

LA FERROVIA IN VALDAOSTA

Tra informazione e disinformazione

Le principali inesattezze

In questi giorni (giugno 2014) sono in corso una serie di incontri pubblici sulla mobilità in valle, in cui, oltre a proposte molto valide e corrette, vengono divulgate alcune gravi inesattezze sul tema della ferrovia che concorrono a creare sfiducia in una politica di trasporto che sta prendendo delle decisioni che hanno una valenza strategicamente molto importante per la valle, e che toccano alcuni interessi corporativi e parassitari presenti nel mondo delle FS.

In particolare queste sono sull'acquisto di treni da parte della Regione, acquisto che è il primo passo per procedere alla gestione del servizio senza essere sottoposta alle vessazioni ed ai ricatti del gestore attuale

Le principali inesattezze riguardano:

- Il bando di gara dei treni bimodali
- L'elettrificazione della linea
- I treni necessari al servizio Aosta Torino

Il bando di gara per l'acquisto dei treni bimodali

Occorre premettere che un capitolato impone le caratteristiche minime dei mezzi da acquistare. Poi il costruttore offrirà quello che ritiene più competitivo.

Punti contestati

Caratteristica	Richieste di capitolato	Prodotti di mercato (*)
• Capacità minima > 160 passeggeri		• 237 – 220 passeggeri
• Peso per asse (**) < 18 t		• 10 t (in grado quindi di servire anche l'Aosta Prè saint Didier)
• Velocità massima > 140 Km/h		• 160 km/h

(*) Fabbricanti Stadler e Bombardier

(**) Su questo punto, che viene sbandierato come prova della volontà di smantellare la Aosta Prè saint Didier dato che con questi treni non è possibile servire questa tratta (ammette solo carichi da 16 t (cat A)) si può verificare la profonda inesperienza specifica del personale viaggiante Trenitalia che diffonde tale critica. La gara, essendo indetta per la linea Ao-To, (cat B2) non può, a pena di nullità, inserire caratteristiche non tipiche della stessa che possano portare all'esclusione di qualche concorrente. Ma non costituisce un limite visto che il potenziale materiale rotabile ha un carico assiale che non comporta alcuna restrizione. Sempre a questo proposito, nella stessa occasione un dipendente TI ci ha informato della richiesta da parte di RFI di 4 M€ per uno studio di fattibilità della trasformazione della linea da Cat A a B2. E' del tutto evidente la completa inutilità dello studio, dato che nessun rotabile che abbia probabilità di essere utilizzato sulla linea, richiede questa trasformazione. E' solo l'ennesima dimostrazione che le proposte provenienti dall'ambiente FS sono solo finalizzate allo sperpero di denaro del contribuente

