



## **GCF: Suite Rapide efficiente ed ecologica. Con SNCF, obiettivo riciclo al 100%**

### **Comunicato stampa GCF**

Avviate in Normandia le fasi preparatorie per il cantiere Suite Rapide che provvederà entro maggio a rinnovare ulteriori 60 chilometri della linea 340 000 Parigi Saint Lazare - Le Havre compresi tra Motteville e St. Pierre du Vauvray. Un cantiere che alla consueta efficienza produttiva unirà un impegno ulteriore per il rispetto dell'ambiente e il riciclo dei vecchi elementi di linea sostituiti.

Doppio il fronte che ha visto impegnata GCF-Transalp nelle ultime settimane.

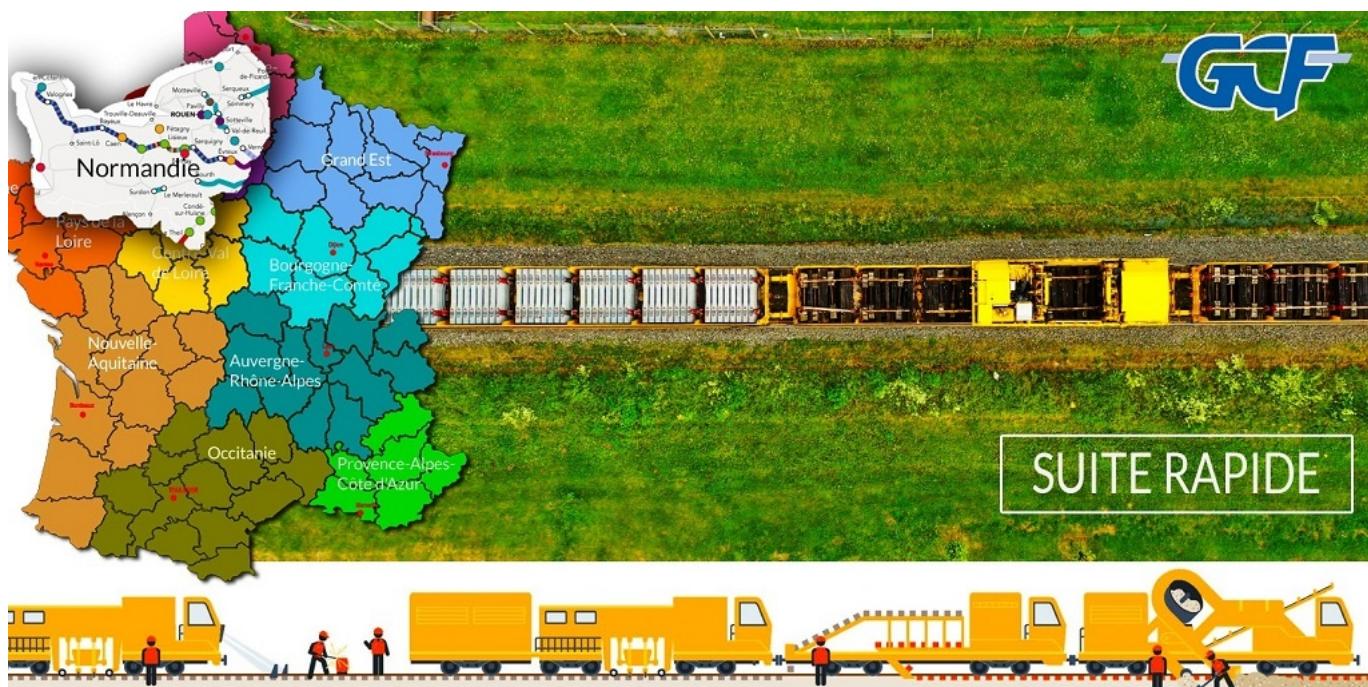
Un cantiere "hors suite" che, lungo la tratta Arras - St Pol, ha provveduto a risanare oltre 13.600 metri di linea grazie al lavoro di una Matisa C75 in coppia con una delle rincalzatrici B45, ora impegnate nel cantiere di risanamento presso la stazione di Creil. Il contestuale cantiere di Bordeaux, inoltre, che completato a metà gennaio ha consentito di consegnare alla SNCF oltre 54 chilometri di linea ferroviaria risanata e rinnovata.

Da Bordeaux il treno di rinnovamento P95 e la risanatrice C75-2C, accompagnate dai rispettivi convogli e dalle altre macchine ad alta efficienza, sono risaliti a Nord per raggiungere nei giorni scorsi la base di Soquence nel dipartimento della Senna Marittima, dove nell'estate scorsa la Suite Rapide aveva già provveduto a rinnovare completamente la tratta compresa tra le stazioni di Motteville e Harfleur, circa 55 chilometri dell'importantissima linea che collega la Capitale a Le Havre, secondo porto commerciale di Francia.

