



E.464 "a batteria", per l'imbarco sui traghetti e non solo

di David Campione

FOLIGNO - In un futuro non troppo lontano le locomotive E.464 potrebbero viaggiare per brevi distanze alimentate da batterie. Nelle Officine Grandi Riparazioni di Foligno sarebbe stata recentemente avviata la lavorazione su una E.464 di Trenitalia per l'aggiunta di un modulo "Last mile". Il progetto prevede l'inserimento di batterie su alcune unità del gruppo, che renderebbero possibile la marcia delle locomotive con mezzi propri per alcuni chilometri anche in quelle situazioni in cui manca tensione sulla linea di contatto o lì dove l'elettificazione non è proprio presente. Sono molteplici gli scenari in cui le E.464 con modulo "Last mile" potrebbero operare, dal recupero in linea di convogli fermi per guasti al treno o alla catenaria, alla movimentazione di composizioni in scali non elettrificati e non da ultimo l'imbarco e sbarco dei convogli sulle navi traghetto di RFI a Villa San Giovanni e Messina.

La scelta di Trenitalia sarebbe ricaduta sulle E.464 vista la versatilità e l'elevato numero di macchine disponibili nel parco dell'operatore, per lo spazio disponibile a bordo per ospitare le batterie e le altre apparecchiature ed infine per la configurazione tecnica di queste macchine, che ben si presta a questa trasformazione.

Secondo il progetto sarebbe prevista la rimozione della zavorra di 1,3 tonnellate presente nel sottocassa tra i due carrelli, al cui posto andrebbero allocate le stringhe di batterie e il convertitore bidirezionale che consentirebbe la ricarica degli accumulatori a recupero di energia in frenatura.



E.464.231 in coda all'Intercity per Siracusa, pronto alla partenza da Messina Centrale.

Le E.464 destinate alla trasformazione sarebbero complessivamente 16 e l'impiego principale sarebbe stato individuato nella velocizzazione delle operazioni di traghettamento dei treni Intercity sullo Stretto di Messina. L'impiego delle E.464 "Last mile" alla testa degli Intercity da e per la Sicilia consentirebbe infatti un risparmio di alcune decine di minuti sui tempi di traghettamento, potendo le macchine portarsi autonomamente verso le invasature e quindi imbarcarsi sulle navi traghetto a Villa San Giovanni e Messina con tutto il convoglio, ripetendo l'operazione con mezzi propri sulla sponda opposta al termine del traghettamento.

Oggi questo ciclo viene affidato a macchine Diesel che prendono il posto delle locomotive elettriche titolari dei convogli in arrivo, con notevoli perditempo dovuti al taglio della composizione ed alla prova freno in ricomposizione al termine del passaggio marittimo sullo stretto.

Tutto questo in attesa dei 12 nuovi elettrotreni per servizi Intercity, anch'essi con modulo "Last mile", di cui fa cenno il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella relazione del Gruppo di lavoro sull'attraversamento stabile.

Oltre Trenitalia anche RFI potrebbe ricevere nel suo parco alcune E.464 "bimodali", da impiegare per il soccorso di treni guasti fermi in linea oppure in situazioni in cui la catenaria è rimasta danneggiata.

David Campione - 22 giugno 2021

☐ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

☐ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003