

Notizie dall'estero

News from foreign countries

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA (RAILWAYS TRANSPORTATION)

Gruppo FS Italiane, l'A.D. ELIA a Tokio: obiettivo interoperabilità

“L'obiettivo di interoperabilità è fondamentale riguardo a materiale rotabile, infrastrutture, segnalamento, metodi di certificazione, al fine di creare una rete ferroviaria ad alta velocità integrata”. Lo ha affermato M.M. ELIA, Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, al 9th UIC Highspeed 2015 World Congress a Tokio, organizzato dall'International Union of Railways e da East Japan Railway Company, dal titolo “Celebrate the past, Design the future”.

“Questo congresso - ha continuato ELIA - è un'opportunità unica per coloro che già operano ad alta velocità. L'AV è una tecnologia competitiva che può contribuire a rilanciare l'economia, ma è essenziale continuare a investire in innovazione e in ricerca e sviluppo”. Infine, ELIA ha ringraziato l'UIC che, attraverso la cooperazione internazionale e l'interoperabilità, ha raggiunto l'obiettivo di incrementare la quota modale, favorendo così le operazioni transfrontaliere e aumentando la competitività del trasporto passeggeri e di quello merci (*Comunicato stampa Gruppo FSI*, 9 luglio 2015).

Italian Group Fsi, Ceo ELIA in Tokyo: goal interoperability

“The goal of interoperability is crucial regarding the rolling stock, infrastructure, signaling, certification methods, in order to create a high speed rail network integrated”. This was stated M.M. ELIA, CEO of the Italian State

Railways Group, the UIC Highspeed 2015 9th World Congress being held in Tokyo, organized by the International Union of Railways and East Japan Railway Company, entitled “Celebrate the past, Design the future”.

“This conference - continued ELIA - is a unique opportunity for those who are already operating at high speed. The AV is a competitive technology that can help to boost the economy, but it is essential to continue to invest in innovation and research and development”. Finally, ELIA thanked the UIC that, through international cooperation and interoperability, achieved the objective of increasing the modal share, thus promoting cross-border transactions and increasing the competitiveness of passenger and freight transport (Press Release Group FSI, July 9, 2015).

DB Schenker Rail e FFS Cargo amplieranno l'offerta del traffico internazionale a carri isolati

I due membri Xrail DB Schenker e FFS Cargo offriranno nuovi collegamenti efficienti su rotaia tra la Germania e la Svizzera.

Sotto il nome DB Schenkerswiss-shuttle e SBB Cargo Rail Plus Deutschland saranno proposti nuovi collegamenti affidabili e ad alta frequenza tra i centri industriali in Germania e Svizzera.

I nuovi trasporti saranno caratterizzati dalla velocità. “In 48 ore potremo, ad esempio, inviare beni di consumo disposti su pallet da Amburgo in qualsiasi regione della Svizzera”, spiega D. BÜRKY, responsabile Distribuzione di FFS Cargo. I nuovi collegamenti ferroviari costituiscono per numerosi clienti del traffico a carri

isolati una migliore scelta rispetto al trasporto su strada anche dal punto di vista ecologico.

“L'affidabilità dei trasporti è di grande importanza sia per i nostri clienti che per noi. Per questo motivo il nostro servizio alla clientela sorveglia i trasporti e introduce immediatamente le necessarie misure in caso di problemi nello svolgimento del trasporto”, precisa A. MARSCHALL, responsabile Distribuzione di DB Schenker Rail (*Comunicato stampa FFS*, 7 luglio 2015).

DB Schenker Rail and SBB Cargo will expand the offer of the international traffic in isolated wagons

The two members Xrail DB Schenker and SBB Cargo will offer new connections efficient rail between Germany and Switzerland.

Under the name DB SCHENKER-swiss-shuttle and SBB Cargo Rail Plus Deutschland will be offered new reliable connections and high frequency between the industrial centers in Germany and Switzerland.

The new transports will be characterized by speed. “In 48 hours we will be able, for example, sent consumer goods placed on pallets from Hamburg in any region of Switzerland”, explains D. BÜRKY, Head of Sales at SBB Cargo. The new rail links are for many customers of the wagonload isolated a better choice compared to road transport also from ecological point of view.

“The reliability of the transport is of great importance both for our customers and for us. This is why our customer service oversees transport and introduce immediately the necessary measures in the event of problems in the performance of the transport”, explains A. MARSCHALL, responsible for distribution of DB Schenker Rail (SBB Press release, July 7th, 2015).

Giruno di Stadler Rail: dal modello in legno al treno ad alta velocità

Il treno ad alta velocità Giruno (fig. 1) delle FFS prende forma: in-



(Fonte: FFS - Source: SBB)

Fig. 1 – La maquette di Giruno della Stadler Rail per le FFS.

