

Notizie dall'estero

News from foreign countries

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION

Russia: la rete ferroviaria hanno trasportato 80.05 milioni di passeggeri a marzo 2016

Secondo gli ultimi dati nel mese di marzo 2016 le Ferrovie Russe hanno trasportato 80.05 milioni di passeggeri sulla propria infrastruttura, l'1,9% in meno rispetto al marzo 2015. Il numero di passeggeri sulle reti suburbane sono in calo del 2,1%, per un introito di circa 73,30 milioni di euro, mentre i passeggeri di lunga distanza sono rimasti allo stesso livello come marzo 2015, vale a dire 6.740.000.

Il fatturato dell'esercizio passeggeri ha raggiunto 7.71 miliardi di passeggeri-km a marzo 2016, il 2,9% in meno rispetto al marzo 2015.

Nel periodo gennaio-marzo 2016, la rete dell'Ente ha trasportato 221,1 milioni di passeggeri, in calo del 1,6% rispetto a gennaio-marzo 2015. Il numero dei passeggeri a lunga percorrenza è sceso a 20,4 milioni, in calo del 0,9%, mentre il numero di passeggeri su trasporti suburbani è sceso a 200,7 milioni, 1,6% in meno rispetto al primo trimestre del 2015.

Il fatturato passeggeri sulla rete delle Ferrovie Russe è diminuito del 2,6% nel primo trimestre del 2016 rispetto allo scorso anno e pari a 23,1 miliardi di passeggeri-km (*Comunicato Stampa RZD*, 1 aprile 2016).

Russia: railways' network transported 80.05 million passengers in March 2016

According to the latest figures, in March 2016 Russian Railways trans-

ported 80.05 million passengers on its own infrastructure, 1.9% less than in March 2015. Suburban passenger numbers were down 2.1% to 73.30 million, while long-distance passengers remained at the same level as in March 2015, namely 6.74 million.

Passenger turnover reached 7.71 billion passenger-km in March 2016, 2.9% less than in March 2015.

In January-March 2016, the Company's network carried 221.1 million passengers, down 1.6% compared to January-March 2015. Long-distance passengers fell to 20.4 million, a decline of 0.9%, while suburban passenger numbers were down to 200.7 million, 1.6% less than in the first quarter of 2015.

Passenger turnover on the Russian Railways' network decreased by 2.6% in the first quarter of 2016 compared to last year and amounted to 23.1 billion passenger-km (*RZD Press Release, April 1, 2016*).

Svizzera: misure specifiche per migliorare la qualità lungo l'asse del San Gottardo

Le FFS non sono soddisfatte dell'attuale situazione sull'asse del San Gottardo: la puntualità dei clienti si attesta all'82%, ossia circa 7 punti percentuali al di sotto del valore auspicato a livello nazionale. Ad Arth-Goldau le FFS hanno presentato le misure finalizzate a migliorare la qualità. Tra queste lo stanziamento di 12,9 milioni di franchi per interventi di manutenzione addizionali sui treni e la costituzione di un gruppo di lavoro internazionale incaricato di ridurre i ritardi dei treni in provenienza dall'Italia. I rischi di perturbazioni

nelle ore di punta dovrebbero inoltre essere ridotti con un numero maggiore di lavori di costruzione nei fine settimana e maggiori sbarramenti totali brevi anziché tratti di rallentamento che si protraggono nel tempo. Si punta altresì a migliorare le informazioni alla clientela.

La puntualità dei clienti sull'asse del San Gottardo si attesta all'82%, ossia circa 7 punti percentuali al di sotto del valore auspicato a livello nazionale. I ritardi sono principalmente riconducibili a guasti tecnici sul materiale rotabile, ritardi dei treni in provenienza dall'Italia, nonché alla presenza di nuovi impianti e di numerosi cantieri. In occasione di un incontro con i media tenutosi ad Arth-Goldau, J. PILLOUD, capo FFS Viaggiatori, e P. GAUDERON, capo FFS Infrastruttura, hanno presentato le misure intese a migliorare la qualità.

La disponibilità dei treni ad assetto variabile del tipo ETR 610 in circolazione sul San Gottardo è critica. Da qui al 2018, le FFS prevedono d'investire 12,9 milioni di franchi in misure di manutenzione addizionali, volte a risolvere i guasti tecnici che interessano la tecnica d'inclinazione e la trazione. Inoltre, un gruppo di lavoro internazionale, composto da rappresentanti delle FFS e delle ferrovie italiane, lavorerà alla riduzione dei ritardi dei treni in provenienza dall'Italia. È inoltre previsto di migliorare le informazioni ai viaggiatori. Per questo, le FFS hanno adeguato i concetti in materia di informazione e formato i collaboratori.

