

Notizie dall'estero

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Parte il "Marco Polo Express", nuovo collegamento ferroviario merci Italia-Bielorussia

È stato inaugurato ufficialmente, nella sala consiliare del Palazzo del Comune di Portogruaro, alla presenza del Vice Ministro dello Sviluppo Economico A. URSO, del Vice Ministro degli Affari Esteri della Bielorussia V. VORONETSKY, dell'amministratore delegato di Italia Logistica R. SCIOLTI e dell'amministratore delegato di FS Logistica G. GALLONI, il Marco Polo Express, il nuovo servizio di logistica integrata che collegherà in tre giorni l'interporto di Portogruaro con quello di Brest in Bielorussia. Il collegamento è stato progettato da Italia Logistica (50% Gruppo FS e 50% SDA - Poste) in collaborazione con TRENITALIA Divisione Cargo (100% Ferrovie dello Stato) e Polrail (50% Ferrovie dello Stato e 50% Ferrovie Polacche).

Dall'interporto di Brest le merci verranno distribuite verso altre destinazioni dell'Europa dell'Est in collaborazione con la società nazionale bielorusa di logistica e le ferrovie statali bielorusse. Target del nuovo servizio sono gli operatori e le industrie italiane interessate ai collegamenti di import / export per e dall'Europa dell'Est, fino a raggiungere - via ferrovia - i lontani porti del Far East.

La Piattaforma di Origine del servizio è stata individuata in Portogruaro per la sua posizione strategica in termini di collegamento ferro-

viario in export verso l'Europa dell'Est. Sarà possibile comunque rendere operative anche ulteriori piattaforme ed interporti collegati o collegabili con l'attuale rete di servizio di Italia Logistica sul territorio nazionale (Bologna Interporto, Marcianise, Catania).

Nella Piattaforma di Interscambio, individuata in Brest (Bielorussia), verrà stoccata la merce per la destinazione locale o per la distribuzione verso Scandinavia, Polonia, Repubbliche Baltiche, Bielorussia, Russia, da dove verranno poi rilanciati i trasporti per le diverse direttrici di traffico (ferroviario/autostradale), fino ai porti del "far East".

Il nuovo servizio tra Portogruaro e Brest fornirà agli operatori e alle imprese interessate, oltre al servizio di ritiro della merce presso ogni punto d'Italia (a mezzo terminalizzazione via strada) anche l'inoltro verso i paesi collegati.

Il servizio verrà effettuato a treno completo, con una frequenza iniziale di 1 treno a settimana. I tempi di percorrenza saranno di 3 giorni per raggiungere l'interporto di Brest. Da qui, dopo altri 2 giorni, sarà possibile ritirare la merce a Mosca (*Comunicato stampa congiunto Logistica Ferrovie dello Stato, Italia Logistica, SDA, 23 marzo 2010*).

"Ferrovia 2030" elimina le carenze della rete ferroviaria

Il 22 e il 23 marzo l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e le FFS hanno informato i Cantoni e i media sullo stato dei lavori di "Ferrovia 2030". La

consultazione sarà avviata presumibilmente nella primavera del 2011, una volta ultimato il progetto. Il Parlamento ha commissionato il progetto per eliminare le carenze attuali e future e realizzare un'infrastruttura ferroviaria al passo con i tempi. A dicembre 2008 il Consiglio federale ha definito il quadro per la pianificazione e il finanziamento, dando mandato all'UFT di elaborare due varianti, l'una di 21 e l'altra di 12 miliardi di franchi. Il finanziamento sarà garantito tramite il Fondo per i trasporti pubblici (FTP).

"Ferrovia 2030" è la soluzione adeguata per affrontare la domanda crescente nel settore ferroviario. Eliminando le carenze e potenziando dove è necessario si garantisce un elemento essenziale dell'attrattiva della Svizzera: un'offerta di trasporti pubblici ricca e ben funzionante.

Più capacità ed esercizio ferroviario stabile. Sulla base di un'analisi dettagliata della domanda, della relativa offerta di trasporto necessaria e di una scala di priorità "Ferrovia 2030" garantisce maggiore capacità negli orari di punta su tratte sovraccaricate che collegano centri importanti e, nella variante che prevede investimenti di 21 miliardi di franchi, anche su tratte regionali.

Ciò significa che saranno disponibili più posti a sedere sui treni in servizio lungo il lago Lemano tra Ginevra, Losanna e il Basso Vallese o anche tra Berna, Zurigo e Winthertur. L'aumento dei collegamenti interessa inoltre le agglomerazioni di Berna, Basilea e Zurigo.

