



RSRD²

ROLLING STOCK REFERENCE DATABASE

Una banca dati di riferimento per i carri ferroviari merci come uno degli strumenti per l'incremento della competitività e sicurezza del sistema

Come abbiamo rendicontato nel corso di questi anni, l'UIP nell'ambito del processo di liberalizzazione del mercato ferroviario europeo e degli standard tecnici per l'interoperabilità, ha portato avanti molte attività tese allo sviluppo e alla maggiore fruibilità del carro ferroviario sia in termini di sicurezza che di competitività rispetto ad altri mezzi di trasporto. Tra queste attività sicuramente quella relativa all'interscambio dei dati dei carri ha rivestito molta importanza con grande impegno sia in termini di risorse umane che di investimenti e know-how.

L'esigenza del nuovo mercato non era e non è solo quella di scambiare un flusso di dati sensibili, ma farlo efficacemente e su una piattaforma condivisa e il più possibile uniforme per tutti i Detentori di carri ferroviari.

Sotto queste premesse è nata l'idea di un Rolling Stock Reference Database (RSRD) che si è in questi anni arricchito, trasformato e adattato al mutamento del mercato e del quadro normativo europeo arrivando all'evoluzione RSRD².

Oggi questo strumento da progetto è divenuto finalmente una realtà con lo sviluppo di un Software pronto per l'utilizzo nell'operatività di tutti i giorni.

1. Stato attuale

Lo sviluppo del software è iniziato i primi di marzo 2011 ed è stato completato come da programma a luglio 2011. Esso è stato attentamente monitorato da un gruppo di Detentori di carri ferroviari privati. Grazie al coinvolgimento degli utenti le funzioni e le caratteristiche di utilizzo potevano già essere provate durante la fase di sviluppo.

Nel mese di agosto 2011 accurati test sono stati effettuati dai Detentori di carri ferroviari ed i risultati hanno dimostrato la validità del software. Attualmente il sistema è disponibile per una un'operazione pilota.

L'operazione pilota per il RSRD² è destinata a durare fino a metà novembre 2011. Durante questa fase di test, un gruppo di utenti selezionati metterà alla prova la fruibilità delle procedure del sistema giorno per giorno. Gli utenti del test sono: medie e grandi imprese ferroviarie, spedizionieri e officine di manutenzione in tutta Europa.



Naturalmente i Detentori di carri merci sono coinvolti come fornitori dei dati in tale fase.

Già in questa fase di test il sistema include i dati relativi a 90.000 carri ferroviari merci che sono costantemente aggiornati dai rispettivi Detentori. E' già previsto di incrementare costantemente il numero dei carri così che alla fine della fase di test (prevista per il primo quadrimestre 2012) il sistema dovrebbe essere disponibile per tutti i Detentori di carri ferroviari in Europa. L'obiettivo è quello di includere tra 150.000 e 200.000 vagoni nel sistema nel corso del prossimo anno.

Le informazioni sull'inizio regolare del servizio e sulla modalità di utilizzo saranno comunicate nei prossimi mesi.

2. Funzionalità del Sistema

RSRD² ha due fondamentali funzionalità:

- La fornitura dei dati di carri merci relativamente alle autorizzazioni di messa in servizio, agli aspetti tecnici e manutentivi,
- La raccolta e il trattamento dei dati di percorrenza.

Gli 80-90 campi di dati per carro merci possono essere aggiornati o scaricati in diversi modi. Al RSRD² si può accedere attraverso un Portale Web o, in alternativa direttamente dai sistemi IT degli utenti attraverso interfacce automatiche (Webservice e FTP).