Dopo aver assistito ad un aumento delle perturbazioni sulle tratte Brunnen-Erstfeld e Pollegio-Castione legate alla messa in servizio della segnalazione in cabina di guida (ETCS Level 2), la situazione riguardante gli impianti di tratta è migliorata. Le FFS hanno riportato l'affidabilità ai livelli precedenti la messa in servizio. Vi sono tuttavia ancora delle preoccupazioni per l'interazione tra il sistema di segnalazione in cabina di guida e le singole tipologie di veicoli. Le FFS stanno lavorando intensamente con i produttori dei veicoli per la risoluzione di questi problemi.

NOTIZIARI

- *I numerosi cantieri richiedono maggiori sforzi*

La presenza di numerosi cantieri sull'asse del San Gottardo costituisce una sfida. Nell'orario attuale le riserve per i tratti di rallentamento sono limitate. Una modifica della pianificazione può essere d'aiuto: più lavori di costruzione nei fine settimana e sbarramenti totali brevi anziché tratti di rallentamento che si protraggono nel tempo, diminuiscono i rischi per l'orario e riducono le limitazioni per la clientela. Il nuovo orario, che entrerà in vigore a dicembre 2016, prevede maggiori riserve di tempo sul lungo periodo, grazie al posticipo dei lavori sulla sponda est del lago di Zugo.

Per le FFS le sfide non finiscono con la messa in servizio della galleria di base del San Gottardo. Prima di poter beneficiare pienamente dei guadagni in termini di tempo nel traffico merci e viaggiatori, si dovranno ultimare, entro la fine del 2020, anche la galleria di base del Monte Ceneri e il corridoio di quattro metri. A tal fine, sull'asse del San Gottardo sono in corso circa 25 progetti di costruzione (*Comunicato stampa FFS*, 19 aprile 2016).

Switzerland: specific measures to improve quality along the Gotthard axis

SBB is not met the current situation on the Gotthard route: customer punctuality stood at 82%, or about 7 percentage points below the desired value at the national level. At Arth-Goldau SBB presented the measures aimed at improving quality. These include the allocation of 12.9 million Swiss francs for additional maintenance work on trains and the establishment of an international working group mandated to reduce the delays of the trains coming from Italy. The risks of disruptions during peak hours should also be reduced by a greater number of construction work on weekends and more short Total weirs instead of slowing traits that continue over time. It also aims to improve the information to customers.

Customer punctuality on the Got-

thard route amounted to 82%, or about 7 percentage points below the desired value at the national level. The delays were mainly attributable to technical faults on rolling stock, delays of trains coming from Italy, as well as the presence of new plants and numerous construction sites. On the occasion of a meeting with the media held in Arth-Goldau, J. PILLOUD, head SBB Passenger, and P. GAUDERON, head SBB Infrastructure, presented measures to improve quality.

The availability of trains to the type ETR 610 tilting in circulation on the Gotthard is critical. From now to 2018, SBB expect to invest 12.9 million francs in additional maintenance measures, aimed at resolving technical faults affecting the tilt technology and traction. In addition, an international working group composed of representatives of the Swiss Federal Railways and the Italian railways, will work to reduce the delays of the trains coming from Italy. It 'also planned to improve information for travelers. For this, SBB appropriate concepts in the field of information and employees format.

After witnessing an increase in disturbances on the routes Brunnen-Erstfeld and Pollegio-Castione related to commissioning of the signaling service in cockpit (ETCS Level 2), the situation regarding the plant is improved. SBB reported reliability to levels prior to the commissioning. However, there are still concerns about the interaction between the signaling system in the cockpit and the individual types of vehicles. SBB is working hard with the manufacturers of vehicles for the resolution of these problems.

- Numerous sites are most demanding

The presence of numerous construction sites on the Gotthard route is a challenge. Timetable current reserves for the traits of a slowdown are limited. A change of planning can help: more construction work on weekends and short totals weirs instead of slowing traits that continue over time diminish the risks for the schedule and reducing restrictions for customers. The new timetable, which

will come into force in December 2016, provides for increased reserves of time in the long run, due to the postponement of work on the east shore of Lake Zug.

SBB challenges do not end with the commissioning of the Gotthard base tunnel. Before you can fully benefit from the gains in terms of time in freight and passenger traffic, you will need to finalize, by the end of 2020, also the Monte Ceneri base tunnel and the four-meter corridor. To this end, the Gotthard are being about 25 construction projects (FFS Press Release, April 19, 2016).

