

Notizie dall'estero News from foreign countries

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI URBANI (METROPOLITAN TRANSPORT)

Contratto per Bombardier Transportation in UK

Bombardier Transportation si è aggiudicata un contratto per il nuovo materiale rotabile della Southern Railway, che fornisce servizi a Londra e nel sud-est dell'Inghilterra. È stato anche firmato un accordo per la fornitura dei ricambi che permetterà a Bombardier di mantenere i nuovi treni quando entreranno in servizio. I contratti hanno un valore complessivo di circa 180 milioni di EUR GBP (€ 206.000.000, 274.000.000 dollari US).

Le nuove vetture saranno progettate e realizzate nell'impianto di Bombardier di Derby. I veicoli saranno inizialmente utilizzati sulla tratta Thameslink e nel lungo termine saranno spostati su altri percorsi. Il contratto per il materiale rotabile include un'opzione per 140 veicoli supplementari che, se esercitata, porterebbe il numero totale di veicoli ordinati a 256 e il valore totale dell'ordine di circa 385 milioni EUR GBP (€ 441.000.000, 585.000.000 \$ US).

Bombardier fornirà l'ultima versione di unità multiple elettriche della famiglia Electrostar, in grado di raggiungere 110 mph. L'Electrostar ha un "track record" comprovato per affidabilità e prestazioni ambientali ed è in servizio passeggeri diurno per altri operatori ferroviari nel Regno Unito, tra cui c2c, Southeastern, London Overground e Stansted Express. Anche la linea Gautrain a Johannesburg, in Sud Africa gestisce treni Electrostar.

Oltre 800 treni Bombardier servo-

no Londra ogni giorno, condotti da 700 dipendenti in 12 impianti. Questo è l'ultima di una serie di contratti e progetti di successo per l'azienda a Londra. Sulla metropolitana, Bombardier ha consegnato il progetto di aggiornamento e il budget della Victoria Line ed è in procinto di consegnare treni aggiornati per le linee sotterranee. Bombardier ha consegnato tutto il nuovo materiale rotabile per l'esercizio di London Overground e fornisce un servizio di manutenzione nel deposito di Londra New Cross Gate. Durante le Olimpiadi di Londra 2012, le squadre di manutenzione e di supporto di Bombardier hanno lavorato tutti i giorni per offrire una maggiore affidabilità e per garantire l'esercizio dei treni Bombardier sulle nove linee-chiave che servono Londra a causa di una domanda senza precedenti dovuta al numero record di passeggeri che hanno viaggiato sulla rete (*Comunicato stampa Bombardier Transportation*, 31 luglio 2013).

Bombardier Transportation Wins UK Rolling Stock Contract

Rail technology leader Bombardier Transportation has won a contract for new rolling stock from Southern Railway, which provides services in London and the south east of England. A Spares Supply Agreement has also been signed which will allow Bombardier to support the new trains when they enter service. The contracts have a total value of approximately £180 million GBP (206 million euro, \$274 million US).

The new cars will be designed and manufactured at Bombardier's Derby facility. The vehicles will initially be used on the Thameslink route and in

the longer term will be cascaded onto other routes. The rolling stock contract includes an option for 140 additional vehicles which, if exercised, would bring the total number of vehicles ordered to 256 and the total value of the order to approximately £385 million GBP (441 million euro, \$585 million US).

Bombardier will supply Southern with the latest version of the BOMBARDIER ELECTROSTAR family of electrical multiple units, capable of 110 mph operation. The ELECTROSTAR has a well proven track record for reliability and environmental performance and is in daily passenger service with other UK train operators, including c2c, Southeastern, London Overground, and Stansted Express. The Gautrain railway in Johannesburg, South Africa, also operates ELECTROSTAR trains.

*Over 800 Bombardier trains serve London every day, supported by 700 employees on 12 sites. This is the latest in a series of contract wins and successful projects for the company in London. On the Underground, Bombardier delivered the Victoria Line upgrade project on time and under budget, and is in the process of delivering upgraded trains for the sub-surface lines. Bombardier has also delivered all the new rolling stock for the London Overground service, and provides a maintenance service for those trains at Transport for London's New Cross Gate depot. During the London 2012 Olympics, Bombardier maintenance teams and support functions worked around the clock to deliver increased reliability and ensure that Bombardier trains on nine key routes serving London were able to meet the unprecedented demand from the record number of passengers travelling on the network (*Press Bombardier Transportation*, 2013, 31 July).*

