



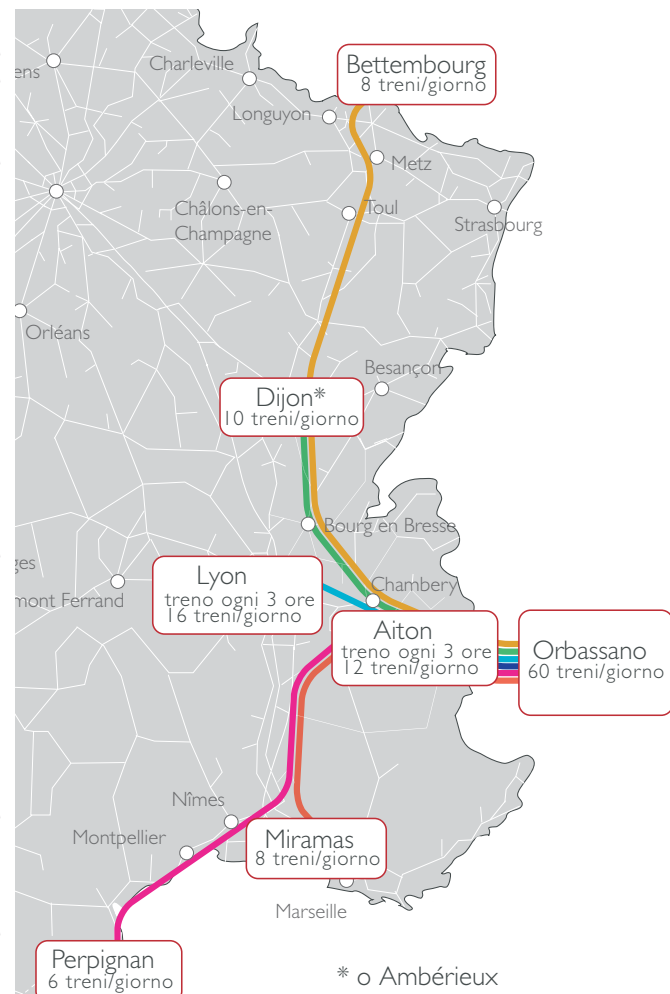
Proposta di sviluppo dell'autostrada ferroviaria Alpina Modalohr

I lavori di messa alla sagoma GB1 e di ammodernamento della linea esistente Digione - Torino saranno finiti verso la metà del 2008. A questa data, non ci saranno più restrizioni della capacità di questa linea. Gli studi realizzati da RFF hanno mostrato che sarà allora possibile di fare circolare fino a 60 treni per giorno di autostrada ferroviaria nell'attuale galleria ferroviaria del Monte Cenisio.

Ai fini di migliorare l'equilibrio economico dei servizi di autostrada ferroviaria è necessario allungare il più possibile le distanze percorse. Ma le attuali linee di accesso lato francese non hanno le capacità sufficienti per autorizzare la messa a posto di un servizio di grande capacità tra due punti. La migliore soluzione consisterebbe dunque a dividere il volume importante dei treni tra più piattaforme.

Il servizio a grande capacità che è possibile mettere a posto per fine 2008 partirebbe da 6 punti lato francese: Aiton, Lione, Digione, Bettembourg, Miramas e Perpignan.