Repubblica Ceca: cinque nuove locomotive Vectron

L'azienda di trasporto ferroviario ceco ČD Cargo ha ordinato cinque locomotive Vectron MS (fig. 1) da Siemens. Le locomotive multisistema possono essere utilizzate in tutti i paesi limitrofi della Repubblica Ceca, in Ungheria e Romania. Il materiale motore sarà utilizzato per il trasporto di automobili su rotaia tra la Slovacchia, la Repubblica Ceca e la Germania e su altre direttrici internazionali.

Tutte le locomotive saranno dotate di sistemi nazionali di controllo della marcia, così come del sistema europeo di controllo dei treni (ETCS). Le locomotive hanno una potenza massima di 6.400 kW e una velocità massima di 160 km/h. Le consegne inizieranno nel mese di giugno 2016 e saranno completate entro la fine dell'anno. Le locomotive saranno costruite nello stabilimento Siemens di Monaco-Allach, in Germania.

“La decisione di acquistare nuovi locomotori interoperabili proviene da una strategia a lungo termine delle ferrovie della Repubblica Ceca per il settore merci e soddisfa uno degli obiettivi principali della società, che si sta espandendo a mercati esteri. Se vogliamo mantenere la nostra quota di mercato attuale e la nostra posizione come uno dei maggiori vettori europei, il rinnovo della flotta è necessario e queste locomotive sono il pri-

NOTIZIARI



(Fonte - Source: Siemens Mobility)

Fig. 1 - L'azienda di Trasporto Ferroviario Ceco ČD Cargo ha ordinato cinque locomotive Vectron MS da Siemens. La locomotiva multisistema può essere utilizzata in tutti i paesi limitrofi della Repubblica Ceca. Le locomotive saranno impiegate per il trasporto di auto su rotaia tra la Slovacchia, la Repubblica Ceca e la Germania e su altre rotte internazionali.

Fig. 1 - The Czech Rail Transport company ČD Cargo has ordered five Vectron MS locomotives from Siemens. The multisystem locomotives can be operated in all countries neighboring the Czech Republic as well as in Hungary and Romania. The Vectrons will be used for transporting automobiles by rail between Slovakia, the Czech Republic and Germany and on other international routes.

mo ma non l'ultimo degli investimenti in questo settore. Le nuove Vectrons della ČD Cargo saranno omologate secondo le più severe norme europee e diventeranno i più moderni veicoli a trazione di tutta la nostra flotta", ha affermato I. BEDNÁRIK, Presidente del Consiglio di Amministrazione di ČD Cargo (*Comunicato stampa Siemens Mobility*, 13 aprile 2016).

Czech Republic: ČD Cargo orders five Vectron locomotives

The Czech rail transport company ČD Cargo has ordered five Vectron MS locomotives (fig. 1) from Siemens. The multisystem locomotives can be operated in all countries neighboring the Czech Republic as well as in Hungary and Romania. The Vectrons will be used for transporting automobiles by rail between Slovakia, the Czech Republic and Germany, and on other international routes.

All locomotives will be equipped with train control systems for these countries as well as the European Train Control System (ETCS). The lo-

comotives have a maximum output of 6,400 KW and a top speed of 160 km/h. Deliveries will begin in June 2016 and be completed by the end of the year. The locomotives will be built in the Siemens plant in Munich-Allach, Germany.

"The decision to purchase new interoperable locomotives comes from a long-term strategy of ČD Cargo and fulfills one of the company's key objectives, which is expanding to foreign markets. If we want to sustain our current market share and our position as one of the largest European carriers, fleet renewal is necessary, and these locomotives are the first but not last investment in this area. ČD Cargo's brand new Vectrons will meet the strictest European standards and will become the most modern drive vehicles of our entire fleet", says I. BEDNÁRIK, Chairman of the Board of ČD Cargo (Siemens Mobility Press Release, April 13, 2016).

Germania: 52 treni regionali Coradia Lint ad Abellio

Alstom fornirà 52 treni regionali

Coradia Lint 41 (fig. 2) ad Abellio⁽¹⁾, per un valore totale di circa 170 milioni di euro⁽²⁾. Si tratta della più grande commessa mai effettuata per Coradia Lint 41 da un singolo cliente. I treni regionali Coradia Lint sono progettati, prodotti e messi in esercizio presso il più grande sito di Alstom a livello mondiale, quello di Salzgitter (Germania)⁽³⁾. I treni entreranno in servizio commerciale nel dicembre 2018, sulle linee non elettrificate della Sassonia-Anhalt, che collega la capitale del Land, Magdeburgo, alle città di Wolfsburg e Stendal a nord, Erfurt e Halle a sud e Goslar a ovest.

