

Notizie dall'estero News from foreign countries

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION

Iran: ingegneri Iranian ad Italferr per studiare l'alta velocità ferroviaria

Tour di studi e di incontri con il management di Italferr (Gruppo FS Italiane) per una delegazione di ingegneri delle Ferrovie iraniane (RAI).

L'obiettivo, apprendere conoscenze specialistiche sulle caratteristiche strutturali e tecnologiche del sistema Alta Velocità/Alta Capacità italiano, uno dei migliori al mondo.

Gli ingegneri di Italferr hanno illustrato ai colleghi iraniani le best practices impiegate in Italia nella progettazione e costruzione degli oltre 1.000 km di linee veloci.

“Queste occasioni di cooperazione e collaborazione – sottolinea C. CARGANICO, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Italferr – hanno l'obiettivo di rafforzare il già profondo rapporto di fiducia reciproca con imprese che operano nel settore ferroviario della Repubblica islamica dell'Iran”. “Italferr sta definendo progetti strategici per lo sviluppo del sistema infrastrutturale di questa importante economia. I piani di sviluppo del traffico ferroviario iraniano prevedono infatti, nel periodo 2005-2025, un incremento di passeggeri da 25 a 65 milioni all'anno”, ha concluso CARGANICO.

Il viaggio studi della delegazione iraniana è avvenuto a valle della recente visita a Teheran di R. MAZZONCINI, Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Italiane. A Teheran il Gruppo FS Italiane ha firmato un accordo trilaterale per trai-

ning ai tecnici ferroviari di RAI in collaborazione con l'Università delle Scienze e Industria di Teheran.

L'accordo rientra nell'ambito del contratto quadro stipulato fra FS Italiane e RAI nel 2016, per lo sviluppo della rete alta velocità ferroviaria dell'Iran sulle linee Qom - Arak, per cui si sta lavorando per chiudere un contratto da 1,2 miliardi di euro, e Teheran - Hamedan.

FS Italiane, in qualità di General Contractor, provvederà alla progettazione, alla realizzazione, ai test e alla messa in servizio delle linee veloci Qom - Arak e Teheran - Hamedan.

Italferr è attualmente presente in Iran in joint venture con Iran Oston, società locale d'ingegneria. Il contratto prevede servizi di Project Management Consultancy per la gestione e supervisione delle attività svolte dal Contractor cinese CREC. Attività che riguardano progettazione e realizzazione della prima linea ad alta velocità in Iran (Tehran - Qom - Isfahan), il cui tracciato avrà una lunghezza di 415 km con una velocità prevista non inferiore a 250 km/h (*Comunicato stampa Italferr*, 04 agosto 2017).

Iran: Iranian engineers at Italferr to study high-speed rail

Tour of studies and meetings with the management of Italferr (Italian FS Group) for a delegation of Iranian Railway Engineers (RAI).

The objective is to learn about the structural and technological characteristics of the Italian High Speed/High Capacity system, one of the best in the world.

Italferr's engineers have shown to Iranian colleagues the best practices employed in Italy in the design and construction of over 1,000 kilometers of fast lines.

“These opportunities for cooperation and collaboration - emphasize C. CARGANICO, Managing Director and CEO of Italferr - are aimed at reinforcing the already deep mutual trust relationship with companies operating in the rail sector of the Islamic Republic of Iran.” “Italferr is defining strategic projects for the development of the infrastructure system of this important economy. The Iranian rail traffic development plans foresee, in the period 2005-2025, an increase of passengers from 25 to 65 million per year, “concluded CARGANICO.

The Iranian delegation's travel studies took place after the recent visit to Tehran by R. MAZZONCINI, Chief Executive Officer and General Manager of Italian FS. In Teheran, the FS Italiane Group has signed a trilateral agreement for training RAI rail technicians in collaboration with Teheran University of Science and Industry.

The agreement is part of the framework agreement signed between FS Italiane and RAI in 2016 for the development of Iran's high-speed rail network on Qom-Arak lines, and is working to close a 1.2 billion Of euros, and Tehran - Hamedan.

FS Italiane, as General Contractor, will arrange, execute, test and commission the fast lines Qom - Arak and Tehran - Hamedan.

Italferr is currently present in Iran in a joint venture with Iran's Oston, a local engineering company. The contract includes Project Management Consultancy services for the management and supervision of the CREC Contractor's activities. Activities related to the design and construction of the first high-speed line in Iran (Tehran - Qom - Isfahan), whose track will be 415 km long with a running speed not less than 250 km / h (Italferr Press Release, 04th August 2017).

**TRASPORTI URBANI
URBAN TRANSPORTATION**

Regno Unito: Trenitalia conferma uscita da gara franchise South East

Trenitalia UK ha confermato il suo ritiro dalla gara in corso per il franchise della rete ferroviaria del South East in Gran Bretagna.

La decisione è stata presa dalla società tenendo conto della recente acquisizione di c2c e del successo registrato in altre due gare: la partnership per il franchise ferroviario della West Coast inglese e il franchise della rete ferroviaria delle East Midlands.

La decisione di Trenitalia UK segue la recente conferma di una significativa sovrapposizione tra l'offerta per il franchise ferroviario del South East e la partnership nella competizione per il franchise ferroviario della West Coast inglese, considerata primo obiettivo di Trenitalia UK fin dall'inizio della sua impresa nel Regno Unito.