Fig. 1 – Stadler Rail Giruno Maquette made for SBB.

sieme con le FFS, il costruttore Stadler Rail ha realizzato un modello in legno in scala 1:1, per poter rendere visibili i vari settori del nuovo treno. Nel primo semestre 2015 oltre 200 persone hanno fornito i loro input dopo aver visionato il modello. Con i suoi 400 m di lunghezza in doppia trazione, il Giruno offrirà complessivamente 806 posti a sedere.

A inizio 2016 prenderà avvio negli stabilimenti di Stadler Rail la costruzione del nuovo elettrotreno Giruno delle FFS. Per chiarire sin dall'inizio tutte le questioni legate alla sistemazione interna, è stato realizzato un modello in legno – una cosiddetta maquette. Vi sono riprodotti, fra l'altro, uno scompartimento di 1^a e di 2^a classe, una carrozza per persone con mobilità ridotta, la carrozza ristorante e la cabina di guida in grandezza originale. Per Stadler Rail e le FFS, la riproduzione costituisce un prezioso strumento di lavoro, che consente di acquisire sin dalle prime fasi di progetto utili indicazioni nell'ottica dei viaggiatori e dei collaboratori. In questo modo si evitano costosi adattamenti dopo la fase costruttiva.

Oltre 270 suggerimenti per ottimizzare l'idea. Il modello, collocato negli stabilimenti Stadler Rail a Bussnang (TG), è stato visitato nei primi sei mesi di quest'anno da oltre 200 rappresentanti di vari settori e gruppi

d'interesse. Ne sono scaturite più di 270 proposte di ottimizzazione del concetto globale. A fine agosto, il team di progetto concluderà la prima fase di allestimento del programma. Fino ad allora, tutte le indicazioni emerse dagli incontri tecnici e dalla fase di modellazione confluiranno nei rispettivi documenti. Seguiranno poi due altre tornate di revisione fra le FFS e Stadler Rail, al cui termine dovrà essere allestita l'intera documentazione necessaria alla costruzione del treno.

Con il Giruno a Milano in meno di tre ore. Con 400 m di lunghezza in doppia trazione, ai suoi passeggeri il Giruno offrirà complessivamente 806 posti a sedere, ossia quasi il 40 per cento in più di oggi. Oltre a particolari carrozze con accesso ribassato per le persone in carrozzella, anche gli altri settori del treno saranno facilmente agibili con uno scalino basso dal marciapiede. Questo risponde a una necessità, espressa ad esempio da persone più anziane, con bagagli o con carrozzelle per bambini. Per il resto, i complessivi 29 treni offriranno molte comodità: oltre a ripetitori di telefonia mobile 3G/4G per una buona ricezione, ci saranno prese a tutti i posti, grandi spazi per i bagagli, WC distinti per uomini e donne e un moderno concetto di illuminazione suddiviso in zone. L'interno del con-

voglio offre ovunque ampi spazi e luminosità. Con i nuovi treni, che circoleranno da fine 2019 sull'asse del San Gottardo, in futuro sarà altresì possibile raggiungere Lugano da Zurigo in meno di due ore e arrivare a Milano in meno di tre (Comunicato stampa FFS, 7 luglio 2015).

Giruno of Stadler Rail: from wooden model to the high-speed train

The high-speed train Giruno (fig. 1) SBB takes shape: together with SBB, the manufacturer Stadler Rail has made a wooden model in scale 1:1, in order to make visible the various sectors of the new train. In the first half of 2015 more than 200 people have provided their input after visionato model. With its 400 m long in four-wheel drive, the Giruno will offer a total 806 seats.

At the beginning of 2016 will start in the factories of Stadler Rail the construction of new electric train Giruno SBB. To clarify from the beginning all the issues related to the interior, was built a wooden model - called a maquette. They have played, among other things, a compartment of 1st and 2nd class coach for persons with reduced mobility, the dining car and the cockpit in original size. For Stadler Rail and FFS, playing is a valuable business tool, which allows you to scan from the early stages of the project useful information in view of travelers and employees. In this way they avoid expensive adjustments after the construction phase.

More than 270 tips for maximizing the idea. The model, placed in factories Stadler Rail in Bussnang (TG), was visited in the first six months of this year by more than 200 representatives of various sectors and interest groups. This resulted in more than 270 proposals for optimization of the overall concept. In late August, the project team will end the first phase of setting up the program. Until then, all the indications that emerged from the technical meetings and the modeling phase will feed into their documents. There will then be two further rounds

of review between SBB and Stadler Rail, whose term will be set up all the documentation necessary for the construction of the train.