Il Coradia Lint 41 è un treno di tipo DMU (Diesel Multiple Unit) con consumi ridotti, in grado di raggiungere una velocità di esercizio massima di 140 km/h, con elevato tasso di accelerazione. I treni a 2 unità ordinati da Abellio hanno una capienza totale di 230 passeggeri. Hanno una configurazione dei sedili comoda e spaziosa, con tavolo per il laptop in quasi tutti i sedili fissi. L'area di prima classe è dotata di moquette e luci di lettura individuali. Un innovativo concetto di illuminazione è stato implementato in tutto il treno, con illuminazione diretta dei gradini, delle pareti di vetro e delle rastrelliere per i bagagli, per rendere più piacevole il viaggio. I treni sono dotati inoltre di Wi-Fi, sistema di intrattenimento e informativo per i passeggeri con monitor per le informazioni statiche e dinamiche, oltre a videosorveglianza per garantire un elevato livello di sicurezza ai viaggiatori. Le emittitrici di biglietti saranno disponibili anche a bordo.

I veicoli ordinati da Abellio offrono accessibilità, anche alle persone con mobilità limitata, grazie agli ingressi a livello della piattaforma ad altezza standard, allo spazio per le sedie a rotelle e alle toilette senza

⁽¹⁾ Abellio Rail Mitteldeutschland è una controllata delle ferrovie olandesi.

⁽²⁾ Contabilizzato il 4° trimestre dell'esercizio 2015/2016.

⁽³⁾ Alstom impiega 2.500 persone a Salzgitter. Il sito è responsabile della progettazione e della produzione di treni regionali elettrici e diesel.

NOTIZIARI



(Fonte - Source: Alstom)

Fig. 2 - Veduta artistica del treno regionale Coradia Lint Abellio sul binario vicino a Salzgitter, in Germania.

Fig. 2 - Artistic shot of the Coradia Lint Abellio regional train on the tracks near to Salzgitter, Germany. Rural location.

barriere. I treni sono dotati inoltre di spazio sufficiente per un numero massimo di nove biciclette, con presa elettrica per ricaricare le e-bike.

Coradia Lint fa parte della gamma Coradia di Alstom di treni modulari, che vantano oltre 30 anni di esperienza e soluzioni tecniche collaudate. Sono stati venduti oltre 2.200 treni Coradia e 1.900 di essi sono attualmente in circolazione in Danimarca, Francia, Germania, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svezia e Canada (Comunicato stampa Alstom, 1 aprile 2016).

Germany: 52 Coradia Lint commuter train for Abellio

Alstom will supply 52 regional trains Coradia Lint 41 (fig. 2) to Abellio⁽¹⁾ for a total amount of around €170 million⁽²⁾. This is the largest order ever placed for Coradia Lint 41 by a single customer. Coradia Lint regional trains are designed, manufactured and commissioned at Alstom's biggest site worldwide in Salzgitter (Germany)⁽³⁾. The trains will enter in-

⁽¹⁾ Abellio Rail Mitteldeutschland is a subsidiary of the Dutch Railways.

⁽²⁾ Booked on Q4 of 2015/2016 fiscal year.

⁽³⁾ Alstom employs 2,500 people in Salzgitter. The site is in charge of the design and production of electric and diesel regional trains.

to commercial service in December 2018 on the non-electrified lines of Saxony-Anhalt, connecting the capital of the state, Magdeburg, to cities of Wolfsburg and Stendal in the North, Erfurt and Halle in the South and Goslar in the West.

"The Public Transport Authority of Saxony-Anhalt, NASA, set a high level of quality requirements for these new built trains. Alstom is very pleased to provide passengers with a modern, state-of-the art regional train, designed in Germany. Abellio is a long-term partner of Alstom and already operates Coradia Lint trains. We are proud to be able to pursue this cooperation", said Didier Pflieger, Vice President for Germany & Austria at Alstom.

"With these new trains we are operating 13 lines in total. We will offer the same quality which our customers in the Saale-Thuringia-Südharz network may already experience. In addition to the modern technical equipment, each of our trains will also be staffed with a customer service agent." adds Dirk Ballerstein, managing director of Abellio Rail Central Germany.

Coradia Lint 41 is a low-consumption diesel multiple unit (DMU) that can reach a maximum operating speed of 140 km/h with high acceleration rate. The 2-unit trains ordered by Abellio have a total capacity of 230 passengers. They feature convenient, spacious seat layout with tables for

lap-tops at most of every fixed seat. The first class area is fitted with carpet and individual reading lights. An innovative lighting concept has been implemented throughout the train, with direct illumination of steps, glass walls and luggage racks to make the journey friendlier. The trains are also equipped with Wi-Fi, entertainment and passenger information system with monitors for static and dynamic information, as well as video surveillance guaranteeing a high level of passenger safety. Ticket machines will also be available on-board.