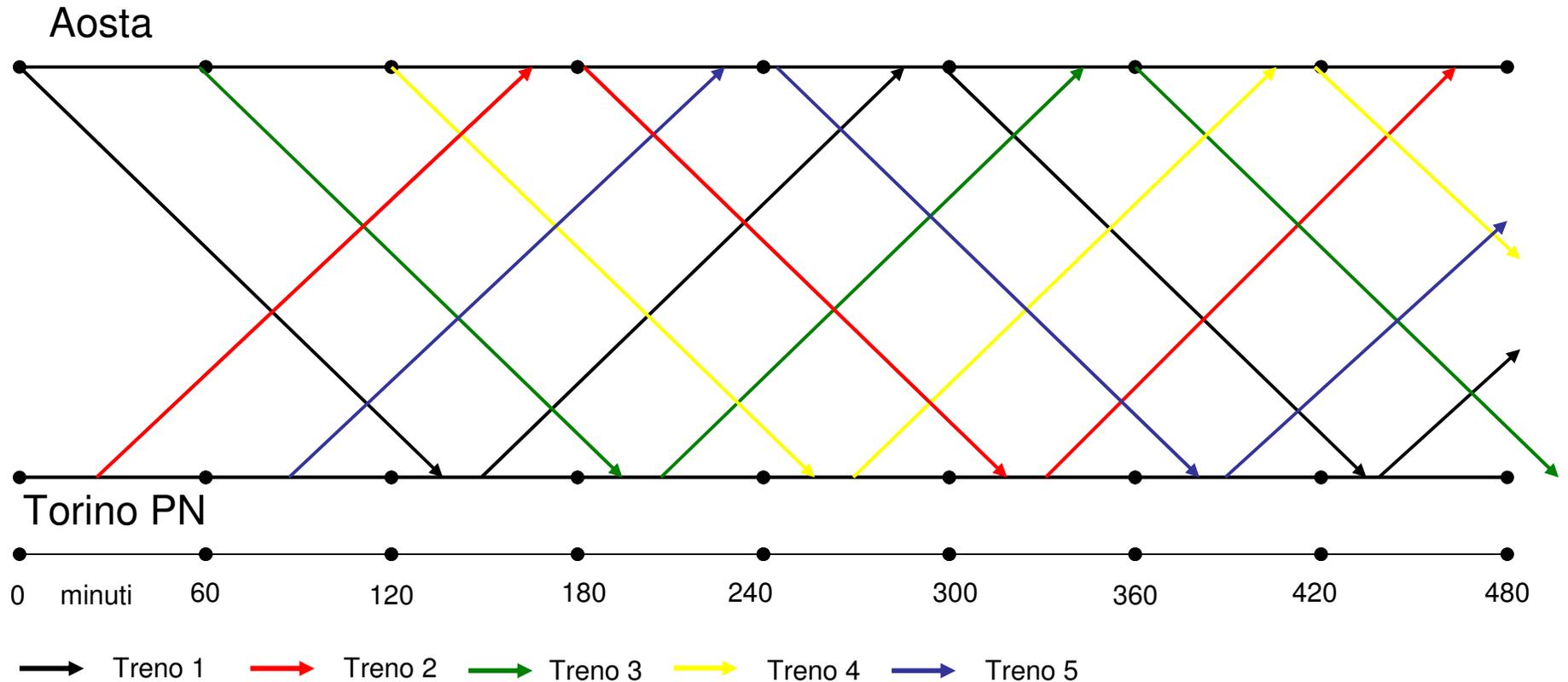
Sull'elettrificazione

- Si dice che ci sarà un risparmio del 7% sul costo del carburante ma non si dice che il costo totale annuo di tutto il carburante col servizio di oggi è di 600 k€; il risparmio, è quindi di circa 40 K€/anno a fronte di un investimento di almeno 80 M€ (payout 2.000 anni)
- Si dice che non avremo i treni prima di tre anni (e non è detto che sia così visto che questo è il termine massimo, mentre con i chiari di luna che corrono, i fornitori cercheranno di consegnare il prima possibile) ma non si dice che, per elettrificare, occorrerà chiudere la linea per minimo tre anni (molto probabilmente 4 o 5) e che quindi tale soluzione sarà difficilmente disponibile (tempi di affidamento, progetto esecutivo, etc) prima del 2020, contro una disponibilità dei bimodali nel 2017

Sui treni

- Viene stimato in otto il numero dei treni bimodali necessari a svolgere il servizio attuale tra Aosta e Torino. Evidentemente o non si è fatta l'analisi dei flussi, o non si sono calcolate le tracce.
- Per un servizio Aosta Torino, con i flussi rilevati e con limitazioni di accesso sulla tratta Chivasso-Torino sono sufficienti 5 treni con capacità di almeno 200 posti
- Per il servizio locale Aosta Ivrea è possibile utilizzare una coppia degli attuali Minuetti (uno in configurazione singola ed uno in doppia o tutti e due in doppia)
- Si dice che per passare da una modalità di trazione all'altra occorrono 15'. Il capitolato prevede la commutazione addirittura in corsa. Per verificare è sufficiente fare un viaggio Grenoble-Annecy in cui  utilizza i bimodali
- Si dice che i bimodali costino circa il doppio degli attuali Minuetto. Effettuando una comparazione basata sul costo del treno per posto offerto, così come di norma, i costi sono equivalenti a quello del Minuetto; le eventuali differenze, inferiori al 5% dipendono dal metodo utilizzato per l'attualizzazione del prezzo. E' possibile verificare tale dato con Stagni, che acquista treni per Trenord.

Tracce orarie



N.B

Per semplicità i tempi di percorrenza sono stati presi uguali sia nel verso ascendente che discendente, pari al maggiore dei due (ascendente 2^h 20') (tempi di percorrenza attuali)

E' previsto un intervallo di 10' al capolinea, con i tempi attuali, mentre con i tempi resi possibili dal mezzo (riduzione del tempo di percorrenza di 15') l'intervallo diventa di 25'

Il servizio locale tra Aosta ed Ivrea, con frequenza oraria con cadenzamento alternato all'Aosta Torino può essere effettuato con due degli attuali minuetti (la regione ha contribuito con il 30% al loro 'acquisto per cui verrà a disporre di tre)

Prestazioni aggiuntive

La gara di appalto prevede alcune funzionalità servizi molto importanti per l'evoluzione del servizio:

- La predisposizione alla bigliettazione elettronica integrata
- Il servizio Web, la telefonia con il Wireless a bordo
- La videosorveglianza che aiuterà il manovratore unico con le conseguenti riduzioni di costo. (Ormai la normativa non richiede più l'equipaggio di due unità)

Estensione alla Prè Saint Didier

- Non ci sono controindicazioni alla circolazione dei bimodali esaminati sulla tratta Aosta Prè Saint Didier.
- Il raggio di curvatura minimo per uso a velocità di crociera è di 150 mt, quindi include questa tratta che ha il minimo in 180 mt
- Il carico per asse dei prodotti correnti è 10t quindi permette la normale circolazione
- Infine la eventuale disponibilità di 6 treni, (+ 1 di scorta), e la riduzione del tempo di percorrenza tra Torino e PSD a 2^h50' (studio in corso da parte di ) potrà permettere un servizio orario cadenzato tra PSD e Torino