Sono necessari inoltre investimenti per l'impiego di treni più lunghi, per treni a due piani o eventualmente per ulteriore materiale rotabile. Esempi di misure prioritarie sono il risanamento completo delle stazioni di Losanna e Ginevra, l'aumento dei profili delle gallerie e delle tratte in Vallese o il potenziamento di tratte particolarmente cariche, come la realizzazione di quattro binari sull'intera tratta Zurigo-Winthertur.

Per fare in modo che l'esercizio

ferroviario sia al passo con l'aumento della domanda, è indispensabile investire nelle stazioni e nelle installazioni tecniche: in molti casi occorre ampliare gli accessi ai marciapiedi nonché adattare l'approvvigionamento energetico e altre installazioni. Per il traffico merci sono previsti interventi ai piedi del Giura (galleria del Ligerz) come pure tra Basilea e Zurigo. La variante di 21 miliardi prevede inoltre l'aumento dell'altezza e della larghezza delle gallerie lungo il corridoio nord-sud.

Sull'asse del San Gottardo potranno in questo modo circolare treni con contenitori di dimensioni maggiori, particolarmente importanti dal punto di vista del trasferimento modale del traffico.

Secondo la pianificazione attuale di "Ferrovia 2030", le misure e i progetti in programma sono divisi in prima e seconda priorità. Tali misure sono state discusse dal Parlamento come pure dai Cantoni e dalle imprese di trasporto nell'ambito della legge SIF. Le misure in seconda priorità devono essere ulteriormente approfondite: i lavori sono ancora in corso.

Finanziamento tramite il fondo FTP. Un aspetto del progetto "Ferrovia 2030" che farà discutere sarà il finanziamento. Il Parlamento ha deciso che gli investimenti per Ferrovia 2030 saranno finanziati tramite il Fondo FTP. Ciò significa che la durata del fondo deve essere prolungata oltre il termine previsto. Inoltre si dovranno definire ulteriori fonti di finanziamento limitate nel tempo. Sono all'esame, tra le altre, una tassa sulle licenze per conducenti dei trasporti pubblici oppure una nuova destinazione della quota della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) versata ai Cantoni. Questi ultimi e i media sono stati informati circa lo stato dei lavori riguardanti queste e altre possibili fonti di finanziamento, come ad esempio un aumento temporaneo dell'IVA (*Comunicato stampa FFS*, 23 marzo 2010).

TRASPORTI URBANI

Fornitura Faiveley per Bombardier

Faiveley Transport conquista un ordine da Bombardier Trasporti Nord America per la fornitura del sistema frenante, del sistema di gestione delle porte e di climatizzazione sulla flotta tramviaria della Città di Toronto. Faiveley equipaggerà in una prima fase 204 tram, con opzione prevista per altri 410 tram. Questo ordine è un importante passo avanti per Faiveley nell'intento di rafforzare la presenza nel mercato nordamericano.

L'impianto frenante è un sistema tradizionale di frenatura per veicoli leggeri comprensivo del controllo elettronico, idraulico e delle pinze e dei dischi freni. I componenti per la sezione idraulica del sistema frenante sarà prodotta in Nord America. Faiveley fornirà anche il sistema di gestione e controllo delle porte (4 porte per ogni tram), compresa una rampa di accesso per passeggeri diversamente abili. Le porte hanno sistemi

di apertura a scorrimento in sezioni singole o doppie a comando elettrico.

L'impianto HVAC sarà inoltre interamente fabbricato nel Nord America. Parte del materiale sarà consegnato dallo stabilimento di Bombardier Transportation sito in Campania tra la fine Dicembre 2010 e la fine gennaio 2011, mentre le consegne per i primi 204 tram si concretizzeranno nel biennio 2014-2015 (*Comunicato stampa Faiveley Transport*, 23 marzo 2010).

INDUSTRIA

Contratto in Nigeria per la GE

Il Ministero dei Trasporti della Nigeria e GE Transportation hanno annunciato oggi che il le ferrovie nigeriane prenderanno in consegna i primi cinque locomotori diesel della serie C25 (fig. 1), introducendo così nuova tecnologia per il sistema ferroviario della Nigeria.

Le locomotive saranno utilizzate per il trasporto merci e per servizio



(Fonte GE)

Fig. 1 – La loco della serie C25 per le Ferrovie Nigeriane.

NOTIZIARI

passaggeri. La restante trince di 20 locomotive sarà consegnata nella seconda metà del 2010.