“Questo è stato un anno di grande successo per il business – sotto-linea E. SICILIA, Presidente e Amministratore Delegato di Trenitalia UK – e siamo assolutamente impegnati a far crescere la nostra presenza nel mercato ferroviario britannico attraverso una strategia che abbia al centro i nostri clienti. Nel 2017 – prosegue Sicilia – abbiamo finora ottenuto un franchise e siamo stati selezionati per tutte e tre le gare per le quali abbiamo espresso interesse. Il nostro servizio c2c continua a rafforzarsi, come testimoniato dall'ultimo sondaggio NRPS condotto in modo indipendente tra i passeggeri. Siamo convinti - conclude E. SICILIA - che le nostre competenze e risorse ci rendano un candidato forte per entrambe le gare di franchise, sia per la partnership per la West Coast britannica che per le East Midlands insieme al nostro partner First Group” (Comunicato stampa Trenitalia, 10 agosto 2017).

UK: Trenitalia confirms withdrawal from South Eastern Franchise competition

Trenitalia UK has confirmed it is withdrawing from the current South Eastern franchise competition process.

The company has regretfully taken the decision, taking into account its recent acquisition of c2c and its success in being shortlisted for two other bids: the West Coast Partnership franchise, and the East Midlands franchise.

Trenitalia UK's decision follows the recent confirmation there will be a significant overlap between the South Eastern bid and the West Coast Partnership franchise competition, which Trenitalia UK has considered its primary target since the start of his venture into the UK.

E. SICILIA, Chairman and Managing Director for Trenitalia UK, said: "This has already been an extremely successful year for the business and we remain absolutely committed to increasing our presence in the UK rail market with a strategy based on our customer-centric approach.

"So far in 2017 we have acquired one franchise and been shortlisted for all three franchise competitions we expressed an interest in. Our c2c service continues to go from strength to strength as witnessed by the latest independent NRPS passenger survey, and we believe our skills and resources make us a strong joint-bidder for both the West Coast Partnership and East Midlands franchise competitions with our partners at First Group." (Trenitalia Press Release, August 10th, 2017).

**TRASPORTI INTERMODALI
INTERMODAL TRANSPORTATION**

Svizzera: Hupac e lo sviluppo del traffico nel primo semestre 2017

Nel primo semestre 2017 Hupac ha registrato un incremento del traffico dell'8,3% rispetto al 2016. Dal mese di giugno il traffico è ostacola-

to da numerosi cantieri; questi comportano un peggioramento della qualità dell'offerta e frenano lo sviluppo del trasferimento su rotaia. Hupac accoglie con favore il masterplan "Trasporto ferroviario merci" del Ministero tedesco dei trasporti e sottolinea la necessità di un'integrazione internazionale.

• *Crescita soddisfacente nei primi mesi dell'anno*

L'operatore svizzero del traffico combinato Hupac ha chiuso il primo semestre 2017 (fig. 1) con una crescita dei trasporti dell'8,3%. Complessivamente sono state trasportate 30.000 spedizioni stradali in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tuttavia, dal mese di giugno il traffico è perturbato da numerosi cantieri. "La carente coordinazione internazionale e le risorse insufficienti a disposizione delle imprese ferroviarie stanno mettendo in difficoltà il traffico combinato", avverte B. KUNZ, CEO di Hupac.

• *Mancato coordinamento dei cantieri*

A metà giugno la linea di Luino è stata chiusa per un periodo di sei mesi per consentire l'ampliamento di questa importante tratta di accesso alla galleria di base del Gottardo. Le deviazioni via Domodossola e Chiasso sono tuttavia molto precarie a causa dell'elevato numero di cantieri sull'intero corridoio nord-sud. Una situazione che mette a dura prova tutti i partner della catena logistica: autotrasportatori, operatori intermodali, terminali e ferrovie stanno subendo le inefficienze e compiono sforzi enormi per mantenere in funzione il sistema del trasporto intermodale.

Per normalizzare la situazione Hupac sta elaborando una serie di misure in collaborazione con i partner ferroviari e i gestori dell'infrastruttura. Tra le iniziative a breve termine figurano la messa a disposizione di locomotori e macchinisti addizionali per la riduzione mirata dei ritardi e il differimento di alcuni lavori di manutenzione. A lungo termine si

dovrà rivedere e ottimizzare il processo di pianificazione dei cantieri a livello di corridoio, tra l'altro attraverso la revisione della relativa regolamentazione UE (allegato VII della direttiva 2012/34). Tra le misure volte ad aumentare la qualità figurano anche l'impiego di locomotive interoperabili e il miglioramento della pianificazione a tutti i livelli.

Resta aperta la questione politica su chi dovrà assumersi in futuro i sovraccosti causati dai lavori di costruzione, dato che le deviazioni, le riduzioni della capacità e il prolungamento dei tempi di viaggio gravano sull'economicità dei trasporti. Alcuni paesi europei come la Gran Bretagna sono riusciti a trovare soluzioni sostenibili per mantenere un'offerta valida malgrado i necessari lavori di costruzione.

- *Soluzioni durature a favore della qualità e della crescita del mercato*
 "L'attuale situazione mostra ancora una volta che il mercato reagisce in modo molto sensibile al deterioramento della qualità", sottolinea KUNZ. "Stiamo sensibilizzando le ferrovie e i gestori dell'infrastruttura sulle esigenze del mercato e sollecitiamo soluzioni durature". Tra i provvedimenti figura il potenziamento di risorse ferroviarie quali locomotori e macchinisti per creare riserve a garanzia della qualità, una misura che comporta spese, ma che dovrebbe ridurre i costi dovuti alla mancanza di qualità e contrastare il rischio di un nuovo trasferimento dei trasporti alla strada.

È inoltre indispensabile mettere a disposizione al più presto le risorse necessarie per far soddisfare la domanda legata all'attuale crescita congiunturale. Se il sistema ferroviario vuole beneficiare dell'attuale trend positivo della domanda, si deve investire in risorse aggiuntive quali locomotori e macchinisti. Hupac è pronta con una flotta carri di dimensioni sufficienti. "Vogliamo approfittare della crescita dei trasporti", afferma KUNZ.

