

## **PROVE DI «FERROUTAGE» AD ORBASSANO**

*Lunedì scorso è transitato in val Susa il primo carro Modalohr  
Il trasporto tir su treno inizierà il 15 giugno per i mezzi-cisterna*

**di Massimiliano Borgia**

**LUNEDI'** è passato sulla linea storica Torino-Modane il primo convoglio sperimentale del futuro ferroutage, il trasporto dei Tir su treno. Il servizio, dedicato per ora solo ai Tir che trasportano cisterne, partirà ufficialmente il prossimo 15 giugno. Intanto, il primo viaggio dalla piattaforma di Aiton (Francia) a Orbassano, con una cisterna utilizzata come carico, è servito per verificare le modifiche apportate in questi mesi da Rfi alla linea ferroviaria. Sono state abbassate non solo la sede binari nelle gallerie (il cosiddetto gabarit), ma tutti i piccoli grandi impianti di servizio che avrebbero potuto interferire con il passaggio del nuovo carro ferroviario per il ferroutage, più basso degli altri carri merci.

Per le prime settimane del 2004 dovrebbe essere completato anche il ribassamento della galleria del Frejus. A quel punto potranno transitare sulla linea Torino-Modane-Lione tutti i tipi di camion. Il ferroutage, infatti, è il trasporto dei camion sui vagoni ferroviari; un sistema che potrebbe spostare fin da subito dall'autostrada del Frejus oltre 110 milioni di tonnellate di merci: l'equivalente di oltre 5mila Tir ogni giorno, proprio il numero di mezzi che transitano quotidianamente in valle di Susa e nel tunnel del Frejus.



Foto Luna Nuova

Questa sperimentazione del ferroutage è uno degli argomenti forti utilizzati in Francia in questi giorni da chi vuole rinviare la realizzazione dell'alta capacità Torino-Lione. [L'audit e il rapporto di Datar](#) consegnati al governo Raffarin in vista della discussione parlamentare di martedì prossimo, citano proprio il progetto di ferroutage come alternativo alla nuova linea Torino-Lione, almeno per il prossimo decennio. L'audit dice espressamente che con il 2007-2008 "l'autostrada ferroviaria" (altro modo per chiamare il ferroutage) entrerà pienamente in funzione e visto che lo Stato avrà speso 174 milioni di euro per questa forma di trasporto, dovrà essere utilizzato al massimo. Vista la capacità di 110 milioni di tonnellate, secondo l'audit, il ferroutage basta ampiamente a soddisfare le esigenze di trasporto merci tra Italia e Francia per il prossimo decennio; poi si potrà pensare a una nuova linea.

La Francia conta molto su questa operazione, che ha come perno lo scalo di Orbassano, tanto da accollarsi buona parte della spesa per l'avviamento del sistema e da attrezzare anche molte linee interne francesi. In Italia, Rfi ha attrezzato la tratta Orbassano-Collegno-Bussoleno-Modane, con una spesa di oltre 22,5 milioni di euro, più la spesa per le piattaforme mobili che ammonta a circa 2,5 milioni di euro. Tra gli enti locali è la Provincia che più sta seguendo la sperimentazione del ferroutage, un progetto che ha beneficiato, con l'appoggio della Regione, di un finanziamento europeo.

Inutile dire che per lo scalo merci di Orbassano si tratta di una grande occasione. [Il governo vorrebbe ridimensionare sia l'interporto che lo scalo intermodale a favore di un nuovo scalo a Chivasso](#) e di uno spostamento di molti servizi intermodali nell'alessandrino a servizio di Genova e del nord-ovest. Ma solo nello scalo ferroviario lavorano oltre 700 persone; non scommettere su Orbassano significa un danno enorme per un territorio che subisce già la crisi dell'indotto Fiat e che proprio con l'efficienza dei servizi intermodali e logistici scommette il suo rilancio. Per Trenitalia, Divisione cargo, lo scalo di Orbassano è una sorta di fiore all'occhiello. L'enorme area che è una vera selva di binari, con depositi, un'officina all'avanguardia, palazzine direzionali, accoglie i convogli merci per la Francia, un traffico che rappresenta un terzo di tutto il trasporto intermodale italiano.

E' qui che Divisione cargo sta ottimizzando il servizio: dai 42 giorni in media di "ciclo del carro", cioè l'utilizzo del carro merci andata e ritorno, a soli quattro giorni di consegna. Del resto gli spedizionieri hanno sempre dichiarato che il ferroustage sarà appetibile solo quando saranno ridotti i tempi di consegna fino agli attuali tempi del trasporto su Tir. Ma il recupero di efficienza di Orbassano serve anche a Trenitalia, visto che la Divisione cargo deve oltre un terzo del suo deficit al "nolo Riv", cioè all'affitto pagato per la permanenza di carri stranieri in Italia. Adesso un carro francese che arriva a Orbassano viene scaricato e rimandato in Francia: il carico prosegue su un carro italiano. Il trasbordo non aveva un livello tale di efficienza da permettere un effettivo risparmio e Cargo pagava il prezzo stabilito dal Riv, il regolamento internazionale veicoli, per l'utilizzo di carri in un altro paese.

A Orbassano si lavora a ritmo serrato per arrivare pronti alla data di metà giugno. I carri ribassati Modalohr sono già in deposito a Orbassano. Ne saranno utilizzati 28: 14 per senso di marcia. Gli altri staranno in deposito a Orbassano anche per conto della Francia. Da noi saranno anche costantemente controllati nell'officina specializzata. In questo modo Orbassano diventa il centro franco-italiano del ferroustage. Nei 3-4 anni di sperimentazione saranno utilizzate quattro tracce nei due sensi: da Orbassano partirà un convoglio Modalohr alle 6, un altro alle 11, poi alle 15 e alle 22. Ci sono ancora dei problemi sul regolamento di esercizio, visto che nella prima fase si tratterà di trasportare cisterne (che sono più basse e possono passare nella galleria del Frejus non ancora ribassata) e in buona parte si tratterà di carichi pericolosi. I carri possono viaggiare anche a velocità superiori ai 120-150 km orari, ma con questi carichi si dovrà dimezzare la velocità.

Per gestire i trasporti, le ferrovie francesi e Trenitalia stanno mettendo in piedi una società mista; lo stesso farà il Sito, la società dell'interporto. Saranno queste società a ricevere le prenotazioni degli spedizionieri, a controllare i carichi e le altezze, a organizzare il trasbordo e il percorso. In pratica i Tir arriveranno a Orbassano, saliranno sulle piattaforme che hanno un'inclinazione orizzontale di circa 30 gradi (a spina di pesce). A questo punto potrà restare sul Modalohr solo il rimorchio, oppure le motrici potranno salire accoppiate su un altro carro. In mezzo al convoglio ci sarà il vagone per gli autisti dei Tir con bar, ristorante, sala relax. Un convoglio può quindi ospitare attualmente fino a 28 camion. Il progetto prevede però la realizzazione di un secondo binario con un'altra piattaforma.