Treni Siemens per Thameslink

Siemens si è assicurata un ordine per la fornitura di 1.140 nuove unità rotabili per il trasporto di pendolari in Gran Bretagna per un valore totale di circa 1,6 miliardi di sterline (circa 1,8 miliardi di euro). Inoltre,

Siemens sarà responsabile della manutenzione a lungo termine della flotta e della supervisione sulla costruzione di due nuovi depositi di manutenzione dei treni. Questo è il più grande ordine che Siemens ha mai vinto in Gran Bretagna e uno dei più importanti ordini, come importo globale sulla fornitura di materiale rotabile. Siemens ha collaborato con XLT per questo importante contratto. XLT è un consorzio che comprende Siemens Project Ventures GmbH, Innisfree Limited e 3i Infrastructure plc e avrà il compito di coordinare economicamente il lavoro.

La tratta Nord-Sud Thameslink attraversa Londra, collegando Bedford, che si trova a nord est della capitale, con Brighton, sulla costa sud.

Il progetto, che comprende l'introduzione di una capacità elevata e di alta frequenza, dei treni più lunghi, di banchina estese e di nuove stazioni, è considerato uno dei più grandi progetti di infrastrutture ferroviarie nel Regno Unito. A tal proposito Siemens è stato nominato "preferred bidder" nel giugno 2011.

Per il progetto Thameslink Siemens ha investito quasi 50 milioni di euro per lo sviluppo di una nuova piattaforma di materiale rotabile. Il nuovo Desiro City (fig. 1) per il trasporto extraurbano, regionale e sulle linee principali, a parere del costruttore, riduce il consumo complessivo di energia e l'aggressione sul binario fino al 50% rispetto ai modelli precedenti. Grazie ad un layout interno migliorato, la nuova generazione di treni offre anche maggiore comfort e una maggiore flessibilità. Il numero di posti a sedere e la loro distanza può anche essere variata in base alle caratteristiche della domanda di esercizio o alla posizione ed alla distribuzione dei passeggeri nella carrozza, fornendo posti in piedi supplementari o spazio per le biciclette e per sedie a rotelle dove necessario. I treni saranno prodotti presso lo stabilimento Siemens di Krefeld, in Germania ed i primi entreranno in servizio nel 2016.

Sostenuta da anni di esperienza (acquisita con la consegna di circa 1.500 vetture basata sulla sua piat-

taforma Desiro) di collaudato esercizio in Gran Bretagna, Siemens ha sviluppato il Desiro City specificamente per il mercato britannico. Questi treni sono fino al 25% più leggeri di quelli esistenti in servizio nella flotta britannica, grazie soprattutto alla costruzione delle carrozze in alluminio e di carrelli che sono circa un terzo più leggeri. Il materiale rotabile ha un livello di riciclaggio di circa il 95%. Il Desiro City è basato su un "Concept Car" unico, che integra l'intero equipaggiamento di trazione in un unico modulo. Tutti i moduli sono identicamente attrezzati e possono essere utilizzati sia come vetture di coda che come carrozze intermedie. Ciò assicura un alto grado di flessibilità quando si tratta di modificare la configurazione del treno in funzione del volume di passeggeri previsto.

Il Desiro City Thameslink può essere accoppiato a formare treni a 8 e 12 moduli e gestito in doppia alimentazione (750 V DC o 25 kV AC). Il materiale è costruito per una velocità massima di 160 km/h (circa 100 mph). L'unità di controllo a bordo del treno (OBU) soddisfa i requisiti per il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) di livello 2 gestendo la comunicazione tra i treni e con le apparecchiature di terra. Un sistema di riscaldamento, ventilazione e condizio-

namento d'aria (HVAC) dotato di sensori CO2 controlla automaticamente il flusso di aria fresca in funzione del numero di passeggeri in ogni vettura.

Siemens dovrà anche supervisionare la manutenzione della flotta e la costruzione di due nuovi depositi, a Three Bridges e ad Hornsey. La manutenzione di Siemens, nel Regno Unito, garantisce ogni giorno l'esercizio di oltre 350 treni. Compreso questo ultimo contratto, Siemens ha ora fornito circa 3.000 veicoli ferroviari in Gran Bretagna (*Comunicato stampa Siemens Mobility*, 27 giugno 2013).