Hupac accoglie con favore il masterplan "Trasporto ferroviario mer-

Sviluppo del traffico nel 1° semestre 2017	gennaio-giugno 2017	gennaio-giugno 2016	in %
Numero di spedizioni stradali			
Transalpino via CH	254.229	231.793	9,7
Transalpino via A	18.798	18.458	1,8
Transalpino via F	1.912	1.628	17,4
Non transalpino	132.986	124.640	6,7
Totale	407.925	376.519	8,3

(Fonte - Source: Hupac)

Fig. 1 - I dati sul trasporto intermodale.
 Fig. 1 - Intermodal transportation data base.

ci" e sollecita un'ottica internazionale. Rafforzare il traffico merci ferroviario e renderlo economicamente più attraente: questo è l'obiettivo del masterplan "Trasporto ferroviario merci" della Germania. Il piano presentato alla fine di giugno include vari elementi positivi, come ad esempio il dimezzamento dei prezzi di traccia per stimolare la domanda, la rapida attuazione di una rete capillare di linee adeguate ai treni da 740 metri, l'ampliamento dei grandi nodi ferroviari e un programma per incentivare l'equipaggiamento del sistema ETCS sulle locomotive.

"Sosteniamo gli indirizzi del masterplan che attribuiscono una chiara priorità al trasporto merci su rotaia e stimolano gli investimenti necessari", afferma KUNZ. L'attuazione verrà avviata in autunno, dopo le elezioni federali tedesche. Tuttavia, l'attuale versione del masterplan non tiene sufficientemente conto delle esigenze del traffico transfrontaliero. "Il 90% del nostro traffico tocca la Germania", constata KUNZ. "Cooperazione internazionale, pianificazione integrata, interoperabilità ed armonizzazione su scala europea: questi concetti vanno ancora approfonditi".

Un'evoluzione positiva si constata anche sul mercato italiano. A seguito del potenziamento delle infrastrutture e della politica di incentivazione del trasporto ferroviario è stata riscontrata una crescita del traffico. "La vicinanza al mercato di RFI Rete Ferroviaria Italiana è un elemento importante per il nostro settore", dice KUNZ. Dopo l'ammodernamento delle tratte di accesso al tunnel del Gottardo via Chiasso e Luino e il

completamento dei terminal di Milano, Piacenza e Brescia, Hupac potrà contare in Italia su condizioni di produzione ottimali (*Comunicato stampa Hupac*, 27 luglio 2017).

Switzerland: Hupac and the traffic development in first semester 2017

During the first half of 2017 Hupac increased its transport volume by 8.3% compared to 2016. Transportations have been hampered by substantial construction works since June leading to a decline in the quality of services and restricting the development of modal shift. Hupac welcomes the rail freight master plan of the German Ministry of Transportation, but suggests that action is required in international integration.

- Satisfying growth in the first months of the year

The Swiss combined transport operator Hupac ended the first six months of 2017 (fig. 1) with an 8.3% increase in transports. In total, road shipments rose by approximately 30,000 over those transported during the same period a year ago. However, since June transportation has been challenged by numerous construction sites. "Inadequate international coordination of construction works combined with insufficient resources of the railways present a risk for combined transport", according to Hupac CEO B. KUNZ.

- Uncoordinated construction works are obstructing transportation

In mid-June the Luino line was closed down for a period of six months to upgrade this important ac-

cess route to the Gotthard base tunnel. The detours via Domodossola and Chiasso are vulnerable because of a high number of construction sites on the entire north-south corridor. A situation that puts pressure on all partners in the logistics chain: transportation companies, combined transport operators, terminals and railways suffering from inefficiencies, while making every effort to sustain the intermodal transport system.

To normalise traffic conditions, Hupac is elaborating a number of steps together with the railway partners and infrastructure managers. In the short term, the focus is to provide additional locomotives and drivers with the aim of reducing delays and to reschedule some maintenance activities. In the long term, the corridor-wide planning process of construction sites must be revised and optimised, e.g. by modifying the relevant EU regulation (annex VII of Directive 2012/34). Other quality-enhancing measures include the increased use of interoperable locomotives and the improvement of planning at all levels.

Finally, the political question of who in future will pay the additional costs caused by construction works remains open. Rerouting, capacity reductions and longer travel times are a burden on the efficiency of transports. In some European countries, such as the UK, viable solutions have been created to keep services marketable while carrying out the necessary works.

- Sustainable solutions for quality and market growth

"Once again, the current difficult situation demonstrates the immediate response of the market to a loss in quality", KUNZ emphasises. "Our discussions with the railways and the infrastructure managers are intended to strengthen the understanding of the requirements of our common market and to improve the situation in the long term." This includes the increase of railway resources, such as locomotives and drivers, as a provision that assures quality. It involves investments, but it mitigates the consequential costs caused by the lack of quality

and counteracts the risk of shifting transports back to the road.

The necessary resources for the currently growing economy also have to be provided promptly. If the railway system expects to gain from the rising demand for freight transports, investments in additional resources such as locomotives and drivers are essential. Hupac is ready with a sufficiently sized wagon fleet. "We want to benefit from the growth in transportation", says KUNZ.

Hupac welcomes the rail freight master plan and demands an international viewpoint

Strengthening the rail freight services and making them economically more attractive – this is the goal of the rail freight master plan of the Federal Republic of Germany. The plan, which was presented in late June, contains many positive elements, such as cutting track prices in half to boost demand, the speedy completion of an extensive 740-meter network, the expansion of large rail hubs and a development plan to retrofit locomotives with ETCS. "We welcome the direction of the master plan. It gives high priority to rail freight and encourages related investments", according to KUNZ. The execution is scheduled to begin this autumn, following the federal elections in Germany. However, the requirements of cross-border transportation are under-represented in the current version of the master plan. "Ninety percent of our transports involve Germany", KUNZ said. "We are missing key words in the master plan such as international cooperation, integrated planning, interoperability and harmonisation across Europe."

