

Per un servizio ferroviario a misura di passeggero in valle d'Aosta



10-3-2012

I PROBLEMI

AOSTA PRE SAINT DIDIER

Prospettive di chiusura

AOSTA -TORINO

Rottura di carico

- Tempi di percorrenza
- Qualità del servizio



AOSTA -TORINO

richieste

- Servizio cadenzato diretto ed espresso con tempo di percorrenza adeguato (<1h45' probabilmente riducibile a 90 minuti*) con utilizzo di tracce orarie specifiche
- Servizio cadenzato locale AOSTA – IVREA

* Già oggi ci sono corse che impiegano 1h47' con 7 minuti di cambio a Chivasso

POSSIBILI SOLUZIONI

Treno espresso

➤ Elettificazione

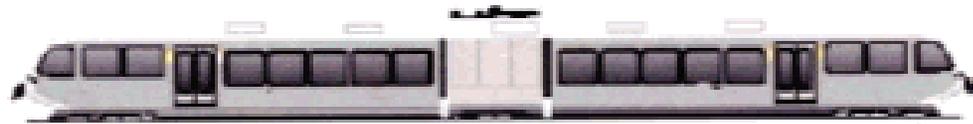
Costituisce la soluzione migliore ma ci sono difficoltà di finanziamento

➤ Treni bimodali

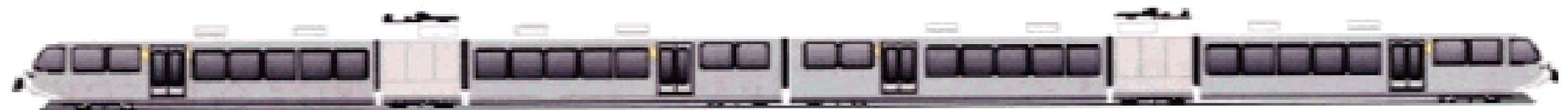
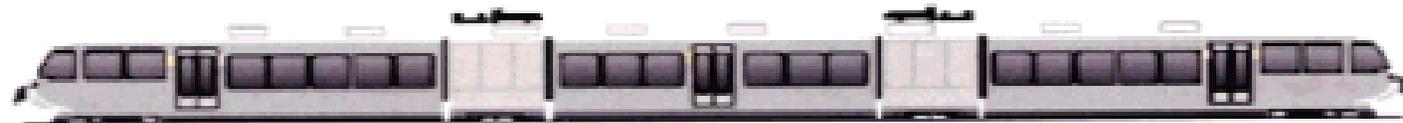
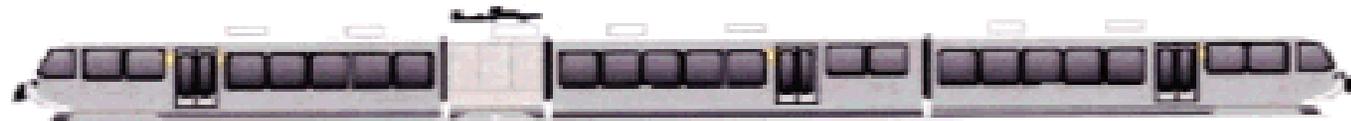
Esistono almeno due tipi di treno che soddisfano ai requisiti:

- AGC di Bombardier
- GTW di Stadler

Configurazioni GTW Stadler



GTW 2/6 (Merano - Malles)
111 posti, 2,85 ml Euro



↑
Carrello motore

GTW 4/12 (Sistemi Territoriali - Veneto)
237 posti, 5,72 ml Euro

AGC Regional Train - France

[Project Overview](#)

[Technical Data](#)

[Technical Drawing](#)

The AGC (Autorail Grande Capacité) represents the new generation of regional trains designed to meet current needs regarding the development of urban and intercity rail transportation. Technologically innovative and powerful, it puts the client at the centre of the design process. The AGC is available in numerous versions. The seating capacity of the trains can range from 160 to 220 seats, depending on the number of cars. Modular interior design exists in the High Class and Intercity versions. The trains can run on either diesel fuel, electricity or hybrid.

The AGC will travel at 160 km per hour. Thanks to its articulated architecture, it sports wide carbodies and inter-circulation gangways, as well as a continuous low floor. These features provide excellent access for travellers, make it easier to move about in the trains and deliver greater comfort, visibility and security. The AGC not only meets the expectations of mass transit operators and users, but also respects environmental requirements and operating economics.

Hybrid AGC : the worlds first hybrid train

The hybrid AGC combines certain operating features for the first time ever in a train. Dual-mode (electrical and diesel) and dual-voltage (1500 and 25000 V) technology enables the Hybrid AGC to glide seamlessly across the entire railway network and to access electricity from any available source. This will result in energy savings and reduced CO2 emissions, as well as negating infrastructure constraints and the need for passengers to change trains.



Low Resolution 29 KB

High Resolution 3.5 MB



Low Resolution 35 KB

High Resolution 3.5 MB

SERVIZIO LOCALE AOSTA - IVREA

- Servizio cadenzato orario
- Tempo di percorrenza attuale (60')
- Tutte le fermate
- Rotabili attuali (minuetto)

INTERO SERVIZIO

Cadenza mezz'oraria alternando espressi e locali dalle 6 alle 22 con buchi nelle ore di minor affluenza

Ristrutturazione dell'orario mantenendo le 42 coppie come oggi (costi invariati)

Nessun intervento sulla linea (è compatibile con gli incroci attuali)

Occorrono tre treni bimodali e due diesel

RIEPILOGO COSTI

Costi di esercizio
invariati

Investimenti sul materiale
rotabile
8,5 M€

OPPORTUNITA'

Realizzazione, in accordo col supporto del fornitore, di una unità locale di manutenzione per i treni bimodali che potrebbe utilizzare/dare servizi agli altri operatori

AOSTA – PRE' SAINT DIDIER

Servizio

Con le stesse modalità si può introdurre il servizio cadenzato orario, e mezz'orario nelle ore si punta, in corrispondenza, o senza rottura di carico, utilizzando gli stessi rotabile dell'Aosta Torino, con tempi di percorrenza di 30' incrementando e razionalizzando le attuali 12 coppie, eventualmente rinforzate con dei locali sulla tratta Aosta-Villeneuve

Costi

- Incremento di 6 coppie
 - costo di 1,5 M€ anno
- Acquisto una coppia di treni del tipo scelto per la Aosta Torino
 - Investimento 8 M€
- Intervento sull'infrastruttura
 - 1 fase Investimento 10 M€
 - 2 fase Investimento 15 M€

Intervento sulla infrastruttura

INTERVENTI NECESSARI

1 fase

- Interventi pianificati da RFI
 - Eliminazione passaggi a livello
- Adeguamento al nuovo rotabile
 - Rifacimento due ponti

Intervento sulla infrastruttura

RIQUALIFICAZIONE

2 fase

- Interventi di messa a norma
 - Illuminazione gallerie etc
- Adeguamento stazioni
 - Doppio binario dove necessario
- Inserimento/eliminazione fermate

Intervento sulla infrastruttura

INTERVENTI NON RICHIESTI

- Elettificazione
- Interramento stazione ed altri interventi nella città di Aosta

Conclusioni

- Privilegiando l'intervento sul materiale rotabile e limitando al minimo gli interventi sull'infrastruttura, è possibile, a fronte di investimenti non elevati fornire tra Prè Saint Didier e Torino un servizio cadenzato espresso orario con tempi di percorrenza intorno alle due ore ed un servizio locale con cadenza mezz'oraria