The vehicles ordered by Abellio offer accessibility, including to people with restricted mobility, thanks to accessible entrances from standard platform heights, space for wheelchairs and barrier-free toilet. The trains are also equipped with sufficient storage for up to 9 bicycles with electric socket to charge e-bikes. Coradia Lint belongs to Alstom's Coradia range of modular trains which benefit from over 30 years' experience and proven technical solutions. More than 2,200 Coradia trains have been sold and 1,900 are currently circulating in Denmark, France, Germany, Italy, Luxembourg, the Netherlands, Portugal, Spain, Sweden and Canada (Alstom Press Release, April 1, 2016).

TRASPORTI URBANI URBAN TRANSPORTATION

USA: San Francisco Rapid Transit sceglie la misurazione Mermec

Bay Area Rapid Transit District (BART) ha assegnato a Mermec un contratto per la fornitura di un veicolo di monitoraggio del binario da utilizzare sulle 104 miglia di linee di trasporto rapido che servono la zona della baia di San Francisco. Con questo contratto, Mermec diventa il primo fornitore di progettazione della ferrovia per lo sviluppo di un sistema di controllo e di misurazione mediante un veicolo ferroviario autoalimentato pienamente conforme ai requisiti del Buy American Act.

A Mermec è stato inviato l'Avviso

NOTIZIARI

a procedere” con la progettazione, l’allestimento e la consegna di un veicolo di monitoraggio della geometria del binario, un progetto finanziato dalla Federal Transit Administration, il primo veicolo per ispezione completa e registrazione dello stato geometrico del binario prodotto negli Stati Uniti, secondo i requisiti del Buy American Act.

Mermec, dopo aver vinto il prestigioso “Photonics Prism Award” dalla Società Internazionale di Ottica e Fotonica nel 2012, torna a San Francisco per una sfida nuova ed eccitante.

Il binario sarà monitorato mediante un veicolo autoalimentato a scartamento convenzionale derivato dalla serie “ROGER MM 600” di Mermec (fig. 3). Esso sarà dotato di diversi sistemi optoelettronici di rilievo “senza contatto” tra cui il nuovo sistema integrato “all-in-one” per la misura e l’acquisizione dei dati della geometria del binario, del profilo della rotaia e dei deviatoli, sistema che permette l’acquisizione dei dati di misura anche a velocità nulla. La

totalità dei flussi di dati vengono raccolti ed analizzati dall’esclusiva applicazione software “trackware” di Mermec, concepita per la visualizzazione dei dati, la validazione, la correlazione ed il reporting.

Mermec, con il quartier generale Nord e per le aree latino-americane con sede a Columbia, Carolina del Sud, ha una grande base fissa per i sistemi di misura e di controllo e fornisce servizi di test per le ferrovie di corta lunghezza, per le ferrovie delle linee regionali e per quelle di tipo “Rapid transit” (*Mermec Comunicato stampa*, 11 aprile 2016).

• *Nota per il lettore: Bay Area Rapid Transit (BART)*

Bay Area Rapid Transit District (BART) è un sistema di servizio di trasporto rapido della Bay Area di San Francisco. Il trasporto pubblico ferroviario convenzionale ed sistema di metropolitana collega San Francisco con le città nella East Bay e la periferia nel nord contea di San Mateo. BART gestisce cinque diret-

trici per un totale di 104 miglia (167 km) di linee, con 45 stazioni in quattro contee. Con una media di 422,490 passeggeri nei giorni feriali, sabato 211,288 passeggeri, e 158,855 passeggeri nelle domeniche di settembre 2014, BART è il quinto più trafficato sistema di trasporto rapido convenzionale negli Stati Uniti.

BART è gestito dalla San Francisco Bay Area Rapid Transit District, un distretto di transito per un fine particolare che è stato istituito nel 1957 per coprire San Francisco, l’Alameda County e la Contra Costa County. I treni BART corrono su binari dedicati, in galleria o elevati. Il sistema utilizza maggiormente uno scartamento di 5 ft. 6 in. (1.676 mm) e binario senza massicciata invece dei 4 ft. 8 1/2 in (1.435 mm) e scartamento ferroviario con attacchi e traverse standard utilizzati sulle ferrovie degli Stati Uniti. La velocità massima che il sistema BART utilizza durante il servizio regolare è di 70 mph. La lunghezza dei treni varia da quattro vetture ad un massimo di dieci vetture, raggiungendo l’estensione dei 700 piedi (213 m) di una banchina. L’alimentazione in corrente elettrica DC a 1.000 volt viene utilizzata dai treni mediante captazione su una terza rotaia.

