosso della colonna multipla e solida-

le con essa per ottenere un effetto stabilizzante, ma è in tutt'altra posizione. Ciò ha comportato un lieve incremento della massa stabilizzante, ottenendo però una equa distribuzione del carico per asse e per ruota, situazione questa ultima molto vantaggiosa nei confronti della stabilità di marcia. Il terrazzino di lavoro vero e proprio è realizzato con profilati metallici e lamiera ad alto limite elastico; è costituito da una parte fissa e da una parte mobile scorrevole su guide in delerlin.

L'accesso alla piattaforma avviene attraverso una scala telescopica. I due piani di calpestio della piattaforma (fisso e mobile) sono realizzati in lamiera di alluminio (5 mm di spessore) mandorlata contrastata da basi di legno (compensato marino 20 mm).

La sicurezza attiva e passiva è garantita da una serie logica di controlli effettuati da dispositivi sequenziali e ridondanti; è compreso il sistema di controllo del carico sollevabile.

In emergenza, una pompa ad energia umana permette il rientro in sagoma ferroviaria del terrazzino.

La macchina possiede il marchio CE ed è stata sottoposta a collaudo di certificazione.

Le velocità di avanzamento sono due e sono selezionabili. Quando si opera dalla piattaforma, in modo automatico si inserisce la prima velocità (*Comunicato stampa Studio Ing. Stazione, 7 aprile 2009*).

LINEE GUIDA PER GLI AUTORI

(Istruzioni su come presentare gli articoli per la pubblicazione sulla rivista "Ingegneria Ferroviaria")

La collaborazione è aperta a tutti – L'ammissione di uno scritto alla pubblicazione non implica, da parte della Direzione della Rivista, riconoscimento o approvazione delle teorie sviluppate o delle opinioni manifestate dall'Autore – I manoscritti vengono restituiti – La riproduzione anche parziale di articoli o disegni è permessa solo citando la fonte.

La Direzione della Rivista è autorizzata ad utilizzare gli articoli ricevuti anche per la loro pubblicazione su altre riviste del settore, edite da soggetti terzi in lingue straniere, in un'ottica di reciproca collaborazione. In ogni caso, la pubblicazione degli articoli ricevuti, anche su altre riviste avverrà sempre a condizione che siano indicati la fonte e l'autore dell'articolo.

Al fine di favorire la presentazione delle memorie, la loro lettura e correzione da parte del Comitato di Redazione nonché di agevolare la trattazione tipografica del testo per la pubblicazione su "*Ingegneria Ferroviaria*", si ritiene opportuno che gli Autori stessi osservino gli standard di seguito riportati.

L'articolo dovrà essere necessariamente su supporto informatico, preferibilmente in formato WORD per Windows, con il testo memorizzato su un supporto informatico idoneo ed accettato dalla redazione (CD-Rom, DVD, pen-drive...) ed una stampa su carta.

Tutte le figure (fotografie, disegni, schemi, ecc.) devono essere progressivamente richiamate nel corso del testo. Le stesse devono essere fornite complete della relativa didascalia. Tutte le figure devono essere inserite su supporto informatico (CD-Rom, DVD o Pen Drive) e salvate in formato TIFF o EPS ad alta risoluzione (almeno 300 dpi). E' richiesto inoltre l'inserimento nei suddetti supporti delle stesse immagini ma in formato compresso .JPG (max 50KB per immagine).

E' consentito, a titolo di suggerimento, includere a titolo di bozza di impaginazione un'ulteriore copia cartacea che comprenda l'inserimento delle figure nel testo.

Si pregano i signori autori di utilizzare rigorosamente, nei testi presentati, le unità di misura del Sistema Internazionale (SI), utilizzando le relative regole per la scrittura delle unità di misura, dei simboli e delle cifre.

All'Autore di riferimento è richiesto di indicare un indirizzo di posta elettronica per lo scambio di comunicazioni con il Comitato di Redazione della rivista.

Per eventuali ulteriori informazioni sulle modalità di presentazione degli articoli contattare la Redazione della Rivista – Tel. 06.4827116 – Fax 06.4742987 - redazioneif@cifi.it