With the Giruno in Milan in less than three hours. With 400 m long in four-wheel drive, its passengers Giruno will offer a total 806 seats, or nearly 40 percent more than today. In addition to special cars with low-entry for people in wheelchairs, the other areas of the train will be easily useable with a step down from the sidewalk. This answers a need expressed for example by older people, with luggage or with baby carriages. The remainder of the total 29 trains will offer many amenities: In addition to phone masts furniture's 3G / 4G for good reception, we will be taken to all places, large spaces for luggage, WC separated for men and women and a modern concept lighting divided into zones. The interior of the train offers large spaces and brightness everywhere. With the new trains which will circulate from the end of 2019 on the Gotthard route, in the future it will also be possible to reach Lugano from Zurich in less than two hours and arrive in Milan in less than three (SBB Press release, July 7th, 2015).

TRASPORTI URBANI (URBAN TRANSPORTATION)

Alstom ha consegnato il primo tram Citadis a Rio de Janeiro

Il primo tram Citadis di Alstom per Rio de Janeiro (figg. 2 e 3), in Brasile, è arrivato a Rio dopo 20 giorni di viaggio dalla struttura di Alstom a La Rochelle, in Francia, dove se ne stanno producendo altri quattro. Questo è il primo dei 32 tram ordinati ad Alstom dalla città di Rio de Janeiro per il VLT Carioca Consortium nel 2013 come parte di un sistema tranviario integrato senza catenaria. Gli altri 27 tram saranno prodotti presso il recentemente inaugurato impianto Alstom di Taubaté a San Paolo in Brasile.

Il sistema tranviario integrato fornito da Alstom a Rio comprende 32 tram ognuno di 44 metri di lun-



(Fonte - Source: Alstom)

Fig. 2 - L'esposizione del nuovo tram per la città brasiliana.

Fig. 2 - The show of the new tram for the Brazilian town.



(Fonte - Source: Alstom)

Fig. 3 - Il nuovo tram di Alstom in mostra sulla banchina per i visitatori e per i giornalisti.

Fig. 3 - The new tram from Alstom in exposition on the platform for journalist and visitors.

ghezza della serie Citadis insieme con il sistema di alimentazione elettrica, di segnalamento e dei sistemi di telecomunicazione. La linea tranviaria sarà al 100% priva di catenaria, ed utilizzerà il sistema APS - che alimenta il tram attraverso una terza rotaia posta in posizione centrale tra le linee in costruzione - e i supercondensatori - dispositivi modulari installati sul tetto del tram, che immagazzinano energia rigenerata durante la fase di frenatura. La linea, lunga 28 km e comprendente 32 stazioni, sarà parzialmente aperta a metà 2016, in tempo per i Giochi Olimpici.

“Alstom è lieta di consegnare il primo tram Citadis a Rio de Janeiro, la prima città del Brasile ad essere dotata di un sistema tranviario completo che sarà congiunto al trasporto

urbano mediante autobus, metro e treni, e che aumenterà l'intermodalità, riducendo la congestione e l'inquinamento”, ha dichiarato M. BOCACCIO, Vice Presidente Senior per Alstom Transport in America Latina.

Alstom gestisce ogni fase della produzione di un sistema tranviario, dalla progettazione completando la verifica e la messa in servizio nel suo ambiente urbano, ed è impegnata nella manutenzione del sistema completo. L'azienda può fare affidamento sulla sua esperienza, basata su 17 progetti integrati di soluzioni tranviarie, posizionando l'azienda come esponente fondamentale in questo campo. Alstom sta attualmente gestendo la costruzione di 8 sistemi tranviari compresi Cuenca (Ecuador), Rio (Brasile), Sydney (Austra-

lia), Nottingham (Regno Unito), Lusail (Qatar) e altri progetti in Algeria (Comunicato Stampa Alstom Transport, 16 Luglio 2015).

Alstom delivered the first Citadis tram to Rio de Janeiro

Alstom's first Citadis tram for Rio de Janeiro (figg. 2 and 3), Brazil, arrived at Rio after 20 days of transit from Alstom's facility in La Rochelle, France where four more others are being produced. This is the first of the 32 tramsets ordered from Alstom by the city of Rio de Janeiro through the VLT Carioca consortium¹ in 2013 as part of an integrated catenary-free tramway system. The 27 other trams will be produced at Alstom's recently inaugurated Taubaté facility in Sao Paulo, Brazil².

The integrated tramway system supplied by Alstom to Rio includes 32 44-metre-long Citadis trams along with power supply, signalling and telecommunication systems. The tramway line will be 100% catenary-free combining APS – which supplies power via a third rail positioned centrally between the running lines – and super capacitors – modules installed on the roof of the tram which store energy and regenerate it during braking. The line, which is 28 km long and includes 32 stations, will be partially opened in mid-2016 in time for the Olympic Games.

