

IF Biblio

Maria Vittoria CORAZZA

INDICE PER ARGOMENTO

- 
- 1 - CORPO STRADALE, GALLERIE, PONTI, OPERE CIVILI
 - 2 - ARMAMENTO E SUOI COMPONENTI
 - 3 - MANUTENZIONE E CONTROLLO DELLA VIA

 - 4 - VETTURE
 - 5 - CARRI
 - 6 - VEICOLI SPECIALI
 - 7 - COMPONENTI DEI ROTABILI

 - 8 - LOCOMOTIVE ELETTRICHE
 - 9 - ELETTROTRENI DI LINEA
 - 10 - ELETTROTRENI SUBURBANI E METRO
 - 11 - AZIONAMENTI ELETTRICI E MOTORI DI TRAZIONE
 - 12 - CAPTAZIONE DELLA CORRENTE E PANTOGRAFI
 - 13 - TRENI, AUTOMOTRICI E LOCOMOTIVE DIESEL
 - 14 - TRASMISSIONI MECCANICHE E IDRAULICHE
 - 15 - DINAMICA, STABILITÀ DI MARCIA, PRESTAZIONI, SPERIMENTAZIONE

 - 16 - MANUTENZIONE, AFFIDABILITÀ E GESTIONE DEL MATERIALE ROTABILE
 - 17 - OFFICINE E DEPOSITI, IMPIANTI SPECIALI DEL MATERIALE ROTABILE

 - 18 - IMPIANTI DI SEGNALAMENTO E CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE - COMPONENTI
 - 19 - SICUREZZA DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO
 - 20 - CIRCOLAZIONE DEI TRENI

 - 21 - IMPIANTI DI STAZIONE E NODALE E LORO ESERCIZIO
 - 22 - FABBRICATI VIAGGIATORI
 - 23 - IMPIANTI PER SERVIZIO MERCI E LORO ESERCIZIO

 - 24 - IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA

 - 25 - METROPOLITANE, SUBURBANE
 - 26 - TRAM E TRANVIE

 - 27 - POLITICA ED ECONOMIA DEI TRASPORTI, TARIFFE
 - 28 - FERROVIE ITALIANE ED ESTERE
 - 29 - TRASPORTI NON CONVENZIONALI
 - 30 - TRASPORTI MERCI
 - 31 - TRASPORTO VIAGGIATORI
 - 32 - TRASPORTO LOCALE
 - 33 - PERSONALE

 - 34 - FRENI E FRENATURA
 - 35 - TELECOMUNICAZIONI
 - 36 - PROTEZIONE DELL'AMBIENTE
 - 37 - CONVEGNI E CONGRESSI
 - 38 - CIFI
 - 39 - INCIDENTI FERROVIARI
 - 40 - STORIA DELLE FERROVIE
 - 41 - VARIE

I lettori che desiderano fotocopie delle pubblicazioni citate in questa rubrica, e per le quali è autorizzata la riproduzione, possono farne richiesta al CIFI - Via Giolitti, 46 - 00185 ROMA. Prezzo forfettario delle riproduzioni: - € 6,00 fino a quattro facciate e € 0,50 per facciata in più, oltre le spese postali ed IVA. Spedizione in porto assegnato. Si eseguono ricerche bibliografiche su argomenti a richiesta, al prezzo di € 6,00 per un articolo segnalato e € 2,00 per ogni copia in più dello stesso articolo, oltre le spese postali ed IVA.

Tutte le riviste citate in questa rubrica sono consultabili presso la Biblioteca del CIFI - Via Giolitti, 46 - 00185 ROMA - Tel. 0647306454; FS (970) 66454 - Segreteria: Tel. 064882129.

NUOVA EDIZIONE DEL CIFI

Giuseppe ACQUARO

LA SICUREZZA FERROVIARIA

Principi, approcci e metodi nelle norme nazionali ed europee

Il progetto politico comunitario di riassetto del comparto ferroviario europeo si basa sul principio della libera circolazione di persone, beni e servizi.

Scopo del progetto è rendere il “sistema di trasporto ferroviario”, sia delle merci sia delle persone, strategico fra tutti gli strumenti a disposizione per raggiungere obiettivi di sostenibilità sociale.

In particolare, l’obiettivo primario posto dall’Unione, è dar vita a uno spazio unico europeo privo di ostacoli residui tra i sistemi nazionali, facilitando in tal modo sia il processo di integrazione che l’emergere di nuovi operatori multinazionali e multimodali.

Tutto ciò deve però avvenire all’interno di un quadro normativo di tutela della pubblica sicurezza nei trasporti mediante la definizione di un sistema di regole che garantiscono trasporti sicuri ispirati a criteri universalmente riconosciuti di buona gestione.

