



Bipiano TLP: le FFS puntano su affidabilità e comfort di viaggio

Comunicato stampa SBB CFF FFS

Per i treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza le FFS rinunciano alla guida veloce in curva basata sulla cosiddetta compensazione del rollo e chiedono all'Ufficio Federale dei Trasporti un adeguamento del concetto d'offerta 2035. Dalle corse di test è emerso chiaramente che l'applicazione della guida veloce in curva comporta disagi per i viaggiatori. Essendo una tecnologia destinata a un mercato di nicchia e a una produzione interna altamente complessa, è relativamente soggetta a guasti, necessita di una manutenzione dispendiosa e pertanto non è compatibile con le esigenze future. Questa scelta apre alla possibilità di migliorare ulteriormente il comfort di viaggio del bipiano TLP e di incrementare la flessibilità e l'affidabilità dell'esercizio ferroviario. Le FFS non rinunciano comunque all'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza tra Berna e Losanna e tra Winterthur e St. Margrethen.

Le FFS hanno deciso di rinunciare alla velocità in curva (la cosiddetta guida veloce in curva) basata sulla compensazione del rollo in uso sul bipiano TLP. L'azienda aveva previsto la possibilità di utilizzarla dal 2027 per disporre di un maggior margine di regolarità durante i lavori di costruzione previsti. Dal 2036 avrebbe dovuto inoltre permettere di abbreviare la durata del viaggio - in una prima fase tra Losanna e Berna e in una seconda fase tra Winterthur e St. Margrethen - senza costosi ampliamenti infrastrutturali.

La decisione di puntare sulla guida veloce in curva si è basata sulle conoscenze tecniche all'epoca disponibili e su studi e corse di prova con IC2000 rinnovati promettenti. La compensazione del rollo sembrava rappresentare la tecnologia del futuro: la soluzione ideale per abbreviare i tempi di percorrenza e reagire allo stesso tempo all'aumento della domanda con un treno bipiano.

Negli ultimi dieci anni, tuttavia, è apparso chiaro che i sistemi specifici per i mercati di nicchia e i prodotti su misura estremamente complessi - come la compensazione del rollo per la guida veloce in curva - sono certamente realizzabili tecnicamente ma risultano relativamente soggetti a guasti, necessitano di una manutenzione dispendiosa e pertanto non sono compatibili con le esigenze future. Una serie esaustiva di test ha inoltre evidenziato che il comfort di viaggio durante la corsa veloce in curva non risulta soddisfacente né per i clienti né per le FFS.

Per questo motivo, nella strategia di flotta attuale, le FFS si affidano a treni e a tecniche di comprovata affidabilità. Questa strategia prevede che, quando a metà degli anni 2040 il bipiano TLP sarà giunto a fine vita, sarà sostituito con materiale rotabile standard. La guida veloce in curva con riduzione dei tempi di percorrenza sarebbe quindi praticabile solo per una decina d'anni e pertanto non giustificerebbe gli investimenti necessari nell'infrastruttura ferroviaria.



Maggiore comfort di viaggio e affidabilità nell'esercizio ferroviario

In futuro le FFS vogliono concentrarsi sul comfort di viaggio. A questo proposito, il CEO delle FFS Vincent Ducrot dichiara: «Questa scelta apre alla possibilità di migliorare ulteriormente il comfort di viaggio del bipiano TLP per la nostra clientela». Le FFS hanno incaricato l'azienda produttrice Alstom di valutare come aumentare la stabilità di marcia del treno e hanno avviato uno studio di fattibilità al riguardo.

«La rinuncia assicura una maggiore flessibilità e affidabilità dell'esercizio ferroviario», spiega il membro della Direzione del Gruppo Linus Looser, responsabile Produzione Viaggiatori. «Se un bipiano TLP è indisponibile, è possibile utilizzare un altro tipo di treno senza aumentare il tempo di percorrenza».

Le riduzioni dei tempi di percorrenza rimangono un obiettivo

Nel quadro di rinnovi della linea ferroviaria, le FFS hanno finora investito 32 milioni di franchi tra Berna e Losanna per la guida veloce in curva. Sulla base della decisione presa e di comune accordo con l'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT), le FFS non effettueranno gli ulteriori investimenti che servirebbero per adeguare l'infrastruttura alla guida veloce in curva.

Rinunciando alla velocità in curva non sarà possibile ottenere le riduzioni dei tempi di percorrenza auspiccate, cioè cinque minuti tra Losanna e Berna a partire dal 2036 e due minuti tra Winterthur e St. Margrethen in un secondo tempo. Tuttavia le FFS perseguono con determinazione l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza e di garantire la stabilità dell'orario. Pertanto chiedono all'Ufficio

Federale dei Trasporti un adeguamento del concetto d'offerta 2035 che tenga conto della rinuncia alla guida veloce in curva. Per la linea Losanna - Berna, l'attenzione delle FFS si concentra sulla realizzazione di una nuova linea. A tal fine è in elaborazione uno studio commissionato dalla Confederazione, che dovrebbe essere completato per l'autunno del 2022. Per la tratta Winterthur - St. Margrethen, le FFS auspicano che si seguirà la stessa procedura commissionando uno studio analogo.

Strategia della flotta: veicoli con tecnologie consolidate

La strategia della flotta delle FFS prevede che il parco veicoli venga ridotto gradualmente dalle attuali 20 a 6 o 7 tipologie di veicoli basati su tecnologie collaudate. Ciò permetterà di ridurre la complessità e i costi. È inoltre previsto un ulteriore aumento della capacità di trasporto, sostituendo i treni a un piano impiegati sulle tratte più frequentate con materiale rotabile a due piani. Anche in relazione ai futuri veicoli, le FFS continueranno a concentrarsi in via prioritaria sull'offerta di vantaggi di rilievo per i clienti e su un orientamento sistematico al servizio.

Compensazione del rollio: una tecnologia con tre funzioni

La compensazione del rollio ha tre funzioni: consente la corsa veloce in curva con un treno bipiano, permette di aumentare il comfort di viaggio e viene utilizzata per il controllo del vento trasversale. Il controllo del vento trasversale è in applicazione come previsto. Per quanto riguarda il comfort di viaggio, le FFS intendono ottenere ulteriori miglioramenti insieme al produttore Alstom. Alla fine di giugno 2022 le FFS hanno deciso di rinunciare alla guida veloce in curva, poiché questa tecnica risulta relativamente soggetta a guasti, necessita di una manutenzione dispendiosa e pertanto non è compatibile con le esigenze future.

Comunicato stampa SBB CFF FFS - 01 luglio 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