“Alstom is pleased to hand over the first Citadis tram to Rio de Janeiro, the first city in Brazil to be equipped with a full tramway system that will be connected to buses, metros and trains, and which enhances intermodality while reducing congestion and pollution”, declared M. BOCCACCIO, Senior Vice President for Alstom Transport in Latin America.

Alstom masters every stage of the tramway system, from design to complete validation and commissioning in its urban environment, and is a leader in the maintenance of the complete system. The company can rely on its experience with 17 integrated tramway solutions projects awarded, positioning the company as the world

leader in this field. Alstom is currently managing the construction of 8 tramway systems including Cuenca (Ecuador), Rio (Brazil), Sydney (Australia), Nottingham (UK), Lusail (Qatar) and further projects in Algeria (Alstom Transport Press Release, July 16th, 2015).

Bombardier: fornitura e manutenzione per il Progetto di trasporto di Londra LOTRAIN

Bombardier Transportation ha firmato due contratti con Transport for London (TfL) per costruire e mantenere 45 nuove unità multiple elettriche (EMU) a quattro moduli. Il primo contratto è un accordo di produzione e fornitura (MSA) che copre la progettazione, la fabbricazione, la messa in servizio e l'entrata in servizio di 180 nuovi veicoli, e il secondo è un accordo di 35 anni sui servizi ferroviari (TSA) che fornisce manutenzione per i nuovi veicoli.

Nell'insieme i contratti sono valutati in circa 358 milioni di sterline (505 milioni di euro, 558.000.000 \$ USA). In aggiunta alle opzioni di base, i contratti includono anche un'opzione per un massimo di 24 treni supplementari e un'altra per estendere il supporto di manutenzione per cinque anni.

P. ALLMER, Presidente di Bombardier Transportation per l'Europa Occidentale, il Medio Oriente e l'Africa, ha dichiarato: “Questi importanti contratti dimostrano la continua fiducia di TfL nella nostra capacità di fornire prodotti e servizi di trasporto di alta qualità. Ci auguriamo di poter non solo fornire questi nuovi treni per TfL, ma anche di continuare a fornire manutenzione e supporto tecnico”.

I nuovi treni avranno caratteristiche simili a quelli della flotta London Overground esistente (anche prodotti da Bombardier), tra cui ricordiamo le carrozze walk-through, caratterizzate da aria condizionata e una migliore accessibilità. Questi treni della serie AVENTRA (fig. 4), di prossima generazione saranno caratterizzati da un design innovativo con prestazioni ottimizzate, tra cui il peso ridotto, i bassi consumi di energia e i costi di manutenzione ed elevata affidabilità, offrendo vantaggi sostanziali per TfL e ai suoi passeggeri che viaggiano sulle principali direttrici della London Overground, tra cui la neo-acquisita Anglia Metro Service. I veicoli saranno costruiti a Derby e questo nuovo contratto contribuirà a creare centinaia di posti di lavoro nella zona di Midlands e più di 20 opportunità di formazione.



(Fonte - Source: Bombardier)

Fig. 4 – Bombardier AVENTRA nella versione a 5 moduli.

Fig. 4 – Bombardier AVENTRA in five cars.

Bombardier fornirà una versione lunga 20 m della sua nuova piattaforma AVENTRA UEM con 31 treni a quattro moduli che entreranno in esercizio sulle direttrici Ovest Anglia da Londra Liverpool Street a Enfield Town, Cheshunt e Chingford e tra Romford e Upminster (gestione trasferita a TfL in maggio 2015). I restanti 14 treni a quattro moduli entreranno in servizio sulle attuali direttrici della London Overground, che includono la Gospel Oak - Barking, che dovrebbe essere elettrificata entro il 2017, e la Euston - Watford. I nuovi treni dovrebbero entrare in servizio passeggeri tra il dicembre 2017 e ottobre 2018 (*Comunicato stampa Bombardier Transportation*, 3 luglio 2015).

Bombardier Signs Major Rolling Stock and Maintenance Contracts for Transport for London's LOTRAIN Project

Bombardier Transportation has signed two contracts with Transport for London (TfL) to build and maintain 45 four-car new electric multiple units (EMUs). The first contract is a Manufacturing and Supply Agreement (MSA) covering the design, manufacture, commissioning and entry into service of 180 new vehicles, and the second is a 35-year Train Services Agreement (TSA) providing maintenance for the new vehicles.