I recenti cambiamenti introdotti nella normativa europea e nazionale in tema di sicurezza dei sistemi ferroviari. In particolare i recenti decreti legislativi 50 e 57 di giugno 2019, hanno recepito il pilastro tecnico del cosiddetto pilastro tecnico del IV pacchetto ferroviario europeo nonché il nuovo regolamento europeo (n. 762/2016) sui requisiti dei sistemi di gestione della sicurezza.

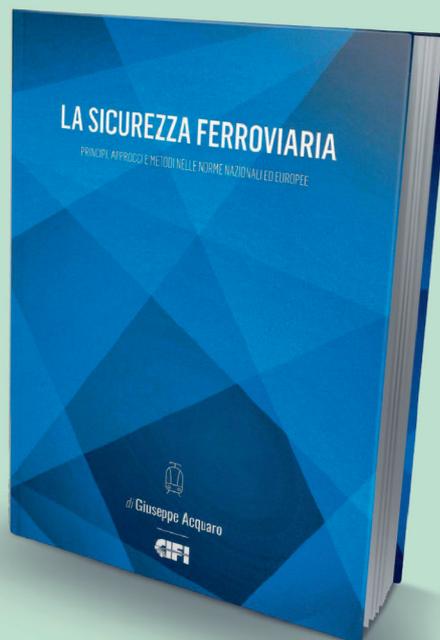
Con questi nuovi provvedimenti il legislatore ha voluto rimarcare l’importanza, nella gestione dei servizi ferroviari, di un approccio di tipo rischio-centrico. Ciò in quanto, nel trasporto ferroviario gli incidenti possono dare origine a conseguenze catastrofiche e questi sono prevalentemente legati a fattori umani: l’uomo, infatti, nonostante gli enormi progressi raggiunti dalla tecnologia a favore della sicurezza, rimane ancora un elemento nella gestione della sicurezza.

Per garantire elevati standard di sicurezza, i sistemi ferroviari devono quindi essere gestiti con approcci e metodi che consentano di ottenere il giusto equilibrio fra l’offerta di un servizio di mobilità (delle persone e delle merci) efficiente ed economico oltreché interoperabile nell’Unione e i vincoli - e i costi - della sicurezza: in altre parole, è necessario che nelle aziende sia radicata la cosiddetta “giusta cultura”.

A tale scopo, già da tempo sia legislatore (nazionale ed europeo) che gli organismi di normazione tecnica, si sono preoccupati di regolamentare minuziosamente tutti gli aspetti gestionali che possono avere un impatto sulla sicurezza. Tuttavia, l’enorme sforzo profuso nella definizione di norme a garanzia della incolumità della popolazione ha generato un quadro normativo che, allo stato attuale, si presenta copioso e, molto frammentato.

Questo volume si propone di fornire al lettore un quadro organico ed omogeneo degli approcci e dei modelli gestionali che devono essere adottati nel rispetto dei principi e dei criteri definiti nelle norme tecniche e nella vigente legislazione in tema di sicurezza ferroviaria, ivi compreso, appunto, il recente pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario e le principali norme attuative ad esso correlate: un significativo numero di figure tabelle aiutano ad acquisire una visione d’insieme di molti aspetti altrimenti descritti in modo frammentato nella normativa.

Il libro è suddiviso in tre parti. Nella parte prima è descritto il contesto normativo di riferimento europeo e nazionale, il quale viene descritto all’interno della cornice costituita dal processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario.



Nella parte seconda è affrontata la tematica legata alla implementazione dei sistemi di gestione della sicurezza e, più in generale, alla gestione della sicurezza integrata. Infatti, ormai è universalmente riconosciuta - e questo è anche l’orientamento del legislatore - la necessità di gestire gli aspetti di sicurezza dell’esercizio, di sicurezza dei lavoratori e degli addetti nonché di tutela dell’ambiente con un approccio di tipo integrato, vista la loro mutua interferenza.

In questa parte, quindi, particolare attenzione è posta al tema del controllo e della gestione dei rischi, alla gestione degli asset in logica rischio-centrica e alla realizzazione dell’interoperabilità, vista non già solo come strumento per abbattere le barriere nazionali, ma anche come definizione di standard di sicurezza tecnici e operativi minimi da realizzare.

Infine, nella parte è affrontato il grande tema della valutazione e del miglioramento delle prestazioni di sicurezza. In questa parte, una particolare attenzione è stata dedicata alla tematica della cultura della sicurezza e dell’importanza dei ritorni di esperienza, quale strumento fondamentale per tenere sotto controllo e ridurre la probabilità di accadimento degli errori umani.

Formato cm 24x17, 331 pagine in b/n,

Prezzo di copertina € 25,00.