Thameslink contract signed: Siemens to deliver trains worth circa 1.8 billion euros

Siemens has secured an order for the supply of 1,140 new commuter rail carriages in Great Britain for a total of around 1.6 billion pounds (approximately 1.8 billion euros). In addition, Siemens will be responsible for the long-term maintenance of the fleet and overseeing construction of two new train maintenance depots. This is the largest order that Siemens has ever won in Great Britain and one of the biggest orders for Siemens' global rolling stock business. Siemens partnered with Cross London trains (XLT) for this important contract. XLT is a consortium comprising Siemens Pro-



(Fonte/Source Siemens Mobility)

Fig 1 – Il Desiro City di Siemens per la Capitale Britannica. *Siemens Desiro City for London operation.*

NOTIZIARI

ject Ventures GmbH, Innisfree Limited and 3i Infrastructure plc and will be responsible for financing the deal.

The Thameslink north-south commuter route runs through London, connecting Bedford, located to the north east of the capital, with Brighton, on the south coast.

Introducing a high capacity, high frequency service of longer trains, extended platforms and new stations, the project is regarded as one of the largest rail infrastructure projects in the UK. Siemens was named preferred bidder in June 2011.

For the Thameslink project Siemens invested almost 50 million euros in the development of a new train platform. The new Desiro City (fig. 1) for suburban, regional and main-line transport reduces overall energy consumption and track wear by up to 50% compared to predecessor models. Thanks to an improved interior layout, the new generation of trains also offers greater comfort and increased flexibility. The number of seats and the distances between them can also be varied according to passenger demand or the area of deployment, providing additional standing room or space for bicycles and wheelchairs where needed. The trains will be manufactured at the Siemens factory in Krefeld, Germany, and the first trains will enter service in 2016.

Backed by years of experience gained from the delivery of around 1,500 cars of its service-proven Desiro platform for Great Britain, Siemens developed the Desiro City – a new platform designed specifically for the British market. These trains are up to 25 percent lighter than the existing Desiro UK fleet, thanks mainly to car bodies of lightweight aluminum construction and to bogies that are approximately one-third lighter in weight. It has a recycling quota of about 95 percent. The Desiro City is based on the Single Car Concept, which integrates the entire traction equipment into one motor car. All of these motor cars are identically equipped and can be used both as end cars and as intermediate cars. This ensures a high degree of flexibility when it comes to adjusting the train configuration to cope with expected passenger volumes.

The Desiro City Thameslink can be coupled to form 8 and 12-car trains and operated in dual mode (750 V DC or 25 kV AC). They are built for a top speed of 160 km/h or around 100 mph. Siemens on-board units (OBU) that meet the requirements for the European Train Control System (ETCS) Level 2 safeguard the communication between the trains and trackside equipment. A heating, ventilation and air-conditioning (HVAC) system equipped with CO2 sensors automatically controls the flow of fresh air according to the number of passengers in each car.

Siemens will also oversee the maintenance of the fleet and build two new rolling stock depots in Three Bridges and Hornsey. Siemens is the market leader for service and maintenance in the UK, ensuring that over 350 trains enter passenger service each day. Including this latest contract, Siemens has now supplied close to 3,000 rail vehicles to Great Britain (Press Siemens Mobility, 2013, 27 June)

TRASPORTI INTERMODALI (INTERMODAL TRANSPORT)

Hupac: volume di traffico stabile

Nel primo semestre del 2013, l'operatore intermodale svizzero Hupac ha registrato un volume di traffico

stabile nonostante la congiuntura debole e la forte pressione concorrenziale della strada (fig. 2).

Andamento del traffico. Con un volume di 327.366 spedizioni stradali nel traffico combinato non accompagnato, Hupac ha potuto mantenere sostanzialmente invariato il proprio volume di trasporti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Anche nel primo semestre 2013 è perdurata la debolezza congiunturale che dalla fine del 2011 frena gli scambi commerciali in tutta Europa e riduce la domanda per i servizi di trasporto. Particolarmente difficile è la situazione in Italia, il principale mercato di destinazione dei servizi di trasporto di Hupac. Per i prossimi mesi Hupac si attende una situazione di traffico invariata. Tuttavia risulta problematico, nell'attuale contesto recessivo, l'aumento dei costi ferroviari a fronte di costi stradali tendenti al ribasso. "Il sistema ferroviario deve fare tutto il possibile per garantire che la produttività aumenti ulteriormente", chiede Bernhard KUNZ, direttore di Hupac. "I processi fra trazione, terminali e domanda del mercato devono essere integrati in modo ottimale. Vi sono ampi margini di miglioramento che vogliamo sfruttare insieme ai nostri partner".