Together the contracts are valued at approximately 358 million GBP (505 million euro, \$558 million US). In addition to the base contracts, the contracts also include an option for up to 24 additional trains and another to extend the maintenance support for five-years.

P. ALLMER, President, Western Europe, Middle East and Africa, Bombardier Transportation, said, "These important contracts demonstrate TfL's continued confidence in our ability to provide high quality transportation products and services. We look forward to not only delivering these new trains for TfL, but also providing ongoing maintenance and technical support".

The new trains will have similar features to the existing London Over-

ground fleet (also manufactured by Bombardier), including walk-through carriages, air-conditioning and improved accessibility. These next-generation AVENTRA (fig. 4), trains will feature an innovative design with optimized performance, including reduced weight, energy consumption, maintenance costs and high reliability, providing substantial benefits to both TfL and its passengers traveling on key London Overground routes, including the newly acquired West Anglia Inner Metro Service. The vehicles will be built in Derby and this new contract will help to create hundreds of job opportunities in the Midlands area as well as more than 20 apprenticeships.

Bombardier will supply a 20 m long version of its new AVENTRA EMU platform with 31 four-car trains going into operation on West Anglia routes from London Liverpool Street to Enfield Town, Cheshunt and Chingford, and between Romford and Upminster (responsibility for which transferred to TfL in May 2015). The remaining 14 four-car trains will enter service on current London Overground routes which include Gospel Oak to Barking, due to be electrified by 2017, and Euston to Watford. The new trains are expected to enter into passenger service between December 2017 and October 2018 (Bombardier Press Release, July 3rd, 2015).

TRASPORTI INTERMODALI (INTERMODAL TRANSPORTATION)

Gateway Basel Nord: accelerazione alla realizzazione del nuovo terminal per container

Le tre imprese svizzere di logistica e trasporto Contargo SA, Hupac SA e FFS Cargo SA hanno costituito questa settimana la comune società di pianificazione Gateway Basel Nord. Questo consentirà di accelerare ulteriormente la progettazione del nuovo terminal per container Basilea Nord.

Lo stato avanzato dei lavori di progettazione del terminal per container Basilea Nord consente di presen-

tare in tempi brevi all'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) la domanda per il finanziamento della prima tappa dell'ampliamento bimodale. La società Gateway Basel Nord, costituita in questi giorni dalle tre imprese Contargo, Hupac e FFS Cargo, gestirà, dopo la sua realizzazione, il terminal bimodale (rotaia/strada). La nuova piattaforma logistica sarà accessibile, senza alcuna discriminazione, a tutti gli utenti interessati al trasbordo di container e ad altri vettori di carico del traffico combinato.

Le tre imprese prevedono di presentare nei prossimi mesi la domanda di promovimento. Sono perciò necessarie delle basi di pianificazione di notevole entità, che sono attualmente in fase di elaborazione. Grazie alla posizione centrale tra ferrovia e autostrada sarà possibile programmare un allacciamento ottimale del terminal. La messa in funzione è prevista per il 2019.

In una seconda fase, l'impianto dovrà essere ampliato con un nuovo bacino portuale dei porti renani svizzeri per il trasbordo trimodale (strada/rotaia/acqua) e raccordato direttamente al porto renano di Kleinhüningen. Il futuro bacino portuale 3 consentirà un'efficiente integrazione della navigazione interna. Con l'ampliamento trimodale anche altri partner potranno partecipare al progetto.

"Per la Svizzera è d'importanza fondamentale disporre di un sistema di trasbordo delle merci più efficiente per combinare insieme i vettori di trasporto. I porti renani svizzeri sono perciò d'importanza strategica assolutamente prioritaria per l'approvvigionamento del Paese", dichiara H. BOCHOW, Direttore di Contargo.

"Basilea Nord è situato in una posizione strategica particolarmente favorevole sul corridoio Rotterdam-Genova e offre, con i suoi 750 m di lunghezza dei binari, le condizioni ideali per un servizio a condizioni competitive. Con questa piattaforma integriamo la nostra rete interna sia verso nord sia verso sud e creiamo nuove opportunità di mercato per il trasferimento del traffico", dichiara B. KUNZ, CEO di Hupac.

“La Svizzera ha tassativamente bisogno di un grande terminal per poter affrontare i crescenti volumi di container in modo ecologico ed efficiente. La costituzione della comune società di pianificazione è in questo senso un passo importante”, dichiara N. PERRIN, CEO di FFS Cargo.

