

La Francia allunga i treni

L'Autostrada Viaggiante Bettembourg-Perpignan di SNCF Geodis circolerà con treni da 850 metri

Se è vero che la Francia non brilla per la sua poca sollecitudine nell'applicare le norme europee di apertura del mercato ferroviario, è altrettanto vero che oltralpe non mancano i programmi a livello nazionale per rendere più competitivo il trasporto merci su rotaia e, ciò che è più importante, sembra che ai programmi seguano i fatti.

SNCF Geodis, "Global multimodal

provider" del Gruppo delle Ferrovie Francesi, ha infatti annunciato a fine 2011 di aver fatto circolare un treno lungo 850 metri sulla linea fra Perpignan e il Lussemburgo. Si è trattato di una autostrada viaggiante della compagnia Lorry Rail, una Società controllata dal Gruppo SNCF e della quale fanno parte anche le Ferrovie del Lussemburgo CFL e Modalohr (il produttore dei carri speciali,



del Gruppo Lohr). La trazione è stata curata da SNCF Fret. Il limite precedente ammesso per la lunghezza dei treni su questa e su altre linee principali della Rete Francese era di 750 metri.

Ma non è stato un semplice esperimento: già dall'inizio di Gennaio 2012 la lunghezza di 850 metri sarà progressivamente applicata a tutte le quattro coppie giornaliere del servizio Bettembourg-Perpignan/Le Boulou, che potranno trasportare ogni volta 48 semirimorchi attraverso l'intera Francia dal Lussemburgo al confine spagnolo e viceversa con una percorrenza di 1.045 chilometri coperta in 15 ore.

I treni nella nuova lunghezza potranno raggiungere le 2.400 tonnellate di peso trainato, contro le attuali 1.800, con un incremento del 33%, e saranno affidati a coppie di locomotive elettriche sulle quali tre macchinisti si avvicenderanno alla guida con turni di circa 5 ore. I vagoni continueranno a essere del tipo Modalohr, utilizzati anche per l'Autostrada Ferroviaria Alpina fra Torino e Aiton sulla linea del Frejus. Sono carri piuttosto pesanti, costosi e discussi, utilizzati solo dai francesi, che permettono di

caricare semirimorchi non sollevabili ma richiedono terminali speciali dedicati con costose strutture specifiche.

Lorry Rail, la società che come detto commercializza l'autostrada ferroviaria Bettembourg-Perpignan, è comunque già stata in grado di moltiplicare per sette il volume annuale di semirimorchi e containers trasportati rispetto al 2008, anno della sua fondazione, raggiungendo quasi le 50.000 unità nel 2011.

L'adattamento delle linee e il processo di omologazione, che ha coinvolto RFF (il gestore della Rete francese), SNCF infra e la Direzione della Circolazione Ferroviaria, sono durati meno di un anno. Non sono stati necessari lavori complessi di allargamento della sagoma limite, ma un tempo così breve per la verifica e l'adeguamento dell'infrastruttura, sia su questo itinerario di oltre mille chilometri sia su altre linee fondamentali, al fine di permettere la circolazione di questi treni in sicurezza fino a 100 km/h, è un risultato difficilmente immaginabile in Italia.

La Francia ha avviato su questo tema un programma molto ambizioso, nel quadro del Piano Direttore per un nuovo trasporto

ecosostenibile delle merci, lanciato nel 2009.

Infatti, insieme ai lavori sulla Perpignan-Lussemburgo, anche l'itinerario Paris/Valenton-Marseille è stato attrezzato per consentire il transito di treni del traffico combinato di lunghezza fino a 850 metri e peso fino a 1.800 tonnellate.

Per il 2014, infine, si prevedono ulteriori interventi sugli impianti di alimentazione elettrica, sulla potenza delle locomotive di SNCF Fret, sui vagoni modalohr e intermodali classici, per giungere a permettere la circolazione sulle linee principali di treni fino a 1.050 metri di lunghezza per 3.000 tonnellate di peso.

"Questi maxi-convogli indicano la volontà di SNCF Geodis di essere innovativa in materia di trasporto ferroviario di merci in Francia e nel resto d'Europa. Essi portano una maggior competitività alla modalità ferroviaria" ha spiegato Pierre Blayau, direttore generale di SNCF Geodis.

Fulvio Quattroccolo

segue a pag.2

OMLOG

supply chain
solutions for the
fashion industry

Gigantismo ferroviario; ma il gioco vale la candela?

L'aumento della lunghezza massima dei convogli è generalmente considerato un importante fattore di riduzione dei costi del trasporto merci su rotaia e di aumento della competitività rispetto alla strada. Treni più lunghi possono portare un maggior volume di merce, utilizzare al meglio l'infrastruttura e le costose tracce orarie, ridurre l'incidenza dei costi di

fra Rotterdam e Oberhausen, utilizzando la nuova linea Betuweroute (dedicata al traffico merci e senza stazioni intermedie) e circolando in regime eccezionale sulla tratta tradizionale in Germania.