USA: San Francisco Rapid Transit chooses Mermec measuring vehicle

Bay Area Rapid Transit District (BART) awarded Mermec a contract to supply a comprehensive track recording vehicle to be operated on 104 miles of rapid transit lines serving the San Francisco Bay Area. With the award, Mermec becomes the first railway supplier designing and developing an inspection and measuring self-propelled railway vehicle fully compliant to the requirements of the Buy American Act.

Mermec is given “Notice to Proceed” with the design, furnishing, and delivery of one Track Geometry Car, a project financed by the Federal Transit Administration, the first comprehensive inspection and measuring track



(Fonte - Source: Mermec)

Fig. 3 - ROGER 600 è un veicolo di misura ferroviario e di controllo multifunzionale concepito per l’uso internazionale su scartamento convenzionale (1435 millimetri). Il veicolo per la misurazione è stato progettato e prodotto per consentire l’installazione efficiente e una perfetta integrazione di un insieme diversificato di diagnostica. Il layout interno standard del ROGER 600 comprende la postazione di controllo per la misurazione, due cabine di guida, una sala riunioni, una toilette, una cucina ed una officina. La disposizione interna può essere personalizzata in base alle esigenze specifiche del cliente.

Fig. 3 - ROGER 600 is a multifunctional rail line measurement and inspection vehicle conceived for international use on standard gauge (1435 mm). The measuring vehicle has been engineered and manufactured to allow efficient installation and seamless integration of a diverse set of diagnostic systems. ROGER 600 standard interior layout includes measuring and control desk area, two driving cabs, meeting room, toilette, kitchen, workshop. Interior layout can be customized in accordance with customer’s specific needs.

NOTIZIARI

recording car to be manufactured in the US in accordance with the Buy American Act requirements.

Mermec, having won the prestigious "Photonics Prism Award" from the International Society of Optics and Photonics in 2012, returns to San Francisco for a new and exciting challenge.

The Track Geometry Car will be a self-propelled broad-gauge vehicle derived from the Mermec's "ROGER MM 600" basic model (fig. 3). It will be equipped with several non-contact optoelectronics systems including the brand new "all-in-one" integrated track geometry, full rail profile, and turnout geometry measuring system allowing data acquisition even at zero-speed. The totality of the data streams are gathered into Mermec's exclusive "TrackWare" review and analysis application software suite, conceived for data visualization, validation, correlation, and reporting.

Mermec, with North and Latin American headquarters based in Columbia, SC, has a large installed base of measuring and inspection systems and is providing testing services to regional, short line railroads and rapid transit (Mermec Press Release, April 11th, 2016).

- Note for Reader: about Bay Area Rapid Transit (BART)

Bay Area Rapid Transit District (BART) is a rapid transit system serving the San Francisco Bay Area. The heavy-rail public transit and subway system connects San Francisco with cities in the East Bay and suburbs in northern San Mateo County. BART operates five routes on 104 miles (167 km) of lines, with 45 stations in four counties. With an average of 422,490 weekday passengers, 211,288 Saturday passengers, and 158,855 Sunday passengers in September 2014, BART is the fifth-busiest heavy rail rapid transit system in the United States.

BART is operated by the San Francisco Bay Area Rapid Transit District, a special-purpose transit district that was established in 1957 to cover San Francisco, Alameda County, and Con-

tra Costa County. BART trains run on exclusive right-of-way, in subways or elevated. The system uses a 5 ft. 6 in. (1,676 mm) gauge and mostly ballast less track instead of the 4 ft. 8 1/2 in (1,435 mm) standard gauge and railroad ties used on United States railroads. The maximum speed BART uses during normal operations is 70 mph. Trains length ranges from four cars to a maximum of ten cars, which fills the 700 feet (213 m) length of a platform. DC electric current at 1,000 volts is delivered to the trains over a third rail.

Scozia: ammodernamento della metropolitana di Glasgow

Il consorzio Ansaldo STS – Stadler si è aggiudicato una serie di contratti per l'ammmodernamento della metropolitana di Glasgow con tecnologia all'avanguardia. I contratti includono la fornitura di 17 nuovi treni, la tecnologia di segnalamento driverless Communication Based Train Control (CBTC), porte di banchina e attrezzature di deposito, e relativi servizi di manutenzione per l'ammmodernamento di 10,5 km di linee di metropolitana gemelle e 15 stazioni del sistema metropolitano di Glasgow (fig. 4).

Il progetto assegnato da "Strathclyde Partnership for Transport" (SPT) – il gestore della metropolitana di Glasgow – ha un valore totale di 203,2 milioni di sterline. La quota di Ansaldo STS ha il valore di 104,3 milioni di sterline.

I tempi di consegna sono previsti entro i 66 mesi.