| Sviluppo del traffico nel 1° semestre 2013 | Gennaio-giugno 2013 | Gennaio-giugno 2012 | in % |
|--|---------------------|---------------------|--------------|
| Numero di spedizioni stradali | | | |
| Transalpino via CH | 189.716 | 192.909 | - 1,7 |
| Transalpino via A | 26.978 | 27.983 | - 3,7 |
| Transalpino via F | 1.385 | 0 | + 100 |
| Totale transalpino | 218.079 | 220.892 | - 1,3 |
| Import/export CH | 33.368 | 34.337 | - 2,9 |
| Nazionale CH | 1.667 | 1.700 | - 2,0 |
| Altri traffici | 74.252 | 75.078 | - 1,1 |
| Totale non transalpino | 109.287 | 111.115 | - 1,7 |
| Totale | 327.366 | 332.007 | - 1,4 |

| Traffic development in 1 st half 2013 | January-June 2013 | January-June 2012 | in % |
|--|-------------------|-------------------|--------------|
| Number of road consignments | | | |
| Transalpine via CH | 189.716 | 192.909 | - 1,7 |
| Transalpine via A | 26.978 | 27.983 | - 3,7 |
| Transalpine via F | 1.385 | 0 | + 100 |
| Total transalpine | 218.079 | 220.892 | - 1,3 |
| Import/export CH | 33.368 | 34.337 | - 2,9 |
| Domestic CH | 1.667 | 1.700 | - 2,0 |
| Other traffic | 74.252 | 75.078 | - 1,1 |
| Total non-transalpine | 109.287 | 111.115 | - 1,7 |
| Total | 327.366 | 332.007 | - 1,4 |

(Fonte/Source Hupac)

Fig. 2 – Dati del trasporto combinato Hupac. *Intermodal data transport.*

Corridoio dei 4 metri attraverso la Svizzera: investire in una moderna infrastruttura ferroviaria, elemento centrale per il trasporto ferroviario merci sul corridoio Rotterdam-Genova è l'apertura della galleria di base del San Gottardo nel 2016. Ma la ferrovia di pianura da sola non è sufficiente a rafforzare la competitività della rotaia. Il progetto del corridoio di 4 metri su cui il Parlamento svizzero deciderà nei prossimi mesi, prevede l'aumento del profilo di sezione e l'allungamento dei binari di sorpasso. Tratta in pianura, binari di sorpasso lunghi, profilo alto: quando sono soddisfatte queste tre condizioni infrastrutturali, gli operatori del trasporto merci ferroviario producono a costi più bassi. Questo pone le basi per la riduzione delle sovvenzioni di esercizio. Inoltre, è possibile accedere al segmento dei semirimorchi di 4 metri, realizzando ulteriori effetti di trasferimento. E' importante prevedere l'estensione del corridoio dei 4 metri fino ai terminal a sud via Luino e Chiasso. Il pre-finanziamento dei lavori di costruzione in Italia è necessario per sfruttare al più presto il potenziale di valore aggiunto. KUNZ: "Senza un adeguamento delle linee fino ai terminal in Italia, l'utilità economica del progetto si annulla sull'intero corridoio" (Comunicato stampa Hupac, 5 agosto 2013).

Hupac: stable traffic volume

In the first half 2013, the Swiss intermodal operator Hupac recorded a stable traffic volume despite the weak economy and the strong competition pressure of the street.

Transport development With a traffic volume of 327,366 road consignments in unaccompanied combined transport, Hupac held approximately the volume of the previous year's period (-1.4%). The recessionary economy, which restricts the exchange of goods throughout Europe since the end of 2011 and reduced the market demand for transport services, continued in the first half of 2013. The situation in Italy, the main recipient of the Hupac traffic, was particularly difficult. At year Hupac expects a stable traffic situation to persist. However, in

the current recessionary environment the rising cost of railways are problematic, especially when the cost of road transport is tendentially sinking. "The rail system must do the utmost to ensure that productivity is increased further," demands Hupac Director Bernhard KUNZ "The processes between traction, terminals and market demand must be optimally linked. Since there is still room, we want to exploit with our partners."