E’ acquistabile presso il CIFI con modalità e sconti come riportato nelle pagine “Elenco di tutte le pubblicazioni CIFI” sempre presente in questa rivista.

254 Considerazioni sulla microstruttura di ruote monoblocco con tracce di bainite

(GHIDINI – DIENER – MAZZÙ – ZANI – PETROGALLI – FACCOLI)

*Considerations about microstructure of solid wheels with traces of bainite**Ingegneria Ferroviaria*, marzo 2020, pagg. 165-178, figg. 9, tabb. 3. Biblio 14 titoli.

Lo scopo di questo articolo è quello di chiarire gli effetti della presenza di tracce di bainite all'interno della microstruttura perlitica lamellare omogenea di ruote ferroviarie in prossimità della pista di rotolamento.

Si definiscono "elastici" i collegamenti meccanici realizzati mediante organi dotati di elevata deformabilità, intendendo per deformabilità l'attitudine a modificare la propria forma se sottoposti a carichi.

256 Assi e alberi, ruotate tranquilli tra due... cuscinetti!

(BELLESI)

La Tecnica Professionale, marzo 2021, pagg. 4-13, figg. 15, tabb. 2.

Nel seguente articolo si parla degli importanti organi meccanici sui quali i perni poggiano e ruotano, ovvero i cuscinetti, senza tralasciarne alcuni tipi particolari quali quelli per coppie non rotoidali ma prismatiche o elicoidali e altri funzionanti grazie alla sustentazione idrostatica o idrodinamica.

255 Collegamenti elastici e loro impiego sui veicoli ferroviari

(BELLESI)

La Tecnica Professionale, marzo 2020, pagg. 12-21, figg. 15.

50
1968-2018

Pantecnica[®]
ENGINEERED SOLUTIONS

DIVISIONE
GMT[®]

IRIS[®]
Certification

rules: 2017 and based on
ISO/TS 22163:2017

**MOLLE AD ARIA per
SOSPENSIONI SECONDARIE
COMFORT IN SICUREZZA
e ALTA AFFIDABILITA'**



Via Magenta, 77/14A - 20017 Rho (Mi) Tel. 02.93261020 - Email: info@pantecnica.it - www.pantecnica.it

NUOVA EDIZIONE DEL CIFI

Francesca CIUFFINI

ORARIO FERROVIARIO **Integrazione e connettività**

L'orario è l'essenza dei trasporti di linea e pertanto anche del trasporto ferroviario, con un elemento specifico, quello del vincolo di natura infrastrutturale, che rende maggiormente complessa la sua progettazione rispetto a quella di altri sistemi.

L'orario è il prodotto che viene offerto e venduto dal sistema nel suo insieme, il catalogo commerciale dei servizi di trasporto offerti dalle imprese ferroviarie, ma anche lo strumento di organizzazione industriale, sia del trasporto che dell'infrastruttura. Ad esso sono collegati quindi aspetti sia commerciali che produttivi, connessi con l'attrattività dei servizi e con l'organizzazione industriale di operatori e gestore della rete.

Esso riveste un'importanza strategica, in quanto intorno ad esso ruotano costi e ricavi delle aziende, efficienza economica e redditività. E soprattutto la soddisfazione dei viaggiatori, che potranno decidere se servirsi o meno del treno, sicuramente in base al prezzo ma anche in base a quanto l'orario risponda alle proprie esigenze di spostamento e sia ritenuto affidabile.

Il libro ha l'obiettivo di mostrare perché l'orario è importante e a che cosa serve, come funziona, chi lo decide e come si può costruire.

Particolare rilievo è dato all'aspetto della connettività e dell'integrazione dei servizi a questa finalizzata. Un'integrazione sia interna al ferro che con le altre modalità di trasporto, per la quale l'orario svolge un ruolo importante.

Approfondito anche il tema dell'orario ciclico (o cadenzato), per gli aspetti sia di merito, che di metodo, che consentono di mettere più facilmente in luce i meccanismi di funzionamento di un sistema di orario.



Parte I

Panoramica generale sull'orario e sull'integrazione dei servizi di trasporto

1. Che cosa è l'orario
2. Perché l'orario è importante
3. Come fare l'orario
4. Il risultato della progettazione: qualità ed efficienza dell'orario
5. Il cadenzamento degli orari come innovazione
6. Chi fa l'orario e quando

Parte II

Focus: elementi di tecnica dell'orario

7. La progettazione delle tracce orarie
8. Progettazione dell'orario grafico e vincoli di infrastruttura
9. Organizzazione industriale lato trasporto
10. Analisi di capacità e stabilità dell'orario

Parte III

Sistemi di orario cadenzato: approfondimenti

11. Schematizzazione di un orario cadenzato
12. La struttura dell'orario e la simmetria
13. Variazioni di struttura: effetti su costi lato trasporto, capacità di stazione e attrattività
14. Progettazione di un orario cadenzato
15. Esempi applicativi

Formato cm 24x17, 296 pagine in quadricromia, copertina cartonata.