Nell'ambito di applicazione del contratto, Ansaldo STS implementerà il suo sistema CBTC e la soluzione driverless per l'intera linea così come la rete di comunicazione, il Centro di Controllo Operativo, le Porte di Banchina (PSD), il binario di prova del deposito e si occuperà dell'integrazione del sistema, del collaudo e dei relativi servizi di supporto di manutenzione.

L'Amministratore Delegato di Ansaldo STS, S. SIRAGUSA, è "fiero di lavorare a questo stimolante progetto dell'ammmodernamento di uno dei più antichi sistemi metropolitani al mondo, con l'obiettivo di semplificare gli spostamenti quotidiani di 13 milioni di passeggeri all'anno. Ansaldo STS continua a contribuire nel mondo con rinomati prodotti e comprovate capacità tecnologiche che forniscono la massima sicurezza ai futuri sistemi ferroviari" (*Comunicato stampa Hitaci - Ansaldo STS*, 8 marzo 2016).



(Fonte - Source: SPT Glasgow)

Fig. 4 - Vista in progettazione della modernizzazione della Metropolitana di Glasgow.
Fig. 4 - Rendering view of modernization of Glasgow Subway.

NOTIZIARI

Scotland: modernization of the Glasgow Subway

The Ansaldo STS - Stadler consortium has won contracts to modernize the subway of Glasgow with state-of-the-art technology. The contracts include the supply of 17 new trains, Communication Based Train Control (CBTC) driverless signalling technology, platform screen doors and depot equipment, and related maintenance support services to upgrade the 10.5 km long twin subway lines, and 15 stations of the Glasgow Subway system (fig. 4).

The project awarded by Strathclyde Partnership for Transport (SPT) – the Glasgow Subway operator – has a total value of £ 203.2 million. Ansaldo STS's share is valued at £ 104.3 million.

The construction contract is expected to be delivered within 66 months.

Within the scope of the contract Ansaldo STS will implement its proven CBTC and driverless solution for the entire system as well as the communication network, Operation Control Centre, Platform Screen Doors (PSD), depot test track and will provide system integration, acceptance and related maintenance support services.

Ansaldo STS CEO, S. SIRAGUSA, is "proud to work on this exciting project of the modernisation of one of the oldest metro systems worldwide, aiming to ease the daily journey for 13 million of passengers per year. Ansaldo STS continues to contribute in the world with renowned products and experienced technological capabilities which provide the utmost safety to future railway systems" (Hitaci - Ansaldo STS Press Release, March 8, 2016).

INDUSTRIA MANUFACTURES

Sudafrica: Alstom completata l'acquisizione di azioni CTLE

Alstom ha annunciato di aver completato l'acquisizione del 51% di

share della società sudafricana ferroviaria CTLE (Commuter Trasporti & Locomotive Engineering), specializzata nella modernizzazione dei treni. CTE e IDC rimarranno azionisti (fig. 5).

L'azienda ha anche rivelato il nuovo nome della società che si chiamerà Alstom Ubunye; Y. ERIAUI, già amministratore delegato di Alstom Sud Africa, sarà il CEO della nuova azienda. Grazie a questa acquisizione, che segue l'approvazione da parte delle autorità antitrust del Sud Africa, la struttura di Alstom Ubunye sarà rafforzata e il suo portafoglio ampliato. La presenza di Alstom in Sud Africa risulta quindi rafforzata per affrontare al meglio il paese così come le esigenze di trasporto della regione dell'Africa australe.

Alstom dovrà gestire l'integrazione di Alstom Ubunye che conta oltre 400 dipendenti e un impianto di produzione di 80.000 m². L'acquisizione dovrà sviluppare le competenze locali e la nuova società beneficerà della tecnologia e dell'esperienza di Alstom. L'integrazione si estenderà a tutte le attività di Alstom Ubunye e includerà le infrastrutture, il segnalamento, la produzione di treni e componenti, nonché i servizi per meglio rispondere alle esigenze del trasporto ferroviario dell'Africa australe (Comunicato stampa Alstom, 6 aprile 2016).

South Africa: Alstom completes acquisition of CTLE shares

Alstom announced that it has completed the acquisition of 51% share in South African rail company CTLE (Commuter Transport & Locomotive Engineering), specialized in the modernisation of trains, from CTE and IDC which remain shareholders (fig. 5).

The company has also revealed the new name of the company which is Alstom Ubunye and its new CEO Y. ERIAUI, also Managing Director of Alstom South Africa.

Through this acquisition, which follows approval by the South African



(Fonte - Source: Alstom)

Fig. 5 - La firma dell'accordo tra Alstom e CTLE.