4-meter corridor via Switzerland: investment in modern rail infrastructure Central building block for rail freight on the corridor Rotterdam-Genoa is the opening of the Gotthard Base Tunnel in 2016. But the flat track alone is not sufficient to strengthen the competitiveness of the rail. The project of the 4-meter corridor over which the Swiss Parliament will decide in the coming months, provides for the increase of the section profile and the extension of passing loops. Flat track, long passing loops, sufficient height profile: When these three infrastructural conditions are met, the operators of rail freight can produce cheaper. This sets the stage for the reduction in operating subsidies. Moreover, the market segment of the 4-meter trailers can be achieved, which creates additional modal shift effects. The extension of the 4-meter corridor to major terminals in the south via Luino and Chiasso is crucial. The pre-financing of the construction works in Italy is required to use the potential to add value as soon as possible. KUNZ: "Without the adaptation

of the routes to the terminals in Italy, benefits will fail to become effective on the entire transport corridor." (Comunicato stampa Hupac, 2013, 5 August)

**INDUSTRIA
(MANUFACTURING)**

Siemens RECube: soluzioni per l'elettificazione ferroviaria

E' partito da Atene lo scorso febbraio alla volta delle principali città europee, il RECube di Siemens (fig. 3), il truck che si propone come vetrina itinerante per le migliori soluzioni proposte da Siemens Rail Electrification per il trasporto su rotaia e su gomma.

In occasione della tappa milanese del roadshow, organizzato in collaborazione con la Sezione di Milano del CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) e in programma dal 24 al 26 giugno presso la sede Siemens, l'Azienda, offrirà ai suoi principali clienti l'occasione per confrontarsi sulle innovazioni tecnologiche nell'ambito dell'elettificazione dei sistemi di trasporto. Allo stesso tempo, Siemens presenterà le proprie risposte alle nuove esigenze di mobilità, attraverso l'ampio portfolio di soluzioni su misura, efficienti e sostenibili per lo sviluppo delle infrastrutture dei sistemi di elettificazione ferroviaria.

All'interno del RECube, Siemens



(Fonte/Source Siemens)

Fig. 3 – Il truck RECube di Siemens. *The truck RECube of Siemens.*

illustrerà, infatti, la propria offerta innovativa per l'elettificazione ferroviaria, quali i prodotti e le soluzioni per sottostazioni AC e AC/DC e prodotti per linee di contatto. In questo modo Siemens fornirà un'ulteriore dimostrazione dell'evoluzione delle proprie infrastrutture dei sistemi elettrici per trasporto su rotaia e gomma in grado di ottimizzare la gestione energetica e salvaguardare, in termini ecologici, le esigenze di mobilità.

Attraverso esposizioni e live show all'interno del RECube, Siemens mostrerà ai visitatori il proprio orientamento verso la sostenibilità e l'efficienza, offrendo loro l'occasione di toccare con mano le proprie proposte sul tema dell'elettificazione dei sistemi di trasporto. Siemens è in grado di fornire soluzioni sicure, convenienti ed eco-friendly come le infrastrutture dei sistemi di elettrificazione ferroviaria, le proposte per il materiale rotabile, la logistica aeroportuale, l'automazione postale, così come i sistemi di collegamento delle grandi città e dei centri abitati.

I prodotti e le soluzioni che forniscono un contributo diretto e quantificabile alle città per renderle eco-compatibili e più vivibili rientrano nel portfolio ambientale di Siemens che, tra i più ampi e significativi al mondo, vale 33 miliardi di Euro pari al 42% dei ricavi complessivi del gruppo. I prodotti e le soluzioni del portfolio ambientale nel 2012 hanno permesso ai clienti di abbattere circa 330 milioni di tonnellate di CO₂, una cifra equivalente alle emissioni generate da Berlino, Delhi, Hong Kong, Istanbul, Londra, New York, Singapore e Tokyo (*Comunicato stampa Siemens*, 25 giugno 2013).

The truck RECube Siemens the best solutions for railway electrification

It started from Athens last February at a time of major European cities, the RECube of Siemens, the truck that is proposed as a traveling showcase for the best solutions offered by Siemens Rail Electrification for transport by rail and by road.

On the occasion of the Milan leg of the roadshow, organized in collaboration with the Section of Milan IAZI (College of Italian Railway Engineers) and scheduled June 24 to 26 at the headquarters of Siemens, the company will offer to its major customers the opportunity to discuss the technological innovations in the context of electrification of transport systems. At the same time, Siemens will present its response to the new requirements of mobility, through the broad portfolio of solutions, efficient and sustainable infrastructure for the development of systems of railway electrification.

Inside the RECube (fig. 3), Siemens will present, in fact, its innovative offer for railway electrification, such as products and solutions for substation AC and AC / DC and products for overhead contact lines. In this way, Siemens will provide further evidence of the evolution of its infrastructure electrical systems for rail and rubber to optimize energy management and safeguard, in ecological terms, the mobility needs.