The Italian market is also showing positive developments. Expansions of the infrastructure and a rail-friendly transport policy have resulted in an increase in rail freight. The closeness to the market of the Italian infrastructure manager RFI is a positive element for our sector", says KUNZ. Once the access routes via Chiasso and Luino have been upgraded and the terminals in Milan, Piacenza and Brescia are completed, Hupac will have optimal production conditions in

Italy. "(Hupac Press Release, July 27th, 2017)

INDUSTRIA MANUFACTURES

USA: metropolitana HRI Ansaldo con Baltimore Rail Partners, LLC

Hitachi Ansaldo Baltimore Rail Partners LLC, società costituita da Hitachi Rail Italy SpA e Ansaldo STS USA, Inc. (la controllata statunitense di Ansaldo STS SpA) si aggiudica un contratto del valore di 400,5 milioni di dollari per la metropolitana di Baltimora da Maryland Transit Administration (MTA) per la fornitura di nuovi treni e del sistema di Comunicazione e Controllo (Communication Based Train Control – CBTC) per la Baltimore Metro Subway Link.

Il progetto prevede la fornitura di 78 carrozze Hitachi Rail di ultima generazione e la sostituzione del sistema di segnalamento già esistente con la soluzione innovativa di CBTC di Ansaldo STS.

La nuova metropolitana di Baltimora è stata progettata per essere molto innovativa dal punto di vista della sicurezza, del confort al passeggero e del design e con una vita utile di 30 anni, per una percorrenza media di 80.000 miglia/anno.

Ogni veicolo, bidirezionale, avrà una composizione minima di due casse identiche in acciaio inossidabile, "married pair", con la possibilità di ottenere composizioni multiple. Ciascuna cassa è equipaggiata con 76 sedili ed ha una capacità totale di 196 passeggeri. La struttura del pavimento garantisce una resistenza al fuoco per almeno 30 minuti, in accordo alle richieste della normativa NFPA (National Fire Protection Association) 130. Ogni carrozza è completamente motorizzata con un inverter IGBT per ciascun carrello motore.

Tutti gli interni, i lay out dei sedili, la disposizione degli accessori e i sistemi di riscaldamento e illuminazione sono progettati per fornire il

massimo confort ai passeggeri e per rispondere ai requisiti previsti dall'ADA (American with Disabilities Act) in termini di accesso, viaggio e spostamento all'interno del treno. Il convoglio è dotato di un impianto di comunicazione terra/treno, un moderno sistema di informazione al passeggero e di connessione WiFi oltre ad un sistema diagnostico integrato all'avanguardia nella cabina di guida.

Particolare attenzione nella progettazione è stata posta alla scelta dei materiali finalizzata alla riduzione del peso, e quindi al consumo energetico, al rispetto delle normative in materia di resistenza al fuoco ed emissioni fumi, nonché alla manutenzione dei nuovi convogli. La testata sarà realizzata in fibra di vetro e promette un design moderno e innovativo anche grazie alla presenza di led sagomati.

La metropolitana di Baltimora sarà assemblata presso lo stabilimento in Florida dove Hitachi Rail sta attualmente realizzando i veicoli per la contea di Miami Dade. Il primo treno per Baltimora è previsto in servizio entro il 2021.

“Con la metro di Baltimora – commenta M. MANFELLOTTO, CEO di Hitachi Rail Italy – confermiamo il nostro impegno e la nostra presenza nell'importante mercato americano. Hitachi offrirà non solo i veicoli ma anche la parte di segnalamento e questo ci consente di contribuire in modo completo allo sviluppo della mobilità negli USA. Puntiamo a soddisfare le aspettative dei nostri clienti e ad offrire prodotti innovativi dal punto di vista della sicurezza, della tecnologia e della sostenibilità”.

L'aggiudicazione del progetto di Baltimora, principale successo di Ansaldo STS nel Nord America, segna una milestone cruciale nella riconoscibilità dell'Azienda come fornitore leader di sistemi CBTC nel nord America. L'Azienda ha già consegnato con successo –altri sono in via di consegna –progetti CBTC di calibro analogo, in Nord America e nel mondo. Ansaldo STS integrerà l'infrastruttura esistente (15,5 miglia) di MTA, con il nuovo sistema CBTC.

“È un contratto di riferimento ottenuto grazie alla forte presenza di Ansaldo STS in Nord America – riferisce A. BARR, CEO e General Manager di Ansaldo STS – e rappresenta il nostro contributo al miglioramento del sistema di transito di MTA. Questo è un esempio indicativo, e ne sono lieto, dei vantaggi offerti dalla partnership con Hitachi, volta a fornire un sistema ferroviario nuovo e di elevato standard qualitativo” (*Comunicato stampa Ansaldo STS HRI Group*, 26 Luglio 2017)

USA: Metropolitan Hitachi Ansaldo with Baltimore Rail Partners, LLC

Metro partners Hitachi Ansaldo and Baltimore Rail Partners, LLC, a company established between Hitachi Rail Italy SpA and Ansaldo STS USA, Inc. (the US subsidiary of Ansaldo STS SpA), has been awarded a \$400.5 million contract from Maryland Transit Administration (MTA) to provide a new metro fleet of railcars and a Communication Based Train Control (CBTC) system for the Baltimore Metro Subway Link.

The project features 78 state-of-the-art Hitachi railcars and the replacement of the existing signaling system with an advanced CBTC system by Ansaldo STS.