In quell'area geografica dove, tra le grandi anse della Senna, si alternano parchi naturalistici e pregiate foreste alternate a zone industriali e produttive particolarmente vivaci, Suite Rapide articolerà il proprio intervento in diverse fasi che riguarderanno tre principali segmenti di linea ferroviaria: la Maronne - Motteville, la St Pierre du Vauvray - Oissel e la Oissel - Sotteville. I lavori, di notte in regime di sospensione del traffico ferroviario, provvederanno al rinnovamento integrale della linea tramite la sostituzione delle rotaie tipo 60 kg/m, delle traversine e, per la quasi totalità della linea, del ballast.

Molti gli elementi di problematicità presentati dalla linea in lavorazione che, come di consueto, sono stati oggetto di una meticolosa indagine preliminare volta a redigere il "Piano particolareggiato di sicurezza e di protezione della salute" che - per ogni lavorazione e ogni situazione - detta le linee di condotta da osservare scrupolosamente per mitigare i fattori di rischio.

Oltre alla presenza di passaggi a livello, viadotti, stazioni e banchine passeggeri lungo i binari interessati dalle lavorazioni - elementi che usualmente sono affrontati con l'adozione di misure di attenzione collaudate negli anni - particolari e specifiche misure sono state adottate, invece, per l'attraversamento dei "siti Seveso". Una speciale formazione è stata impartita a tutti gli operai addetti alla Suite Rapide per affrontare in sicurezza tali aree (sono oltre una trentina) in cui i binari in lavorazione si trovano a ridosso di impianti industriali che impiegano materie e prodotti ad alto rischio di esplosione, incendio, dispersione aerea con conseguente rischio inquinamento del terreno, delle falde e dell'aria.



Un potenziato impegno per favorire il riciclo

Per Suite Rapide l'attenzione all'ambiente si declina non soltanto in termini di mitigazione del rischio e prevenzione degli incidenti

ambientali ma, sempre di più, in quanto impegno a far sì che il rinnovamento ferroviario sia una contestuale occasione di recupero e riciclaggio dell'infrastruttura dismessa.

"Una specifica e rinvigorita attenzione - spiega Sabino Carbone dalla Direzione francese di GCF - si sta ponendo da parte di SNCF e conseguentemente nostra nel recupero degli elementi costitutivi dei vecchi binari: rotaie, giunti, chiavarde, bulloni, così come traversine e pietrisco, in modo da consentire a SNCF un più agevole recupero e riciclaggio dei materiali".

Le Ferrovie Francesi, da anni impegnate nel rinnovamento della rete ferroviaria, hanno nel tempo sviluppato un peculiare impegno volto alla salvaguardia ambientale e, in questo quadro, al recupero massivo degli elementi "dismessi" delle vecchie linee. Ogni anno - come ha recentemente illustrato un servizio di "France TV" girato proprio nel cantiere Suite Rapide di GCF-Transalp, a Bordeaux - vengono prelevate dalla rete oltre 2,6 milioni di tonnellate di rifiuti. Nel 2020 circa il 40% di tali materiali è stato riciclato ma la stima è che soltanto il 10% degli elementi dismessi non sia recuperabile. Per questo motivo SNCF ha avviato a Beaune e Côte d'Or i suoi primi impianti di riciclaggio ferroviario, con l'obiettivo di raggiungere entro il 2025 il 100% di riciclo.

"Un obiettivo ambizioso - sottolinea GCF France - che ci stiamo impegnando ad agevolare e raggiungere, per quanto ci compete, implementando ulteriormente i nostri sistemi di raccolta e differenziazione a monte dei rifiuti ferroviari, prima di inviarli ai centri di riciclaggio".

Squadre apposite di operai provvedono a raccogliere gli organi d'attacco smontati in linea e a differenziare i materiali sia ferrosi (caviglie, bulloni, chiavarde, rondelle) dai componenti in plastica, come isolanti tra rotaie e traverse. Per quanto riguarda le vecchie rotaie - già tagliate a cannetto in segmenti di 36 o 18 mt a bordo linea - una volta trasportate in piazzale sono sottoposte ad ulteriore frazionamento in modo da poter essere riutilizzate nella costruzione di tronchini ferroviari.

L'intervento di ditte terze, infine, permette di lavorare le vecchie traverse (in legno o, più spesso di tipo bi-bloc con due testate di cemento unite da anima di ferro) recuperando le migliori e sbriciolando le altre per recuperare il cemento in lavori edilizi o stradali. Allo stesso modo, si interviene per ripulire dalla terra di risulta e vagliare il pietrisco rimosso dalla risanatrice in modo da poter reimmettere in massiccia quello regolamentare e inviare, invece, ad impieghi edilizi quello più friabile e ormai inidoneo alla rete ferroviaria.

**Comunicato stampa GCF - 09 febbraio 2022**

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**