Through exhibitions and live shows inside the RECube, Siemens, the leader in innovative and sustainable technologies, will show visitors its orientation towards sustainability and efficiency, offering them the opportunity to experience first hand its proposals on the theme of ' electrification of transport systems. Siemens is able to provide safe, affordable and eco-friendly as the infrastructure of railway electrification systems, proposals for rolling stock, airport logistics, postal automation, as well as the connecting systems of large cities and towns.

The products and solutions that provide a direct and quantifiable contribution to the cities to make them more eco-friendly and livable part of the Siemens environmental portfolio that, among the largest and most significant in the world, worth 33 billion euros, or 42% of revenues total of the group. The products and solutions of the environmental portfolio in 2012 have allowed clients to slash around 330 million tonnes of CO₂, a figure equivalent to the emissions generated from Berlin, Delhi, Hong Kong, Istanbul, London, New York, Singapore and Tokyo (Press Siemens, 2013, June 25).

VARIE (MISCELLANEOUS)

Italcertifer vince una gara in Turchia

Italcertifer, la Società di certificazione del Gruppo FS Italiane, consolida la sua presenza in Turchia vincendo la gara indetta dalle Ferrovie Turche (TCDD) per la certificazione tecnica della tratta Inonu-Kosekoy, sulla linea ad Alta Velocità che collega Ankara a Istanbul.

Tratta di 136 km per un assessment che riguarda i sottosistemi Infrastruttura, Energia, Control Command & Signalling (CCS), per un importo di 440mila euro.

Questa è solo l'ultima tappa di un percorso che, partendo dalla prima acquisizione nel 2010 dell'assessment della Ankara-Konya, prima tratta (210 km) ad Alta Velocità attivata sulla rete ferroviaria turca, è proseguito con le tratte Gezbe-Kosekoy (56 km), sempre ad Alta Velocità, Ankara-Sinkhan (km 16), Mersin-Toprakkale e Bogazkopu-Yenica (200 km), Irmak-Zonguldak (414 km), appartenenti alla rete tradizionale.

Acquisizioni frutto di gare internazionali indette dalle Ferrovie Turche e di trattative dirette con Main Contractor, sempre in concorrenza con aziende affermate in campo internazionale come il TUV di Monaco e il Rina.

L'insieme delle competenze di Italcertifer come certificatore in ambito internazionale e le sue conoscenze del processo ferroviario sono i fattori chiave che hanno consentito alla Società del Gruppo FS Italiane di mantenere e accrescere nel tempo il suo ruolo di riferimento nei rapporti con le Ferrovie Turche (*Comunicato stampa Italcertifer*, 1 agosto 2013)

Italcertifer: a contract in Turkey

Italcertifer, the independent certification of the Italian FS Group, strengthens its presence in Turkey by winning a competition held by the Turkish Railways (TCDD) for the technical certification of trafficking Inonu-Kosekoy on the high speed line connecting Ankara to Istanbul.

Is 136 km for an assessment regarding the subsystems Infrastructure, Energy, Control Command and Signalling (CCS), for an amount of EUR 440 thousand.

This is just the latest stage in a process which, starting from the first acquisition in 2010 of the assessment of the Ankara-Konya, the first section (210 km) high-speed activated on the Turkish railway network, continued with the drawn-Gezbe Kosekoy (56 km), more high-speed, Ankara-Sinkhan (km 16), Mersin-Toprakkale and Bogazkopu-Yenica (200 km), Irmak-Zonguldak (414 km), belonging to the traditional network.

Acquisitions result of international competition held by the Turkish Railways and direct negotiations with Main Contractor, always in competition with established companies in the international arena as the TUV of Monaco and Rina.

The set of skills Italcertifier as certification in the international arena and his knowledge of the process train are the key factors that have allowed the Italian FS Group companies to maintain and increase over time its role as a reference in dealing with the Turkish Railways (Press release Italcertifer, 2013, August 1).

Tata Steel: un contratto da 1 milione di sterline in Irlanda del Nord

Le rotaie di Tata Steel sono state impiegate nel rinnovo del collegamento fra le due maggiori città dell'Irlanda del Nord (fig. 4) – e hanno permesso di ottenere un ulteriore ordine da 1 milione di sterline dal fornitore di trasporto pubblico del Paese.

Le rotaie ferroviarie di Tata Steel, per un valore di 2 milioni di sterline, sono state utilizzate per il potenziamento di una parte della linea ferroviaria fra Belfast e Derry-Londonderry, che ha riaperto dopo otto mesi di interventi migliorativi riguardanti la sicurezza e l'ingegneria. Tata Steel ha ora ricevuto un ulteriore ordine da 1 milione di sterline.

