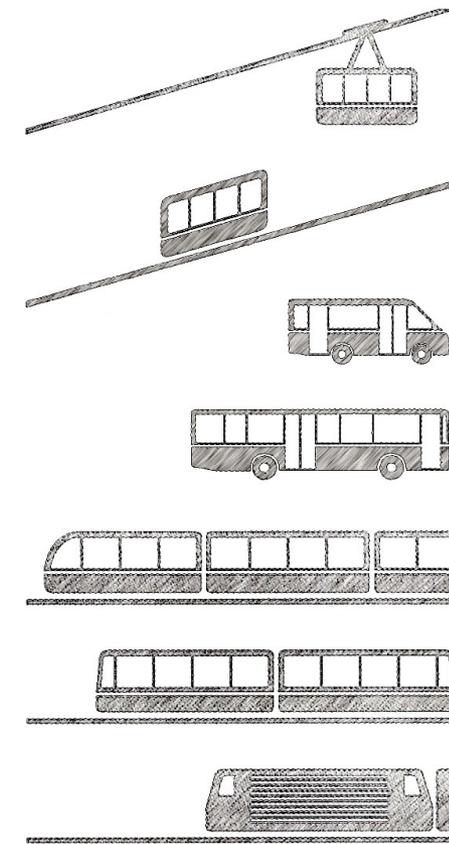


Torino, 29 marzo 2012

SAD

Trasporto Locale • Nahverkehr



**"Il successo di un ramo secco:
la Ferrovia della Val Venosta.**

**La nascita e lo sviluppo di
un'Impresa Ferroviaria"**

Die neue Vinschgerbahn



Val Venosta – Vinschgau



Cenni Storici



1906

1991

1999



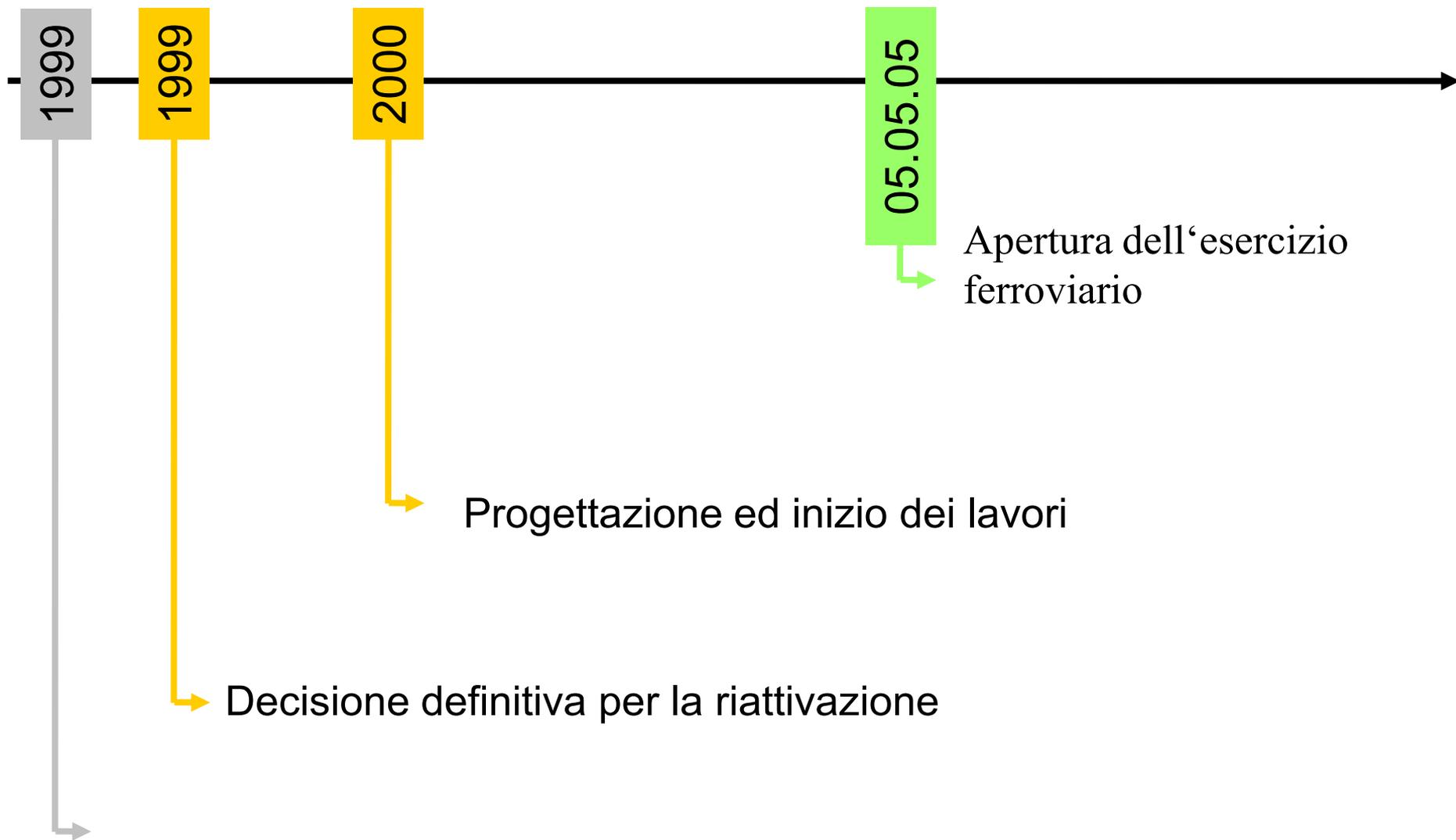
La linea ferroviaria Merano-Malles viene attivata nel 1906 dopo solo due anni e mezzo di lavoro.