- Il terminale localizzato ad Aiton, sul sito esistente di Bourgneuf-Aiton, capterebbe il traffico dei mezzi pesanti provenienti da tutta la regione Rhône-Alpes.
- Il terminale localizzato a Lione (sul terminale di Vénissieux, o verso Santo-Quentin Fallavier) capterebbe il traffico dei mezzi pesanti provenienti dalla vicina regione lionese.
- Il terminale localizzato a Digione - Gevrey (sul sito esistente, di Digione Promotion) o ad Ambérieux, capterebbe il traffico dei mezzi pesanti lunghe distanze provenienti dalla Regione Parigina e del Nord della Francia.
- Il terminale localizzato a Bettembourg (in Lussemburgo, utilizzando già il terminale previsto per l'asse di autostrada ferroviaria Perpignan-Bettembourg) capterebbe il traffico dei mezzi pesanti lunghe distanze provenienti dal Belgio, Olanda, e dell'ovest della Germania (Ruhr).
- Il terminale localizzato a Miramas (sul sito di Clé Sud) capterebbe il traffico dei mezzi pesanti lunghe distanze provenienti dal Sud della Francia, e dalla Spagna.
- Il terminale localizzato a Perpignan (utilizzando già il terminale previsto per l'asse di autostrada ferroviaria Perpignan-Bettembourg) capterebbe i traffici lunghe distanze provenienti dalla Spagna.



Un parco totale di 23 convogli sarebbe necessario per garantire il servizio a grande capacità proposto qui di seguito, per una capacità di trasporto totale di 2 000 camion per giorno!

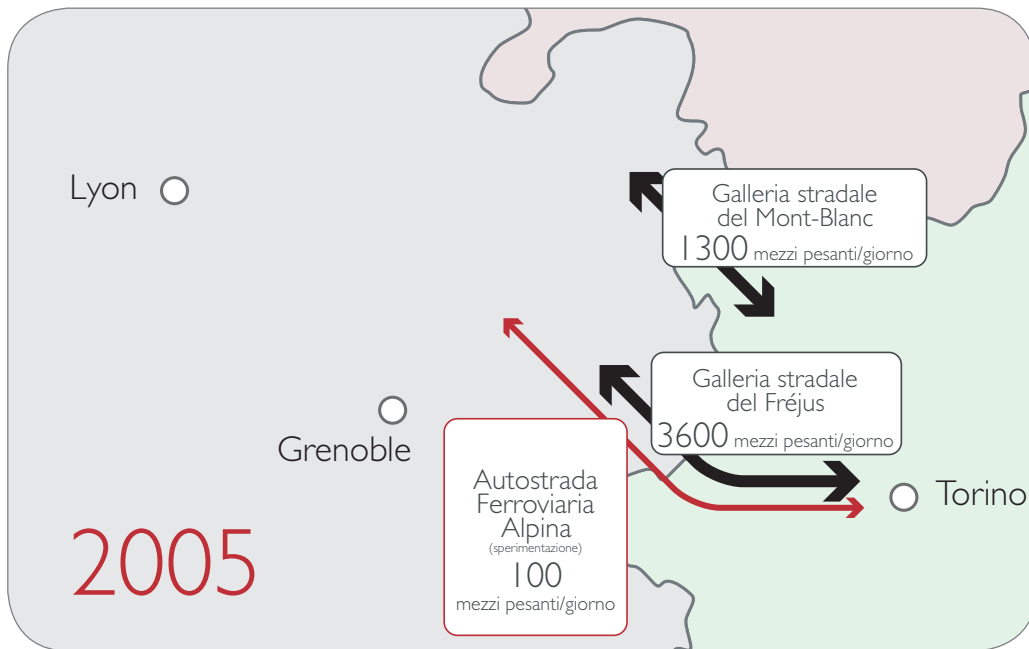
La messa a posto di un tale servizio di Autostrade Ferroviarie a grande capacità permetterebbe di diminuire del 30% il numero dei mezzi pesanti giornalieri su ciascuna delle due gallerie stradali (Fréjus e Monte-bianco) fin dalla fine 2008!



La carrozza Modalohr, abbassata ed articolata permette lo scarico veloce, in sicurezza ed economico dei semirimorchi standard dalla strada alla rotaia

Ripartizione possibile dei traffici mezzi pesanti Sull'attraversamento alpino Francia - Italia a l'orizzonte 2009

Situazione attuale (inizio 2005)



Ripartizione possibile con AFA 2009 (inizio 2009)