“Il nostro cliente Translink, la società di trasporto pubblico con sede

a Belfast, ha inizialmente acquistato per un valore di 2 milioni di sterline lo scorso anno rotaie”, ha affermato Craig WOODWARD, Account Manager del Settore Rotaie. “Abbiamo ricevuto un feedback estremamente positivo da Translink circa la qualità del prodotto e del servizio che abbiamo fornito”.

Grazie alla forte partnership operativa, Tata Steel ha avuto la possibilità di partecipare alla gara per la fornitura di rotaie per le parti di rinnovamento della linea nell'area centrale di Belfast e per la ricostituzione dei livelli di stock.

Poco più di metà dell'ordine riguarda le rotaie di livello premium ad alte prestazioni - HPrail® - che hanno ricevuto la piena approvazione Network Rail nel Luglio del 2012. L'HPrail risolve i problemi di usura e fatica per contatto di rotolamento della linea, riducendo la frequenza di rettifica delle rotaie e i relativi costi.

Craig WOODWARD ha così proseguito: “Siamo lieti di essere stati selezionati come fornitore preferito per questo progetto. “Esso dimostra come sviluppare strette relazioni di lavoro con i nostri clienti e fornire loro le nostre capacità su base continua sia il modo migliore di assicurare il nostro futuro insieme” (Comunicato stampa Mepax per TataSteel, 1 agosto 2013).



(fonte/source: Comunicato stampa TataSteel - Fotografia per cortesia di Translink. Press release TataSteel - Photography courtesy of Translink)

Fig. 4 – Un convoglio sulla linea ferroviaria fra Belfast e Derry-Londonderry. A train on the railway line between Belfast and Derry-Londonderry

Tata Steel: a contract worth £ 1 million in Northern Ireland

The rails of Tata Steel have helped to renew the connection between the two largest cities in Northern Ireland (fig. 4) - and have led to a further order of 1 million pounds by the provider of public transport in the country.

The railway rails of Tata Steel, for a value of 2 million pounds, were used for the upgrading of part of the railway line between Belfast and Derry-Londonderry, which reopened earlier this month after eight months of improvements regarding safety and engineering. Tata Steel has now received a further order of 1 million pounds.

“Our customer Translink, the public transport company based in Belfast, initially purchased from us last year 2 million tracks,” said Craig WOODWARD, Account Manager Sector Rails. “We have received extremely positive feedback from Translink about the quality of the product and the service we provided.”

Thanks to the strong operating partnership, Tata Steel has had the opportunity to participate in the tender for the supply of rails for the parties to the renewal of the line in the central area of Belfast and for the recovery of stock levels.

Just over half of the order concerns the rails level premium high performance - HPrail® - who received the full approval of Network Rail in July 2012. The HPrail solves the problems of wear and fatigue for rolling contact of the line, reducing the frequency of adjustment of the rails and associated costs.

Craig WOODWARD continued: “We are delighted to have been selected as a preferred supplier for this project. “It demonstrates how to develop a close working relationship with our customers and provide them with our skills on a continuous basis is the best way to secure our future together” (Press release Mepax for TataSteel, 2013 August 1).

Italferr: progettazione della tratta ferroviaria Riyadh-Jeddah

Italferr, la società di ingegneria del Gruppo Ferrovie dello Stato Ita-

liane, si è aggiudicata un contratto da 28 milioni di euro in Arabia Saudita per la progettazione della tratta ferroviaria Riyadh- Jeddah.

Italferr è stata scelta da Saudi Railway Company (SAR) per lo sviluppo del Progetto Preliminare e di Dettaglio della nuova linea ferroviaria di 950 km che collegherà Riyadh a Jeddah, a seguito di una gara tra un gruppo di competitors internazionali di altissimo livello.

Il Progetto assegnato a Italferr riguarda la "Saudi Landbridge", una nuova linea ferroviaria di 950 km per il trasporto passeggeri e merci (progettata per una velocità di 350 km/h). La nuova linea sarà interconnessa con la rete esistente Riyadh-Dammam. Nel progetto è compresa anche l'integrazione del porto marittimo di Jeddah nella nuova rete ferroviaria.