• *Nota per il lettore:*

Contargo - Con un volume annuale di trasporti pari a 2 milioni di TEU, Contargo è una delle più grandi reti logistiche di container in Europa. Contargo integra il trasporto di container tra i porti occidentali, i porti tedeschi del Mare del Nord e l'hinterland europeo. L'impresa dispone di 25 terminal per container in Germania, Francia, Svizzera e Repubblica Ceca. In altre sette sedi dislocate in Germania, Paesi Bassi, Belgio e Giappone, Contargo è rappresentata da uffici. L'impresa gestisce inoltre proprie linee di navigazione e ferroviarie. Gli 800 collaboratori hanno contribuito con il loro impegno al raggiungimento nel 2014 di una cifra d'affari di 410 milioni di Euro. Per ulteriori informazioni: www.contargo.net (Comunicato stampa Hupac, 24 giugno 2015).

Gateway Basel Nord pushes ahead with new container terminal

The three Swiss logistics and freight companies Contargo AG, Hupac SA and SBB Cargo AG established a joint planning company – Gateway Basel Nord – this week. It will push ahead with planning the new Basel Nord container terminal.

The advanced status of the project work for the Basel Nord container terminal makes it possible to submit a funding application soon for the financing of the first bi-modal expansion phase to the Federal Office of Transport (FOT). Gateway Basel Nord, the joint company set up in the past few days by the three companies Contargo, Hupac und SBB Cargo, will operate the bi-modal (road/rail) terminal once it has been completed. The new logistics hub will be open to all interested users – without discrimination – for the transshipment of con-

tainers and other load carriers used in intermodal transport.

The three companies are planning to submit the funding application in the next few months. This calls for extensive planning documents which are currently being drawn up. Thanks to its central location between the railway and the motorway, the terminal will have excellent transport links. Operations are due to commence in 2019.

In a second phase, the facility is to be extended the addition of a new dock basin of Swiss Rhine Ports for tri-modal transshipment (road/rail/water) and will be connected directly to the Kleinhüningen Rhine port. The future dock basin 3 will enable the efficient integration of domestic shipping. Further partners may join once the facility goes tri-modal.

“Efficient transshipment to bundle transport modes is key for Switzerland. The Swiss Rhine ports are therefore of paramount strategic importance to ensure supplies to Switzerland”, explains H. BOCHOW, Managing Director of Contargo.

“Basel Nord is strategically situated on the Rotterdam-Genoa corridor and, with its 750 m of rail tracks, is suitably equipped for competitive operations. With this hub we are integrating our domestic network to the north and south and creating new market opportunities for a modal shift”, explains B. KUNZ, CEO of Hupac.

“Switzerland urgently needs a large-scale terminal in order to handle growing container volumes efficiently

and in an environmentally friendly manner. The establishment of the joint planning company is an important step in this direction”, explains N. PERRIN, CEO of SBB Cargo.

• **Note to readers**

Contargo - With an annual freight volume of TEU 2 million, Contargo is one of the largest container logistics networks in Europe. Contargo integrates container traffic between the western ports, Germany's North Sea ports and the European hinterland. The company has over 25 container terminals in Germany, France, Switzerland and the Czech Republic. Contargo has offices in seven other locations in Germany, the Netherlands, Belgium and Japan. The company also operates its own shipping and railway lines. The 800 employees generated annual sales of EUR 410 million in 2014. For further information see www.contargo.net (Hupac Press Release, 24th June, 2015).

VARIE (OTHERS)

Il treno Siemens Velaro vince il premio “Red Dot”

La famiglia dei treni Velaro (fig. 5), ha vinto l'ambito premio “Red Dot Design Award” per la qualità nel riconoscimento del concetto di piattaforma per i treni ad alta velocità che può essere utilizzato per configurare tipi di treno molto diversi. Il Velaro combina l'estetica con l'elevato livello di funzionalità.



(Fonte - Source: Brochure “Velaro” Siemens)

Fig. 5 – Tre esemplari della Serie Velaro della Siemens.

Fig. 5 – Three examples of Velaro trainsets from Siemens.

La giuria del concorso ha riconosciuto lo stile coerente negli interni e negli esterni della nuova piattaforma Velaro. In termini di dettaglio, questo significa chiaramente strutture e componenti con giunzioni progettate con distacchi minimi definiti, senza raccordi visibili ovunque tecnicamente sostenibile, e la funzionalità particolarmente ergonomica per i componenti con un aumento dei requisiti di accessibilità e facilità d'uso. Particolare attenzione è stata posta anche agli aspetti del materiale e della qualità costruttiva all'interno del treno, per rafforzare la qualità del prodotto e, quindi, soddisfare le aspettative di comfort dei passeggeri.