The new Baltimore metro has been designed to be highly innovative in terms of safety, passenger comfort and design, with a 30-year life-cycle capable of providing an average journey of 80,000 miles per year.

Each bi-directional vehicle will have a minimum composition of two identical stainless steel cars, “married pair”, with the ability for multiple compositions. Each car has 76 seats and a total capacity of 196 passengers. The floor structure guarantees fire resistance for at least 30 minutes, in compliance with the NFPA (National Fire Protection Association) 130 requirements. Each car is fully-motorized, with an IGBT inverter per each motor bogie.

All interiors, seat layouts, arrangement of accessories, and heating and

lighting systems are designed to provide maximum comfort to passengers and to meet the requirements for access, travel and movement under the American with Disabilities Act (ADA). The vehicle is equipped with a ground / train communication system, a modern passenger information system and WiFi connection as well as a state-of-the-art integrated diagnostic system in the driver's cab.

Particular care during the vehicle's design has been given to the choice of materials able to reduce the weight and therefore energy use, in compliance with fire and smoke emission regulations, as well as to the maintenance of the new metro trains. The car head will be made of fiberglass and, combined with the presence of shaped LEDs, will deliver a modern and innovative design.

The Baltimore metro will be assembled at Hitachi Rail's facility in Miami, Florida where metros for Miami Dade County are currently being manufactured. The first trainset for Baltimore Metro will enter into revenue service in 2021.

“With the Baltimore metro,” said M. MANFELLOTTO, CEO of Hitachi Rail Italy, “Hitachi is confirming its commitment and presence in the important U.S market. Not only will Hitachi provide new rail vehicles for the project but also the signaling, allowing our business to fully contribute to the development of passenger mobility for the US. Our goal is to always to satisfy the requirements of our customers and to provide innovative products which meet the needs of security, technology and sustainability.”

The award of the Baltimore project marks Ansaldo STS's largest win in North America and represents a significant milestone in the company's recognition as a major North American CBTC provider. The company has already successfully delivered and is delivering CBTC projects of similar caliber both in North America and globally. Ansaldo STS will integrate a new CBTC system into the existing 15.5 miles of MTA infrastructure.

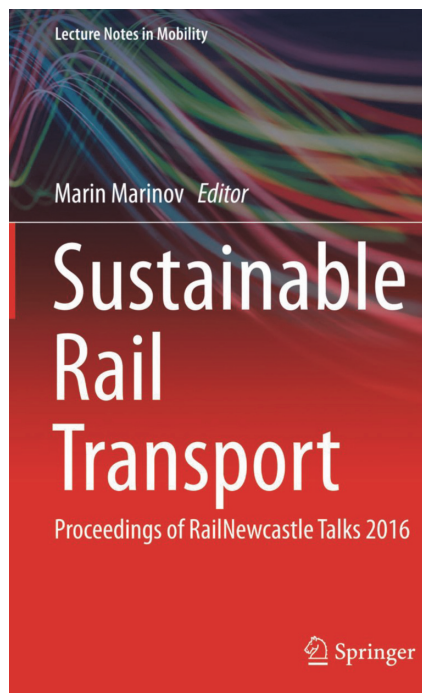
“This landmark contract builds

on the strong presence Ansaldo STS has in North America and represents our commitment to the improvement of MTA's transit system. I am pleased that this is a strong example of the benefits of working in partnership with Hitachi to deliver this new high quality railway" said A. BARR, CEO and General Manager of Ansaldo STS (Ansaldo STS HRI Group Press Release, July 26th, 2017).

VARIE OTHERS

In Biblioteca: Edizioni Springer, "Sustainable Rail Transport"

È disponibile il testo "Trasporti ferroviari sostenibili" (fig. 2), pubblicato da Springer e scritto da molti dei membri del RailUniNet (Global Network of Railway Universities, supportati da UIC). La monografia presentata presenta i documenti selezionati da RailNewcastle Talks 2016,



(Fonte - Source: Springer)

Fig. 2 - La copertina del volume "Sustainable Rail Transport" edito da Springer.
Fig. 2 - "Sustainable Rail Transport" Front cover from Springer.

che si è tenuta a Newcastle nel Regno Unito nel giugno 2016. Nel complesso, il libro comprende 14 capitoli, che si concentrano su un ampio spettro di ricerca ferroviaria, tra cui argomenti quali le operazioni ferroviarie, le tariffe di accesso, Il design, la movimentazione dei bagagli, il trasporto ferroviario, il trasporto multimodale, ITS, il trasporto ferroviario e altro ancora. Il libro è rivolto ai ricercatori ferroviari, ma potrebbe essere di interesse anche per gli studenti laureati.

Il libro è pubblicato in una serie di "Note di Lezione sulla mobilità" di Springer, curata da G. MEYER, sotto il titolo: "Trasporto ferroviario sostenibile. Proceedings of RailNewcastle Talks 2016" a cura di M. MARINOV. Per ulteriori informazioni, visitare il sito web di Springer: <http://www.springer.com/gp/book/9783319586427>.