La "Saudi Landbridge" trasformerà il sistema ferroviario saudita esistente in una linea passeggeri e merci di livello internazionale che collegherà la costa orientale e occidentale del Regno saudita. Avrà la capacità di trasportare grosse quantità di merci per lunghe distanze a tariffe competitive e offrirà ai passeggeri un trasporto via terra sicuro e confortevole.

L'oggetto del Progetto Preliminare e di Dettaglio assegnato a Italferr comprende il tracciato, la sede, l'armamento, ponti, gallerie, stazioni passeggeri, impianti per il carico e lo scarico dei treni e per la movimentazione dei container, sistemi di segnalamento (il nuovo sistema europeo ERTMS Livello 2) e di telecomunicazioni, valutazione di impatto ambientale e conseguente studio paesaggistico, mitigazione del rumore e degli effetti dovuti alla sabbia.

Il contratto relativo al Progetto Preliminare e di Dettaglio è stato sottoscritto dal Saudi Public Investment Fund (PIF), Ministero delle Finanze, e sarà gestito da Saudi Railway Company (SAR) per un tempo di esecuzione di 14 mesi.

Italferr sarà assistita da Arabian Consulting Engineering Centre (ACEC), una società saudita di inge-

gnieria che opera nel Regno dell'Arabia Saudita dal 1979.

Per l'esecuzione del progetto "Saudi Landbridge", avente carattere strategico per i piani di sviluppo economico e sociale dell'Arabia Saudita, Italferr impiegherà un team multidisciplinare di professionisti esperti in ingegneria ferroviaria nonché in ingegneria civile e tecnologica.

Grazie a tale aggiudicazione, e al recente incarico relativo ad attività di progettazione per la metropolitana di Doha in Qatar, Italferr sta consolidando la propria presenza nel Golfo e punta ad assumere la leadership del settore ferroviario in quest'area, dove al momento si prospetta un esito positivo anche per la progettazione di 2.244 km di linea ferroviaria nel Sultanato dell'Oman.

In Brasile, inoltre, la società è aggiudicataria provvisoria per l'Assistenza Tecnica al Cliente nel progetto Alta Velocità Rio de Janeiro - San Paolo - Campinas (*Comunicato stampa ITALFERR*, 2 agosto 2013).

Italferr: design of the railway Riyadh-Jeddah

Italferr, the engineering company of the Italian State Railways Group, has been awarded a contract worth 28 million euro in Saudi Arabia for the design of the railway Riyadh-Jeddah.

Italferr has been selected by the Saudi Railway Company (SAR) for the development of the Preliminary Design and Detail of the new 950 km railway line that will connect Riyadh to Jeddah, as a result of a competition between a group of international competitors at the highest level.

The project assigned to Italferr concerns the "Saudi Landbridge", a new railway line of 950 km for the transport of passengers and goods (designed for a speed of 350 km / h). The new line will be interconnected with the existing network Riyadh-Dammam. The project also includes the integration of the seaport of Jeddah in the new railway network.

The "Saudi Landbridge" will transform the existing railway system in

Saudi Arabia in a line of international passenger and cargo that will connect the east and west coasts of the Kingdom Saudi Arabia. It will have the ability to move large quantities of goods over long distances at competitive prices and offer passengers a safe and comfortable ground transportation.

The object of the Preliminary Design and Detail assigned to Italferr includes the track, seat, arms, bridges, tunnels, passenger stations, facilities for loading and unloading of trains and container handling, signaling systems (the new European system ERTMS Level 2) and telecommunications, environmental impact assessment and resulting landscape study, mitigation of noise and effects due to the sand.

The contract for the preliminary design and detail has been signed by the Saudi Public Investment Fund (PIF), Ministry of Finance, and will be managed by the Saudi Railway Company (SAR) for a running time of 14 months.

Italferr will be assisted by Arabian Consulting Engineering Centre (ACEC), a Saudi engineering company that operates in the Kingdom of Saudi Arabia since 1979.

For the execution of the project "Saudi Landbridge", with strategic plans for economic and social development of Saudi Arabia, Italferr employ a multidisciplinary team of professionals and experts in railway engineering in civil engineering and technology.

Thanks to this award, and the recent assignment related to design activities for the metro in Doha, Qatar, Italferr is consolidating its presence in the Gulf and aims to take leadership of the railway sector in this area, where at the moment it suggests a succeeds even for the design of 2,244 km of railway line in the Sultanate of Oman.

In Brazil, in addition, the company is awarded a provisional basis for the Technical Assistance to the Client in the high-speed project Rio de Janeiro - Sao Paulo - Campinas (Press Release ITALFERR, 2013 August 2).