Le locomotive modello C25 a sei assi sono state costruite da GE Transportation Sud America, nell'impianto controllato GE Transportation che si trova in Brasile. Le locomotive sono dotate della motorizzazione tipo GE 7FDL che si basa sulla affidabile architettura a 12 cilindri, erogante 2500 cavalli. Il motore è fornito dallo stabilimento di produzione GE Transportation sito a Grove City, USA. Le locomotive sono state progettate specificamente per accordarsi alle normative sul peso assiale massimo vigenti in Nigeria. La GE Transportation Sud America costruisce locomotori diesel elettrici della serie AC44, Dash 9 e della Serie C negli stabilimenti brasiliani dal 1967 e ha assemblato più di 1.000 locomotive, che operano in oltre 15 paesi in tutto il mondo.

La rete ferroviaria nigeriana è costituita da 3.505 km di linee a semplice binario, tutte a scartamento di 1067 mm (*Comunicato stampa General Electric Transportation*, 5 febbraio 2010).

Bombardier: maxi commessa da 7 miliardi di euro in Francia

Bombardier Transportation si è aggiudicata la gara per i nuovi treni regionali a due piani indetta dalle ferrovie francesi (SNCF). Il contratto quadro prevede la progettazione e la realizzazione di 860 treni a doppio piano per il trasporto regionale per un valore totale di 7 miliardi di euro, finanziati dalle Regioni francesi. Contestualmente alla firma dell'accordo quadro, SNCF ha firmato l'ordine dei primi 80 treni per un valore di circa 800 milioni di euro.

Finora sono sei le Regioni che finanzieranno questo progetto: Aquitaine, Bretagne, Centre, Nord-Pas de Calais, Provence-Alpes-Côte d'Azur e Rhône-Alpes. Le prime consegne sono previste per la fine di giugno 2013 e si concluderanno entro dicembre 2015.

Bombardier ha realizzato una

piattaforma completamente nuova del treno a due piani (fig. 2) appositamente per questa gara. Il concetto modulare soddisfa le diverse esigenze per i servizi suburbani, regionali e intercity; le ampie carrozze offrono un elevato livello di comfort (fig. 3); l'architettura articolata e l'assenza di barriere tra una carrozza e l'altra creano la totale visibilità all'interno

del treno e un maggiore senso di sicurezza.

Questo treno ha caratteristiche tecniche innovative in termini di affidabilità e sostenibilità, e genera notevoli benefici economici, come la riduzione dei costi di manutenzione e consumo di energia.

Il nuovo treno regionale a doppio



(Fonte Bombardier Transportation)

Fig. 2 - Il nuovo "concetto" di treno modulare a due piani di Bombardier - esterni.



(Fonte Bombardier Transportation)

Fig. 3 - Il nuovo "concetto" di treno modulare a due piani di Bombardier - interni.

piano è stato ideato dal team di Bombardier di Crespin, nel nord della Francia, dove lavorano 2.000 addetti, di cui 500 ingegneri. Bombardier progetterà, costruirà e testerà questo materiale rotabile presso lo stesso sito produttivo.

“Questa commessa dimostra la leadership di Bombardier nell’industria ferroviaria e nel trasporto regionale in particolare”, ha dichiarato R. TAZZIOLI, Presidente e Amministratore Delegato di Bombardier Transportation Italy, che ha poi confermato “la volontà di partecipare a tutte le gare che si apriranno per il trasporto locale in Italia, per le quali siamo pronti a portare a Vado Ligure parte importante della produzione”.

Bombardier in Francia ha già all’attivo una commessa per 700 treni per il trasporto regionale del modello AGC – Autorail Grande Capacité e per 172 esemplari (con opzione per ulteriori 200) dello SPACIUM, che ha debuttato nell’Ile de France lo scorso 13 dicembre.

Bombardier Transportation in Italia è una delle più importanti realtà manifatturiere nel settore del materiale rotabile ed è coinvolta nei più importanti progetti ferroviari del Paese. Per citare alcuni esempi: la locomotiva TRAXX F 140 DC, presentata proprio a Vado Ligure, sede esclusiva di produzione di questa ultima nata della grande famiglia TRAXX; i diversi tipi di locomotive elettriche di TRENITALIA; il treno ad alta velocità ETR500 (come membro del Consorzio Trevi); la navetta per il movimento passeggeri dell’Aeroporto di Fiumicino; i tram di Milano e Palermo; il sistema propulsivo dei nuovi veicoli della metropolitana di Roma e il sistema per la gestione del traffico presenti in varie parti del sistema ferroviario italiano (SCMT). Il gruppo impiega circa 800 persone in Italia; di queste 600 sono impiegate nello stabilimento di Vado Ligure, fondato nel 1905 e dove ad oggi sono state costruite più di 1.500 locomotive. Le restanti 200 persone lavorano nel centro di ingegneria di Roma, dedicato allo sviluppo dei sistemi di controllo segnalamento e gestione del

traffico ferroviario. (*Comunicato stampa Bombardier Transportation*, 24 febbraio 2010).