L'elenco completo dei capitoli comprende:

- Capitolo 1: Trasporto ferroviario sostenibile. M. MARINOV.
- Capitolo 2: Operazioni ferroviarie e gestione dell'energia. M. LEHNERT e S. RICCI.
- Capitolo 3: Ottimizzazione dei processi e servizi aziendali nel mercato dei trasporti ferroviari da due punti di vista: Efficienza economica e gestione. A. DOLINAYOVA.
- Capitolo 4: Spese di accesso all'infrastruttura. Borna Abramovic.
- Capitolo 5: Progettazione treni interni dei treni dei passeggeri: posti a sedere e considerazione per persone con ridotta mobilità. E. MATSIKA.
- Capitolo 6: Applicazioni ferroviarie per sistemi di monitoraggio e monitoraggio. C. ULIANOV, P. HYDE e R. SHALTOU.
- Capitolo 7: Gestione dei bagagli. R. RUEGER.
- Capitolo 8: Aspetti della progettazione dell'infrastruttura ferroviaria. A. SLADKOWSKI e K. BIZON.
- Capitolo 9: Migliorare la pianificazione integrata di viaggio migliorando il modello di pianificazione di viaggio con i dati della stazione ferroviaria. J. SCHLINGENSIEPEN, E. NAROSKA e F.C. Nemtanu.
- Capitolo 10: Innovazione nel trasporto ferroviario e negli scambi (o come fermare il trasporto ferroviario che colpisce i buffer). P.H. MORTIMER e R. KLING-DAVID.
- Capitolo 11: Multimodale, Intermodale e Terminali. G. PACE e S. RICCI.
- Capitolo 12: Marketing ferroviario, lavoro e impegno pubblico. A. FRASZCZYK, N. AMIRAUULT e M. MARINOV.
- Capitolo 13: Nuove tecnologie e ITS per la guida. F.C. NEMTANU e J. SCHLINGENSIEPEN (*Comunicato stampa Ed. Springer, ISBN 978-3-319-58643-4, 1° ed. 2018, X, 247 p. 145 illus., 139 illus. In color., 01 luglio 2017*).

In the library: "Sustainable Rail Transport"

A book on 'Sustainable Rail Transport', published by Springer (fig. 2) and written by many of the RailUniNet (Global Network of Railway Universities supported by UIC) members, is now available. This edited monograph presents the selected papers from RailNewcastle Talks 2016, held in Newcastle UK, June 2016. Overall the book includes 14 chapters, which focus on a wide spectrum of railway research, including topics such as rail operations, access charges, interior train design, baggage handling, rail freight, multimodal transport, ITS, rail marketing and more. The book is addressed to rail researchers, but might be of interest to graduate students, too.

The book is published in a Springer's series of 'Lecture Notes on Mobility' edited by G. MEYER under the title: "Sustainable Rail Transport. Proceedings of RailNewcastle Talks 2016" edited by M. MARINOV. To find out more visit Springer's website:

<http://www.springer.com/gp/book/9783319586427>

Full list of chapters includes:

- Chapter 1: Sustainable Rail Transport. M. MARINOV.
- Chapter 2: Rail Operations and Energy Management. M. LEHNERT and S. RICCI.
- Chapter 3: Optimisation of Business Processes and Services in the Rail Transport Market from Two Points of View: Economic Efficiency and Management. A. DOLINAYOVA.
- Chapter 4: Infrastructure Access Charges. B. ABRAMOVIC.
- Chapter 5: Interior Train Design of Commuter Trains: Standing Seats, and Consideration for Persons with Reduced Mobility. E. MATSIKA.
- Chapter 6: Railway Applications for Monitoring and Tracking Systems. C. ULIANOV, P. HYDE and R. SHALTOUT.
- Chapter 7: Baggage Handling. R. RUEGER.
- Chapter 8: Aspects of Rail Infrastructure Design. A. SLADKOWSKI and K. BIZON.
- Chapter 9: Improving Integrated Travel Planning by Enhancing Travel Planning Model with Rail Station Data. J. SCHLINGENSIEPEN, E. NAROSKA and F.C. NEMTANU.
- Chapter 10: Innovation in Rail Freight and Interchanges (or How to Stop Rail Freight Hitting the Buffers). P.N. MORTIMER and R. KLING-DAVID.
- Chapter 11: Multimodal, Intermodal and Terminals. G. PACE and S. RICCI.
- Chapter 12: Rail Marketing, Jobs and Public Engagement. A. FRASZCZYK, N. AMIRAULT and M. MARINOV.
- Chapter 13: New Technologies and ITS for Rail. F.C. NEMTANU and J. SCHLINGENSIEPEN (Springer press release, July 1st, 2017).

Internazionale: Conference on Reliability, Safety and Security of Railway Systems-Modelling, Analysis, Verification and Certification (RSSR2017)

Pistoia ospiterà dal 14 al 16 novembre la seconda edizione della Conference on Reliability, Safety and Security of Railway Systems: Modelling, Analysis, Verification and Certification (RSSR2017)

La conferenza mira ad affrontare i problemi critici che la ferrovia del domani si troverà davanti: come offrire un servizio affidabile ai passeggeri e agli operatori del trasporto merci, pur mantenendo livelli elevati di sicurezza. In realtà il settore ferroviario ha affrontato questi problemi già da quasi 200 anni, ma ora nuovi elementi e nuove tendenze emergenti richiedono soluzioni innovative.

Una delle più grandi sfide deriva dall'impiego sempre crescente dell'automazione e dell'elettronica, per rispondere agli altrettanto crescenti requisiti di capacità e di efficienza, che vengono ulteriormente aggravati dall'aumento dell'integrazione della rete ferroviaria con altri sistemi di trasporto. Il risultato è una crescente complessità nell'adozione di sistemi digitali di controllo e gestione. Ciò, insieme all'apertura al mercato e ai requisiti di interoperabilità, richiede un'efficace sicurezza informatica, che protegga il sistema ferroviario da minacce dannose che potrebbero comprometterne sia la sicurezza che le prestazioni operative.

Devono quindi essere sviluppate tecniche e strumenti innovativi per la modellazione, l'analisi, la verifica e la convalida che siano in grado di essere applicate ai nuovi sistemi, sempre più complessi.

