AOSTA | 13 Ottobre 2023
di Christian Diémoz
Ultima modifica: 13 Ottobre 16:43

281 Condivisioni

Tram-treno tra Aosta e Courmayeur, consegnato lo studio di prefattibilità

Il documento, che segue il piano sviluppato nel 2019, individua l'investimento della Regione per infrastruttura e materiale rotabile in 440 milioni di euro, nonché costi di manutenzione e gestione per 16 milioni annui.

E' stato consegnato all'amministrazione regionale lo studio di prefattibilità realizzato da Citec e Sertec per approfondire la **realizzazione di un sistema di tram-treno tra Aosta e Courmayeur**. Il documento fa seguito al piano sviluppato nel 2019 dal raggruppamento TPS, che evidenziava come quest'ultima fosse la soluzione migliore.

Cos'è il tram-treno

Il documento si apre ricordando che si tratta di un sistema di trasporto composto da un veicolo atto a **circolare sia in ambito urbano (tram), sia sulle rotaie ferroviarie (treno)**. Esaurita la premessa, lo studio evidenzia i profili legati ad alcune scelte fondamentali per la linea.

Le scelte fondamentali

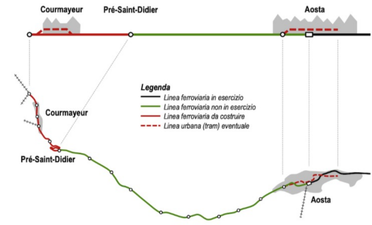
Si tratta della circolazione a valle di Aosta sulla linea ferroviaria in funzione (che presenta vincoli legati alla dimensione dei veicoli, alla configurazione dell'infrastruttura e alle norme di Reti Ferroviarie Italiane), della possibilità di estensione verso la Francia (la linea di Chamonix è a scartamento metrico, **pertanto è difficile immaginare un collegamento**) e della realizzazione di un tratto urbano tranviario ad Aosta e Courmayeur (sconsigliato nello studio, per i differenti livelli di servizio tra tratte urbane e non e per i vincoli nel materiale rotabile).

Altri aspetti cruciali

Quanto alla proprietà dell'infrastruttura, la Regione – è indicato nello studio – dovrebbe farsi carico dell'infrastruttura **affidando ad un unico operatore esterno la gestione**. Inoltre, è necessario fornire collegamenti da binario a binario per i treni da e per Torino e i tram-treni da e per Courmayeur, oltre al cadenzamento degli orari.

Il "nodo" Courmayeur

L'attraversamento di Courmayeur è definito come un "punto complesso", per il quale – esaminate varie opzioni sul tappeto – viene raccomandata la soluzione rappresentata dall'uso della linea ferroviaria dismessa da Aosta a Pré-Saint-Didier, seguita da **un itinerario da costruire (in superficie e, in parte in tunnel)** tra Pré-Saint-Didier e Skyway.



Tram-treno tra Aosta e Courmayeur.

Secondo gli estensori del piano, è l'ipotesi più interessante per la maggiore domanda da parte dell'utenza potenzialmente intercettabile (prevedendo **almeno una fermata intermedia a Palleusieux**, non possibile in altre soluzioni), per la prossimità al centro di Courmayeur (che offre maggiore attrattività) e per la possibilità di realizzare l'intervento in due lotti successivi (Aosta-Palleusieux e Palleusieux-Skyway), distribuendo l'investimento nel tempo e permettendo un coordinamento con le politiche di mobilità del comune di Courmayeur.

Tempi e fermate

Il tempo di percorrenza totale, da Aosta a Skyway, è **stimato dallo studio di poco superiore ai 60 minuti**. Lungo la tratta verrebbero previste sedici fermate (undici sono quelle già esistenti fino a Morgex, altre cinque (Pré-Saint-Didier, Palleusieux, Courmayeur centro, Courmayeur nord e Skyway) da realizzare nuove. Il piano prevede diversi quadri orari, con l'obiettivo di sviluppare un'offerta flessibile, composta da convogli diversi e che osservino diverse fermate a seconda della corsa.

Cadenze e capienza

Lo studio di domanda del 2019 evidenziava circa **450 persone all'ora nel periodo di direzione di massimo carico**, fascia in cui sarebbero necessari due treni in unità multipla (400 posti per veicolo per ora, o per senso di marcia) all'ora. Per offrire una cadenza a 30 minuti sono necessari 5 convogli in servizio ed il bisogno di materiale rotabile è di 12 veicoli: 10 di servizio, 1 treno di riserva e 1 per la manutenzione.

Le strutture

Per le strutture necessarie (un deposito, un centro di manutenzione e il centro di gestione e controllo) lo studio stima necessari 13mila metri quadrati e suggerisce la realizzazione delle strutture a valle del percorso, nei pressi della stazione di Aosta. Il documento vede nel sistema un'occasione per il territorio, da cui deriverà "**una vera e propria alternativa al mezzo privato**", l'aumento dell'indotto legato alla componente turistica e l'aumento dell'occupazione e creazione di nuovi posti di lavoro.

Tram-treno tra Aosta e Courmayeur.

Il quadro economico

Economicamente parlando, lo studio stabilisce la necessità di un **importante investimento economico, da parte della Regione, di circa 440 milioni di euro** (per l'infrastruttura e il materiale rotabile), oltre a costi considerevoli per la manutenzione del sistema, stimate in 9,8 milioni di euro annui.

I ricavi sono, invece, stimati in 2,7 milioni annui circa da traffico (con un 35% di abbonamenti mensili, 15% settimanali e 50% di biglietti singoli) e attorno ai 600mila euro annui circa da altre fonti (sponsorizzazioni, pubblicità sui mezzi e sulle paline), **per un totale di 3,3 milioni annui**.

Dal confronto tra costi e ricavi, emerge un **disavanzo di gestione di circa 6,6 milioni di euro**. Ipotizzando una produzione chilometrica annua di circa 700mila km, secondo il piano un contributo di 9,5 euro a chilometro coprirebbe il disavanzo, garantendo la gestione del servizio. Ne deriverebbe un esborso di 6,6 milioni di euro per il contributo, che porterebbe i costi totali annui della Regione a 16 milioni.

Gli approfondimenti futuri

Evidenziando la preliminare fattibilità dell'opera, il documento indica tuttavia quali necessari, nelle fasi successive della progettazione, **ulteriori approfondimenti sia tecnici, sia in termini di analisi costi-benefici e sostenibilità** dell'opera.

Christian Diémoz

La cronaca non dorme mai. Cerco di tenerlo a mente e l'insonnia atavica è preziosa alleata. Classe 1973, a lungo addetto stampa di enti ed istituzioni, quando non sono in Tribunale o Procura inseguo la sufficienza come papà, marito e radioamatore. Per il resto, fotografia (meglio se vellivoli), sport americani e una sola certezza: il mondo va oltre Pont-Saint-Martin.

Tag: tram-treno, trasporti, trasporto pubblico locale