Vossloh: consolidamento della presenza nei componenti per sistemi di fissaggio rotaia

La Vossloh AG rileva il segmento della Saargummi Deutschland GmbH attivo nel ramo degli elastomeri per massicciate ferroviarie e rafforza così la presenza della Fastening Systems. Il segmento, con una sede a Wadern-Büschfeld nel Land tedesco del Saarland, è uno dei principali produttori di spessori e sottopiatra elastici per sistemi di fissaggio per rotaia.

Con questa acquisizione la Vossloh non solo aumenta la portata del proprio valore nel settore dei sistemi di fissaggio, ma si assicura un serie di conoscenze professionali specifiche nella più avanzata di lavorazione della gomma, sintetica e naturale. L’attività di produzione della Saargummi Deutschland GmbH nel ramo delle massicciate continuerà, anche dopo l’acquisizione, presso la sede aziendale di Wadern-Büschfeld. Il consiglio di amministrazione della Vossloh AG ha già dato la propria approvazione alla

transazione che verrà effettuata nel corso del secondo trimestre dell’anno.

Oggi la Vossloh è attiva sui mercati delle tecnologie ferroviarie a livello mondiale. In questo ambito il gruppo industriale concentra il proprio “core business” sulle infrastrutture ferroviarie nonché sui veicoli su rotaia e bus elettrici. Allo stesso modo l’attività operativa, controllata dalla Vossloh AG quotata presso il MDAX tedesco, è suddivisa in due settori commerciali Rail Infrastructure e Transportation (denominazione precedente: Motive Power&Components). Nell’anno di esercizio 2009, la Vossloh, con ben 4.700 lavoratori, ha raggiunto un fatturato di 1,17 miliardi di Euro e un risultato ante interessi e imposte (EBIT) di 137,9 milioni di Euro (*Comunicato stampa Vossloh*, 29 marzo 2010).

VARIE

Sistemi MERMEC a bordo del nuovo treno diagnostico ad alta velocità delle ferrovie Turchie

MERMEC Group è leader mondiale nella fornitura di soluzioni all’a-



(Fonte MERMEC Group)

Fig. 4 – Materiale rotabile delle Ferrovie Turchie per l’AV.

NOTIZIARI

vanguardia per l'alta velocità grazie all'eccellenza tecnologica ed alla profonda esperienza maturata nell'integrazione di sistemi.

A conferma di ciò TCDD ha recentemente assegnato a MERMEC due contratti per un valore complessivo di circa 9 milioni di Euro. La fornitura prevede l'installazione e l'integrazione di diversi sistemi di misura destinati all'ispezione dell'armamento e della linea aerea. Con questo nuovo contratto 7 dei 9 treni diagnostici alta-velocità (fig. 4) pre-

senti al mondo sono equipaggiati con tecnologia MERMEC Group.

I sistemi di misura in oggetto saranno installati a bordo di una delle carrozze di un treno passeggeri alta velocità normalmente in servizio. La carrozza avrà una stanza di controllo dedicata ad una squadra tecnica per l'analisi in tempo reale dei dati provenienti dai sistemi di misura. Unico nel suo genere nel Medio Oriente, il treno, un HT65000 fornito dalla spagnola CAF, controllerà l'efficienza operativa della linea passeggeri Anka-

ra-Istanbul, recentemente aperta, valutando sia la rispondenza dell'infrastruttura agli standard di sicurezza sia la qualità della marcia del treno ed il confort a bordo. Con l'entrata a pieno titolo nell'esclusiva cerchia degli operatori ad alta velocità e grazie al supporto delle più sofisticate tecnologie per la manutenzione preventiva attualmente disponibili, TCDD si pone sempre più come eccellenza di riferimento nell'area mediorientale e nel mondo intero (*Mermec Group Newsletter*, Anno 5, Numero 16, 1 gennaio 2010).

ISOTRACK: strumentazione per il materiale rotabile

ISOTRACK, la divisione trasporti di Isoil Industria S.p.A., dispone di una vasta gamma di strumentazione per risolvere qualsiasi problema di misura e controllo. La nostra gamma di prodotti comprende:

- Pick up, Generatori e Sensori di velocità, Sensori Radar, Indicatori di velocità, MMI, MFD, Incident Recorder, Pressostati e Termostati, Indicatori di livello e livellostati, Fotosensori e interruttori di sicurezza.



Isothermic Swiss Oil Meter sono marchi di proprietà Isoil

ISOIL 
INDUSTRIA
Le soluzioni che contano

Isoil Industria spa - Italy
20092 Cinisello Balsamo (MI)
27, via F.lli Gracchi
Tel. +39 02 66027.1
Fax +39 02 6123202
E-mail: vendite@isoil.it
Web: www.isoil.com