Prezzo di copertina € 30,00.

Per sconti, spese di spedizione e modalità d'acquisto consultare la pagina "Elenco di tutte le pubblicazioni CIFI" sempre presente nella rivista "Ingegneria Ferroviaria".

249 Sul problema dell'incremento della capacità delle stazioni

(IGNATOV – NAUMOV)

*On the Problem of Increasing the Railway Station Capacity**Automation and Remote Control*, febbraio 2021, vol. 82, pagg. 102-114, figg. 2. Biblio 19 titoli.

Dettagliata descrizione di un modello matematico di risoluzione del problema di cui al titolo.

250 Un orario per la galleria di base del Ceneri

(PELLANDINI)

La Tecnica Professionale, febbraio 2021, pagg. 22-28, figg. 5.

In questo articolo si illustrano le caratteristiche di questo orario che riguardano i servizi erogati nella fascia che va da Milano Como / Malpensa Varese a tutto il Canton Ticino, con Chiasso Mendrisio Lugano Bellinzona Biasca / Locarno.

251 Simulazione e risoluzione del problema dell'impostazione dell'orario per il turno di chiusura di una rete metropolitana

(NIE – LI – XIAO – YANG – JIANG – BUHIGIRO)

*Modeling and solving the last-shift period train scheduling problem in subway networks**Physica A: Statistical Mechanics and its Applications*, 569, maggio 2021, art. 125775 (14 pp.), figg. 13. Biblio 34 titoli.

Gli autori si pongono il problema della modellazione e soluzione dell'ottimizzazione dell'orario dell'ultimo turno di esercizio in metropolitana, partendo dal caso di studio di Pechino, ma non focalizzandosi su un solo treno o una sola linea come già affrontato in letteratura, ma prendendo in esame l'intera rete e proponendo più algoritmi di cui si riportano in conclusione vantaggi e quesiti ancora insoluti.



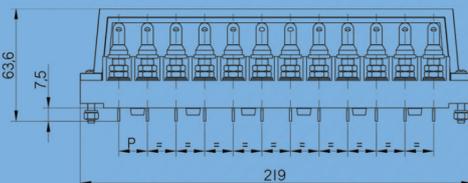
PLASTIROMA SRL®

Stampi e stampaggio di materie plastiche "termoplastici, articoli tecnici"

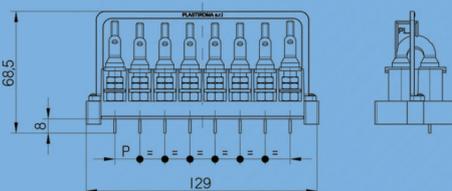


In seguito le nostre morsettiere per circuito stampato con pin saldabile.

- Morsettieria 12 posti con morsetti a pin saldabili passo 16 mm, spina passo 30 mm.



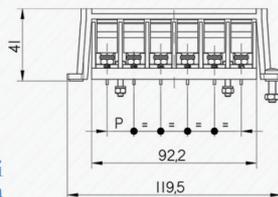
- Morsettieria 08 posti con morsetti a pin saldabili passo 14 mm, spina passo 16 mm.



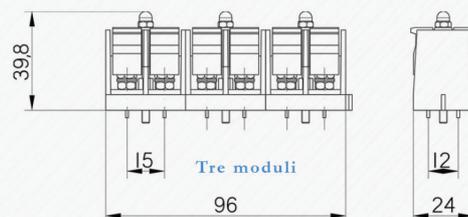
Garanzia di Qualità secondo la norma ISO 9001

BREVETTO 20201900003338 DEL 26/09/2019

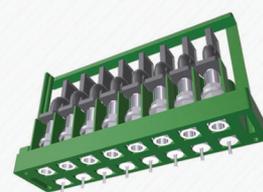
- Morsettieria 06 posti con morsetti a pin saldabili passo 15 mm, spina passo 12 mm.



- Morsettieria modulare Ogni modulo di 02 posti con morsetti a pin saldabili passo 15 mm.



- In seguito: lo sviluppo della morsettieria a barriera Mini-Mini con morsetti a pin saldabile, 08 posti passo 11 mm, spina passo 12 mm

www.plastiroma.itinfo@plastiroma.it

LA PLASTIROMA SUPPORTA I SUOI CLIENTI A RAGGIUNGERE I PROPRI OBIETTIVI