Il Velaro è il primo treno ad alta velocità a rispettare la specifica di interoperabilità europea "TSI PRM". Questa definisce i parametri ed i requisiti per la costruzione e il refitting dei veicoli ferroviari e delle infrastrutture ferroviarie, senza barriere. Le carrozzine per disabili possono accedere ai loro posti facilmente, in modo sicuro e in comfort grazie alle più ampie entrate, ed ai corridoi. L'accesso alla carrozza ristorante è più semplice grazie all'utilizzo di ampie passerelle degli intercomunicanti. Dispositivi elevatori speciali consentono agli utenti su sedia a rotelle di salire sul treno senza aiuto esterno, direttamente dalla banchina di fronte al treno.

Il treno è anche pienamente conforme ai requisiti STI PRM per i passeggeri non vedenti, ad esempio, fornendo un forte contrasto sul corrimano e sui controlli, con l'introduzione di sistemi direzionali chiari.

Il Design Zentrum Nordrhein Westfalen celebra l'eccezionale evento internazionale dal 1955, assegnando il suo famoso Red Dot. I produttori e designer di una serie di prodotti industriali possono fare richiesta di partecipazione al "Red Dot" in 31 categorie. Nel 2015 le aziende e i designer provenienti da 56 paesi hanno proposto un totale di 4.928 prodotti (*Comunicato stampa Siemens Mobility*, 30 Giugno 2015).

Siemens Velaro train wins "Red Dot" award

The Velaro family of trains (fig. 5), has won the coveted "Red Dot" design award for quality in recognition of the platform concept for high-speed trains that can be used to configure very different types of trains. Velaro combines aesthetic design with a high level of functionality.

The jury has recognized the consistent styling throughout the interior and exterior of the new Velaro platform. In terms of detail, this means clearly defined structures and components, joints designed with minimum gaps, no visible screw fittings wherever technically feasible, and particularly ergonomic functionality for components with increased accessibility and user-friendliness requirements. Special emphasis was also placed on material aspects and manufacturing quality in the interior of the train, to reinforce the quality of the product and thus fulfill passengers' comfort expectations.

The Velaro is the first high-speed train to comply with the European "TSI PRM" interoperability specification. This defines parameters and requirements for constructing and refitting rail vehicles and rail infrastructure without barriers. Wheelchair users can access their seats easily, safely, and in comfort thanks to wider entrances, and corridors. Access to restaurant cars is easier thanks to the use of wider intercar gangways. Special lifts enable wheelchair users to board the train without outside help, directly from the platform opposite the train.

The train also complies fully with the TSI PRM requirements for visually impaired passengers, e.g. by providing a strong contrast on handrails and controls and introducing clear directional systems.

The Design Zentrum Nordrhein Westfalen has been celebrating outstanding international product design since 1955 by awarding its famous Red Dot. The manufacturers and designers of a range of industrial products can now apply for the Red Dot in

31 categories. In 2015 companies and designers from 56 countries put forward a total of 4,928 products (Siemens Mobility Press Release, 30th June, 2015).

"Sapienza" - UIC: Corso di Specializzazione sul Rail Asset Management

• *Presentazione del corso*

Obiettivo complessivo e risultati della formazione: questo corso di specializzazione, organizzato nell'ambito dell'iniziativa UIC "Global Network of Talents Railway" (<http://www.railtalent.org/>), è rivolto agli ingegneri e a tutti i laureati che vogliono ampliare la loro conoscenza nel campo del Rail Asset Management a scopo professionale o per motivi di studio e di ricerca. Il corso prevede una formazione di base nei settori interessati, per tenere conto delle possibili differenze di conoscenza dei partecipanti, la descrizione degli elementi normativi e degli standard, dei concetti teorici sulle metodologie, di esempi pratici dal campo all'esercizio ferroviario e sarà completato da un "Project Work".

• *Formazione e la durata*

- o 5 giorni con presenza in aula (per un totale di 30 ore = 20 ore di didattica erogate da parte di docenti Sapienza + 10 ore di didattica erogate da parte di docenti UIC)
- o 9 giorni per stesura autonoma del Project Work attraverso la piattaforma di e-learning di UIC <http://uic-elearning.org/> (27 ore)

• *Programma del Corso*

- o 1° giorno: 16/11/2015

Saluto di benvenuto, introduzione e scopo del corso RAM e del Talent Project, sistema di Asset ferroviario e componenti; Il binario: funzioni e gli elementi; deviatori e intersezioni: funzioni ed elementi; Project Work: presentazione ed assegnazione.