Fig. 5 - The signature of the agreement between Alstom and CTLE.

antitrust authorities, Alstom Ubunye's structure will be reinforced and its portfolio broadened. Meanwhile, Alstom's presence in South Africa is reinforced, to better address the country as well as Southern African region transport needs.

Alstom is now starting the integration of Alstom Ubunye which counts over 400 employees and a 80,000 m² manufacturing facility. The acquisition will develop local competencies and the new company will benefit from Alstom's technology and expertise. The integration will extend the activities of Alstom Ubunye which will include infrastructure, signalling, trains and components, as well as services to better address the region's railway transport needs.

"To be closer to its customers, Alstom has decided to further invest in South Africa. We know we can rely on a highly skilled workforce here in CTLE to seize the new opportunities to come. We are very pleased to conclude this new deal with our South African partners to create a stronger industrial and commercial base able to offer a full range of rail products & solutions in Southern Africa" said Y. ERIAUI.

CTLE was formerly known as Union Carriage & Wagon (UCW) which was established in 1964, providing rail vehicles for the South African Railways and executing export orders for several Asian & Southern African countries.

Well established in South Africa, Alstom is presently working on the

NOTIZIARI

supply of 600 X'Trapolis Mega commuter trains to the national rail company PRASA (Passenger Rail Agency of South Africa) through its South African joint venture Gibela (Alstom Press Release, April 6, 2016).

VARIE OTHERS

ECVVR - i registri nazionali di veicoli di tutti gli Stati membri dell'UE sono collegati

A partire da gennaio 2016, i registri di immatricolazione nazionali (NVR) di tutti gli Stati membri dell'UE sono collegati al registro di immatricolazione centralizzato virtuale europeo (ECVVR). Anche gli NVR dei seguenti Stati contraenti non-UE dell'OTIF sono anche collegati a ECVVR: Serbia, Svizzera (fig. 6).

Il registro ferroviario centralizzato virtuale europeo (ECVVR) si basa sull'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità e la decisione 2007/756/CE della Commissione Europea. Si compone del registro di immatricolazione nazionale (NVR) negli Stati membri e del registro virtuale di immatricolazione (RVI), di un motore di ricerca ospitato da parte dell'url dell'Agenzia.

Lo scopo del ECVVR è quello di fornire informazioni amministrative

(ad esempio dati di autorizzazione, custode, il proprietario, soggetto responsabile della manutenzione ECM) su veicoli messi in servizio sulla rete ferroviaria dell'Unione Europea.

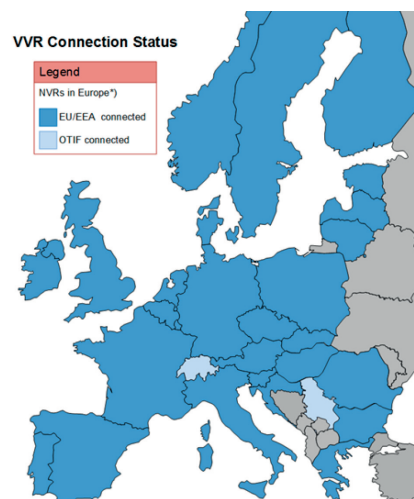
ECVVR è stato messo in funzione nel 2010; l'accesso al ECVVR è tuttavia riservato. Tuttavia ora i dati per oltre 1 milione di veicoli ferroviari è disponibile tramite ECVVR (ERA News 18, 12 febbraio 2016).

ECVVR - National Vehicle Registers of all EU Member States are connected

As of January 2016, the National Vehicle Registers (NVR) of all EU Member States are connected to the European Centralised Virtual Vehicle Register (ECVVR). The NVRs of the following non-EU OTIF Contracting States are also connected to ECVVR: Serbia, Switzerland (fig. 6).

The European Centralised Virtual Vehicle Register (ECVVR) is based on Article 33 of the Interoperability Directive and the Commission Decision 2007/756/EC. It consists of the National Vehicle Registers (NVR) in the Member States and the Virtual Vehicle Register (VVR), a search engine hosted by the Agency.

The purpose of the ECVVR is to provide administrative information



(Fonte - Source: ERA News)

Fig. 6 - La mappa fornisce una panoramica dello stato di connettività degli Stati membri dell'UE e non UE all'OTIF Stati contraenti.

Fig. 6 - The map provides an overview of the connectivity status of EU Member States and non-EU OTIF Contracting States.

(e.g. authorisation data, keeper, owner, entity in charge of maintenance ECM) on vehicles placed into service on the European Union railway network.

ECVVR has been put in service in 2010; access to the ECVVR is restricted. Data for over 1 million railway vehicles is available via ECVVR (ERA News 18, February 12, 2016).