The screenshot shows the RSRD² web interface for configuring a wagon. The main content area is titled 'Showing Wagon: [wagon ID]' and contains a form with the following fields:

Field Name	Value
Wagon Type	Z
Wagon Type Full	WagonTypeFull
Year of Construction	1991
Combined transport wagon type	Swap-body carrier wagons
Tank code	1234A
Maximum gross weight	112000
Coupling type	Ultra-reinforced coupler g85r
Buffer type	L0 (150)
Wagon gauge	GB-ME
Min. Curve Radius	123
Min. Vehicle Radius Yard Hump	55
Wagon Weight Empty	100000
Length over buffers	94213
Loading capacity	50000
Maximum axle weight	15.55
Maximum speed load	180
Maximum speed if empty	250
Ferry permitted	<input checked="" type="checkbox"/>
Channel tunnel permitted	<input checked="" type="checkbox"/>
Maintenance plan	MaintenancePlanRef
Date of the next tank inspection	22.09.2012



Inoltre, il RSRD² è caratterizzato da una gestione molto individuale e flessibile delle autorizzazioni, che possono essere determinate in dettaglio dal Detentore di carri. Ciò significa che un singolo Detentore può determinare individualmente per il suo parco di carri quali dati e durante quale periodo possono essere visibili da un utilizzatore o gruppi di utilizzatori.

Al fine di garantire un utilizzo più immediato del sistema esso è multilingue. Sono disponibili, nella fase pilota, la versione in inglese, tedesco, francese e spagnolo. L'estensione ad altre lingue sarà possibile in futuro.

La seconda funzionalità essenziale per il RSRD² è la raccolta e il trattamento dei dati di chilometraggio da parte delle Imprese Ferroviarie. A causa degli aspetti legali e di responsabilità degli ECM – dove il Detentore è anche spesso l'ECM - questa funzione prende sempre più importanza (per esempio per la manutenzione preventiva sulla base dell'utilizzo e usura del carro). Anche l'introduzione di sistemi di pagamento delle tracce ferroviarie differenziate per quel materiale rotabile dotato di sistemi anti rumore (per es. in Germania a partire del 2013) necessita di una registrazione affidabile del chilometraggio percorso da un carro merci.

Nello sviluppo del RSRD² i Detentori di carri si sono occupati intensamente di questo argomento, in particolare sul dettaglio di come devono essere i dati necessari e su come dovranno essere comunicati dalle Imprese Ferroviarie. Su questo punto c'è ancora bisogno di ulteriori discussioni per arrivare ad un accordo tra i Detentori e le Imprese Ferroviarie. Tuttavia l'UIP e le Associazioni nazionali stanno spingendo attivamente questo processo, nell'evidente interesse di tutti i Detentori.

In generale, si può dire che solo il Detentore è in grado di raggruppare e verificare la validità dei dati di chilometraggio (incrociati o mancanti), che sono normalmente forniti dalle diverse Imprese Ferroviarie. A questo proposito i Detentori hanno a disposizione sufficienti informazioni per svolgere questo compito in modo affidabile.

L'UIP sta attualmente discutendo dell'argomento con Raildata, dove Raildata è un'associazione di diverse ferrovie che organizza lo scambio di dati tra Imprese Ferroviarie, compresi quelli relativi al chilometraggio. Si è convenuto di avviare una fase di test con Raildata, durante la quale il chilometraggio da inserire nel RSRD² dei carri merci sarà direttamente comunicato. In questo modo una parte importante del chilometraggio dei carri merci potrà probabilmente già essere dentro al sistema.

Una continua estensione, soprattutto con il maggior coinvolgimento delle Imprese Ferroviarie private, è prevista per il 2012.



Nella prima fase i dati del chilometraggio per il RSRD², raggruppati per carro, vengono trasmessi in forma standardizzata al Detentore. Il controllo dei dati forniti e l'eventuale implementazione dei dati mancanti, infine, saranno probabilmente completati nel corso di una tappa ulteriore durante il 2012.

Contiamo con queste informazioni di aver dato una panoramica dello sviluppo attuale del progetto così come delle funzioni principali del programma RSRD².

Per ulteriori informazioni o in caso di interesse a partecipare alla fase di test, si prega di scrivere al responsabile del progetto, Thomas Heydenreich alla seguente indirizzo e-mail: rsrd@th-heydenreich.de