La conferenza RSSR 2017 vuole riunire ingegneri, professionisti e ricercatori interessati a costruire applicazioni e sistemi ferroviari avanzati, e vuole essere un forum in cui le ricerche più avanzate a questo riguardo saranno discusse e valutate da ricercatori e da ingegneri, concentrando sul loro potenziale di dispiegamento in ambito industriale.

Per ogni informazione, fare riferimento al sito: <http://conferences.ncl.ac.uk/rssrail/>. (Comunicato stampa Comitato Organizzatore Conferenza, 20 luglio 2017)

International: Conference on Reliability, Safety and Security of Railway Systems-Modelling, Analysis, Verification and Certification (RSSR2017)

Pistoia will host from 14 to 16 November the second edition of the International Conference on Reliability, Safety and Security of Railway Systems: Modelling, Analysis, Verification and Certification (RSSR2017)

The conference aims to address critical problems faced by the modern railway – how to deliver reliable service to passengers and to freight operators, while maintaining very high levels of safety. While the railway sector has faced these problems for almost 200 years, new factors and new trends demand new solutions.

One of the biggest challenges stems from ever increasing automation, driven by requirements for increased capacity and greater efficiency that are further compounded by increased integration of the railway network with other transport systems. The outcome is the incorporation of ever more digital systems, with increasing complexity. This, together with the increased openness and interconnection of the railway systems, brings an ever greater need for effective cyber security, guarding against malicious threats that could compromise both safety and operational performance.

Innovative techniques and tools are needed for modelling, analysis, verification and validation that can cope with the new more complex systems.

The RSSR 2017 conference aims to bring together engineers, practitioners and researchers who are interested in building critical advanced railway applications and systems: a working conference in which research advances will be discussed and evaluated by both researchers and engineers, focusing on their potential to be deployed in industrial settings.

For all information, please refer to <http://conferences.ncl.ac.uk/rssrail/>. (Press Release Conference Organizing Committee, July 20th, 2017).

Internazionale: XIII Edizione di Formula Sae Italy & Formula Electric Italy

Si è conclusa con la closing ceremony delle 20.30 e il successivo Final Party & Dj Set, la XIII edizione di Formula SAE Italy & Formula Electric Italy, la competizione internazionale organizzata da ANFIA in partnership con SAE International e con l'Autodromo "R. Paletti" di Varano de' Melegari e con la main sponsorship di FCA, presente con il marchio Abarth, e di Dallara. L'evento ha visto la partecipazione di oltre 2.600 studenti provenienti da 23 Paesi (India e Messico i più lontani) e da oltre 70 diversi atenei.

Complessivamente sono stati 80 i team in gara, di cui 60 europei, con 18 italiani, provenienti da 16 atenei.

Sul podio della Classe 1C (vetture a combustione interna), al primo posto PWR Racing Team, della Wrocław University of Science and Technology (Breslavia), studenti che hanno visto premiata la costanza dei loro risultati ad alto livello in tutte le prove, contrapposta alle prestazioni altalenanti dei molti top team presenti. Il secondo classificato è il team Dynamis PRC del Politecnico di Milano e il terzo l'Università di Kassel, con l'Herkules Racing Team.

Nella Classe 1E (vetture elettriche), trionfa il DHBW Engineering Stuttgart Team di Stoccarda, mentre si aggiudica il secondo posto il Global Formula Racing Team dell'Università DHBW Ravensburg e conquista la terza posizione la Squadra corse del Politecnico di Torino.

Nella Classe 3 (presentazione del solo progetto della vettura), il podio è tutto tricolore, con il team Race UP Electric dell'Università di Padova a condurre la classifica, seguito dal Firenze Race Team dell'Università di Firenze e, in terza posizione, dal Po-

limarce Racing Team dell'Università Politecnica delle Marche.

"L'esperienza di ANFIA, al debutto come organizzatore di Formula SAE Italy & Formula Electric Italy è stata all'insegna della passione e dell'entusiasmo trasmesso dai giovani concorrenti, coinvolti in un evento formativo-didattico più che competitivo in cui hanno la possibilità di confrontarsi con professionisti di spicco delle aziende della filiera automotive e del mondo del motorsport - ha commentato G. GIORDA, Direttore di ANFIA. L'intento dell'Associazione è di far crescere ulteriormente la manifestazione nel panorama internazionale, allargando ulteriormente la partecipazione delle aziende tra gli sponsor e le giurie e valorizzando al meglio le opportunità di dialogo e confronto tra aziende e mondo accademico, che rappresenta un altro punto di forza dell'evento".

Durante il penultimo giorno, si è svolta in pista la prova di Endurance (275 punti sui 1.000 complessivi), che mira a valutare le performance complessive delle singole vetture in gara e rappresenta uno degli eventi principali della competizione. Si svolge lungo un tracciato totale di 22 km. Ai componenti del team non è permesso di intervenire sul veicolo durante lo svolgimento della prova, mentre è previsto un cambio di pilota a metà prova. L'ordine con cui i singoli team scendono in pista viene stilato in base ai risultati della prova di Autocross, lasciando per ultimi i team più veloci. Il tempo complessivo dell'endurance è dato dalla somma dei tempi di ciascun pilota, cui vanno a sommarsi le eventuali penalità, comparato con quello del team più rapido in pista. In questa specialità, si sono distinti per le ottime performance i top team della Classe 1E e anche nella Classe 1C i primi classificati hanno garantito lo spettacolo in pista, nonostante la Formula SAE Italy & Formula Electric Italy si svolga a inizio stagione. Nella Classe 1C, l'Italia si è aggiudicata il primo posto, con il team Dynamis PRC del Politecnico di Milano, che ha completato la gara senza penalità, vin-

cendo il premio messo in palio da Abarth, seguita dal PWR Racing Team polacco e dall'Università di Kassel, con l'Herkules Racing Team.