- o 2° giorno: 17/11/2015

Segnalamento: funzioni e gli elementi; Controllo e Telecomunicazioni: funzioni ed elementi; Elet-

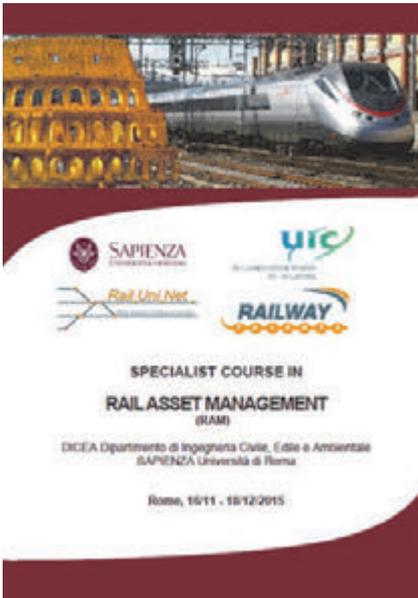


Fig. X – La locandina del corso di specializzazione “Sapienza-UIC” (Fonte: “Sapienza” Università di Roma)

Figure X - The poster for the specialized course "Wisdom-UIC" (Source: "Sapienza" University of Rome)

trificazione: funzioni ed elementi; Project Work: organizzazione del lavoro e metodologia.

- o 3° giorno: 18/11/2015

Principi di manutenzione e del Life Cycle Costs; Interazione tra la manutenzione, esercizio e rinnovamento; Definizione dell'Asset Management: standard IAM e UIC; Progetto Work: ricerca dei dati

- o 4° giorno: 19/11/2015

Binario, deviatori ed intersezioni: gestione della modellazione e ritorni dall'ingegneria di progettazione; Segnalamento, controllo e telecomunicazioni: gestione della modellazione, ritorni sull'ingegneria di progettazione; Elettrificazione: gestione della modellazione e ritorni sull'ingegneria di progettazione; Pianificazione del Project Work

- o 5° giorno: 20/11/2015

Esempio reale di modellazione della gestione di binario, deviatori ed intersezioni; Esempio reale di modellazione della gestione di segnalamento, controllo e teleco-

municazioni; Esempio reale di gestione dei modelli di elettrificazione; Organizzazione del Project Work: Interazione con i tutor ed i criteri di valutazione; dissertazione finale

- o dal 6° al 14°: tra il 23/11 e il 17/12/2015

Stesura in remoto del Project Work autonomo tramite piattaforma e-learning dell'UIC; <http://uic-elearning.org/> + 3 ore di tutoraggio (su richiesta)

- o Giorno 15: 18/12/2015

Breve presentazione e valutazione finale di Project Work (Comunicato stampa "Sapienza" Università di Roma, 01 agosto 2015).

“Sapienza” – UIC: Specialist Course In Rail Asset Management (RAM)

• Presentation of the course

Target groups and outputs of the training: this specialist course, organised in the framework of the UIC initiative "Global Network of Railway Talents" (<http://www.railtalent.org/>), is targeting engineers and other graduates willing to increase their knowledge in the field of Rail Asset Management, both for professional or study & research reasons. The course will include basic knowledge in the concerned fields, to take into account the possible differences in the background of the participants, normative and standard elements, theoretical concepts on methodologies, practical examples from the railway operation field and will be completed by a project work.

• Training format and duration

- o 5 full working days, live classrooms (30 hours = 20 hours by SAPIENZA teachers + 10 hours by UIC teachers)

- o 9 partial working days, remote autonomous Project Work via UIC's e-learning platform <http://uic-elearning.org/> (27 hours)

• Course program

- o Day 1: 16/11/2015

Welcome, introduction and scopes of RAM course and Talent Project, rail asset system and components; Track: functions and elements; Switches & Crossings: functions and elements; Project Work presentation and assignment

- o Day 2: 17/11/2015

Signalling: functions and elements; Control & Telecommunication: functions and elements; Electrification: functions and elements; Project Work organisation and methodology

- o Day 3: 18/11/2015

Principles of maintenance and Life Cycle Costs; Interaction between maintenance, operation and renewal; Asset management definition: IAM and UIC standards; Project Work data search

- o Day 4: 19/11/2015

Track, Switches & Crossings management modelling and feedback on design engineering; Signalling, Control & Telecommunications management modelling and feedback on design engineering; Electrification management modelling and feedback on design Engineering; Project Work scheduling

- o Day 5: 20/11/2015

Real life example of Track, Switches & Crossings management modelling; Real life example of Signalling, Control & Telecommunication management modelling; Real life example of Electrification management modelling; Project Work organisation, interaction with tutors and evaluation criteria, closing discussion

- o Day 6 to Day 14: between 23/11 and 17/12/2015

Remote autonomous Project Work via UIC's e-learning platform; <http://uic-elearning.org/> + 3 hours tutoring (on request)

- o Day 15: 18/12/2015

Short presentation and final evaluation of Project Work (Press release “Sapienza” Università di Roma, August 1st, 2015).