Nella primavera dello stesso anno erano stati fatti circolare treni di 835 metri fra Amburgo e la Danimarca, perché questo Paese insieme alla Svezia già ammette

soprattutto negli scali di smistamento e nei terminali di servizio, finirebbero per ridurre sensibilmente il vantaggio economico dell'operazione. Lo stesso succederebbe se evitando di modificare parte dell'infrastruttura si dovessero per contro moltiplicare le operazioni di manovra per tagliare il treno lungo negli scali di partenza e di arrivo.

Dal momento che le risorse sono oggi più che mai scarse, la priorità sulla maggior parte delle linee dei Corridoi Europei TEN va forse individuata nella eliminazione dei colli di bottiglia nei nodi e nella attuazione della interoperabilità dei mezzi, che permetterebbero di aumentare il numero dei treni circolanti, di tutte le tipologie.

Di quel che accade in Italia, come sempre, non si sa nulla, al di là delle generiche indicazioni di "interventi per aumentare la sagoma limite e la capacità, soprattutto sulle linee verso i confini" fornite dai dirigenti FS nelle occasioni pubbliche, in ossequio alla "scelta aziendale di non fare comunicazione su questi argomenti" esplicitamente richiamata dal Direttore di Trenitalia Cargo ing. Castaldo nel suo intervento al Convegno a Canale d'Alba lo scorso ottobre

(S2S 41/2011).

Una scelta di poca trasparenza, quanto mai discutibile, trattandosi di una Società di proprietà dello Stato, e che impedisce di verificare in che modo gli investimenti sullo sviluppo della Rete sono ripartiti fra le necessità delle varie tipologie di traffico e, in ultima analisi, quanto RFI si preoccupi di migliorare il servizio per tutti gli operatori o venga fatta concentrare piuttosto sugli interventi a favore del più redditizio traffico AV.

F.Q.



esercizio sul singolo carico. Attualmente in Europa le lunghezze ammesse sono normalmente abbastanza scarse, spesso neppure 600 metri, tanto che il progetto della Rete TEN dei Corridoi Europei si è dato come obiettivo di portare la capacità su questi assi almeno a 750 metri.

Studi e prove per la circolabilità di treni "lunghi" sono stati fatti recentemente in diversi Paesi.

A fine novembre 2008 Deutsche Bahn, insieme all'olandese KeyRail e a Hupac, aveva testato un treno lungo 1.000 metri

treni regolari di questa lunghezza.

Il Ministero delle Infrastrutture Tedesco ha mantenuto nel suo Aktionsplan sulla logistica l'indicazione per ulteriori test sui treni di maggior lunghezza, ma ancora a livello di studio preliminare.

Secondo alcuni esperti di trasporto ferroviario, infatti, anche tenendo conto del fatto che solo alcune categorie di treni o alcune relazioni potrebbero effettivamente beneficiare di tale opportunità, i costi di adeguamento delle infrastrutture, non solo sulle linee ma

Un successo il North Rail Express di DB Schenker

Circa un anno fa in Norvegia veniva celebrata la partenza del primo treno fra Oslo e la città di Narvik, nel circolo polare artico. Dodici mesi più tardi si può tranquillamente affermare che l'avventura ribattezzata DB Schenker North Rail Express intrapresa da Schenker AS e Green Cargo si è rivelata un successo. Il servizio offre cinque partenze alla settimana e copre una distanza di circa 1.960 chilometri lungo i quali vengono trasportati beni di consumo, collettame e altri carichi diretti soprattutto verso le aree settentrionali della Norvegia. I carichi di ritorno verso sud sono in larga parte rappresentati da prodotti dell'industria ittica. Nel primo anno di servizio su questo collegamento sono stati spediti circa 25.000 containers con una percentuale di

riempimento vicina al 95%.

Per non trascurare alcun dettaglio si sta lavorando per migliorare anche l'affidabilità e la puntualità della linea ferroviaria che secondo le schedule prefissate impiega 26,5 ore per coprire l'intero percorso di 1.960 chilometri con una velocità media di 75 chilometri/orari. DB Schenker Rail ha investito nel potenziamento del material rotabile impiegato acquistando quasi 50 vagoni ferroviari appositamente progettati per operare alle più basse temperature. Circa il 90% del traffico di DB Schenker destinato al Nord della Norvegia viene oggi trasportato attraverso il North Rail Express che ha dunque il merito di aver tolto dalla strada l'equivalente di circa 12.500 camion.