Nella Classe 1E ha vinto l'Endurance il Team DHBW Engineering Stuttgart, che si è aggiudicato il relativo premio Abarth, seguito dal Global Formula Racing Team dell'Università DHBW Ravensburg, mentre al terzo posto troviamo la Squadra Corse del Politecnico di Torino.

Al termine dell'Endurance, a garantire lo show in pista sono state, come special guest, la Ferrari 126 C4 del 1984 di M. ALBORETO, per un assaggio di Formula 1, e la Ferrari 599 Drift Project elaborata da FFF Drifting, dipartimento specializzato nei traversi che fa capo a F. SCERIFFO - entrambi molto apprezzati dagli studenti.

Durante la cerimonia di premiazione sono stati assegnati anche i premi relativi agli eventi statici (Business Presentation Event, Design Event e Cost event), i premi speciali e i premi istituiti dagli sponsor.

Oltre ai già citati premi Abarth, sono stati consegnati il premio Lamborghini "Most innovative aerodynamic concept", andato al DHBW Ravensburg "Global Formula Racing" Team; il premio Dallara "Award for the best Car/Resources balance", al DHBW Engineering Stuttgart Team; il premio "Teoresi Group Vehicle telemetry solution award", conferito all'E-Agle Trento Racing Team dell'Università di Trento; il premio ZF "Driving Safety to Safely Drive", assegnato al Blue Flash Mobility Concepts Team dell'Università di HAWK Goettingen (*Comunicato Stampa ANFIA*, 24 luglio 2017).

International: XIII Edition of Formula Sae Italy & Formula Electric Italy

The closing ceremony was held at 20.30 and the next Final Party & Dj Set, the 13th edition of Formula SAE Italy & Formula Electric Italy, the international competition organized by ANFIA in partnership with SAE Inter-

national and with the "R. Paletti" by Varano de 'Melegari and with the main sponsorship of FCA, present with the brand Abarth, and Dallara. The event was attended by more than 2,600 students from 23 countries (India and Mexico the farthest) and over 70 different universities.

Overall, there were 80 teams in the race, including 60 Europeans, with 18 Italians, from 16 universities.

On the podium of Class 1C (internal combustion engines), PWR Racing Team's first place at Wroclaw University of Science and Technology (Wroclaw), students who have rewarded the consistency of their high-level results in all trials, as opposed to Swing performance of the many top teams present. The second ranked is the Dynamis PRC team of the Politecnico di Milano and the third the Kassel University, with the Herkules Racing Team.

In Class 1E (electric cars), DHBW Engineering Stuttgart Team triumphs in Stuttgart, winning second place at the Global Formula Racing Team at the DHBW Ravensburg University and winning the third position in the Turin Politecnico Team.

In the Class 3 (presentation of the car's only project), the podium is all tricolor, with Race UP Electric team at Padova University to lead the standings, followed by the Florence Race Team of the University of Florence and third, From the Polimarche Racing Team of the Polytechnic University of Marche.

"ANFIA's experience at Formula One's debut as Formula SAE Italy & Formula Italia was inspired by the

passion and enthusiasm of young competitors involved in a more than competitive training and educational event To confront with prominent professionals from the automotive and motorsport world companies - commented G. GIORDA, ANFIA's Director. The aim of the Association is to further increase the event on the international scene, further expanding the participation of companies among sponsors and juries, and enhancing the opportunities for dialogue and comparison between companies and the academic world, which represents another point Of the strength of the event ".

During the penultimate day, Endurance test (275 points out of 1,000 overall) was held on the track, which aims to evaluate the overall performance of individual racing cars and is one of the main events of the competition. It runs along a total track of 22 km. Team members are not allowed to intervene on the vehicle while the test is being carried out, with a mid-test pilot change. The order in which individual teams go down the track is drawn on the basis of the Autocross test results, leaving the teams fastest. The total time of the endurance is given by the sum of the times of each rider, which adds to any penalties, compared with that of the fastest team in the track. In this specialty, they were distinguished for the excellent performance of the top teams of the Class 1E and also in the Class 1C the first classifieds guaranteed the show on the run despite the Formula SAE Italy & Formula Electric Italy taking place at the beginning of the season. In Class 1C, Italy won first place with the Dynamis PRC team at Politecnico di Mi-

lano, who completed the race without penalty, winning the prize wagered by Abarth, followed by the Polish PWR Racing Team and the " University of Kassel, with the Herkules Racing Team.

In Class 1E he won the DHBW Engineering Stuttgart Team Endurance, which won the Abarth Award, followed by the Global Formula Racing Team at the DHBW Ravensburg University, while third place is the Corse Team of the Politecnico di Torino.

At the end of the Ensurance, the Ferrari 126 C4 of 1984 by M. ALBORTO, for a Formula 1 tug, and the Ferrari 599 Drift Project, developed by FFF Drifting, a specialized department in Transversals headed by F. SCERIFFO - both highly appreciated by students.

During the awards ceremony, the prizes for static events (Business Presentation Event, Design Event and Cost event), special prizes and sponsors' awards were also awarded.

In addition to the aforementioned Abarth prizes, the Lamborghini Award "Most Innovative Aerodynamic Concept" was delivered to DHBW Ravensburg "Global Formula Racing Team"; The Dallara Award for the Best Car / Resources Balance at the DHBW Engineering Stuttgart Team; The "Teoresi Group Vehicle Telemetry Solution Award" award, awarded to the E-Agle Trento Racing Team at the University of Trento; The ZF "Driving Safety to Safe Drive" award, awarded to the Blue Flash Mobility Concepts Team at HAWK Goettingen University (ANFIA Press Release, July 24th, 2017).