Dismessa dalle FFSS nel 1991

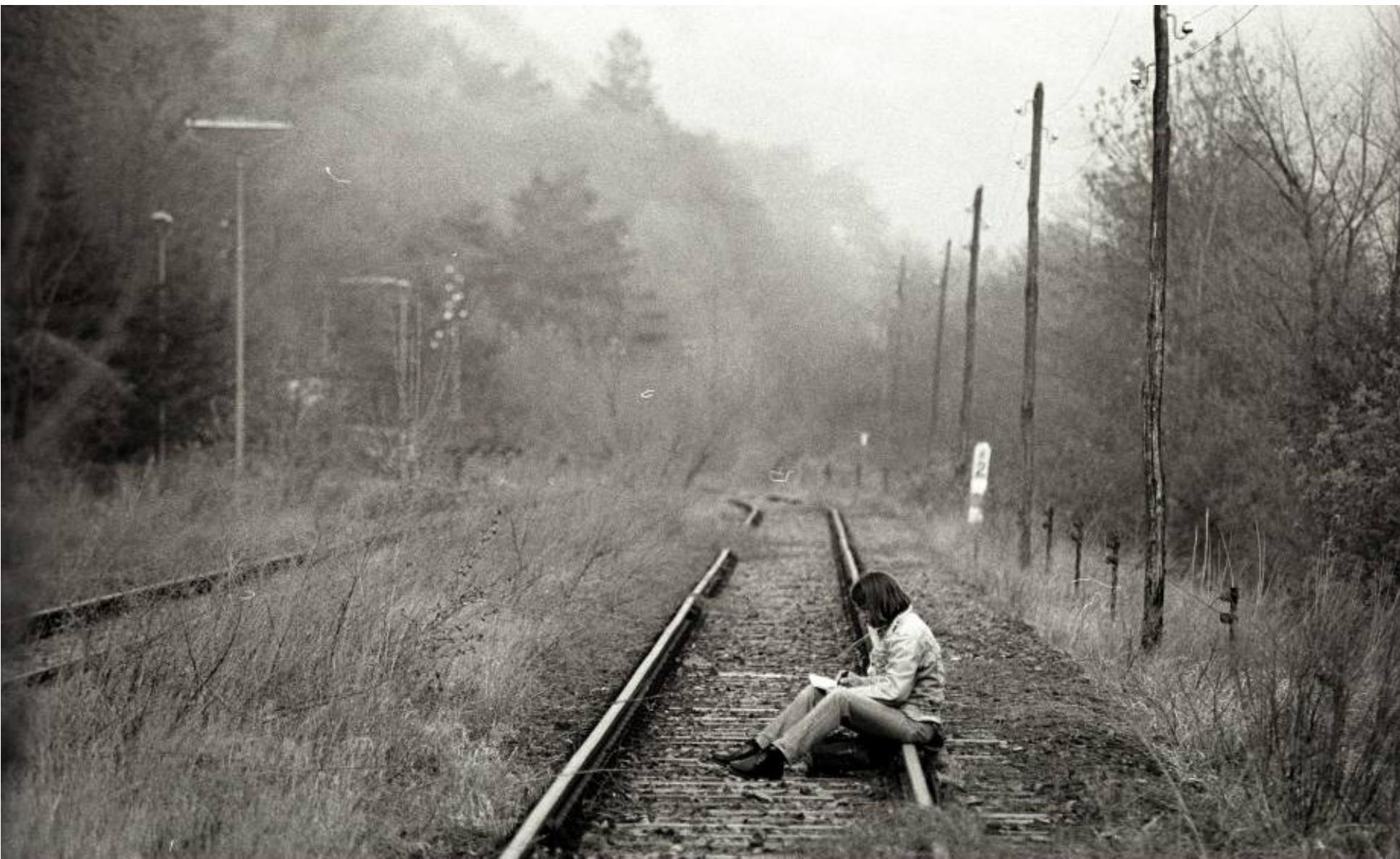
Trasferimento alla Provincia Autonoma di Bolzano



Cenni Storici



La linea nel 1999



La linea nel 1999



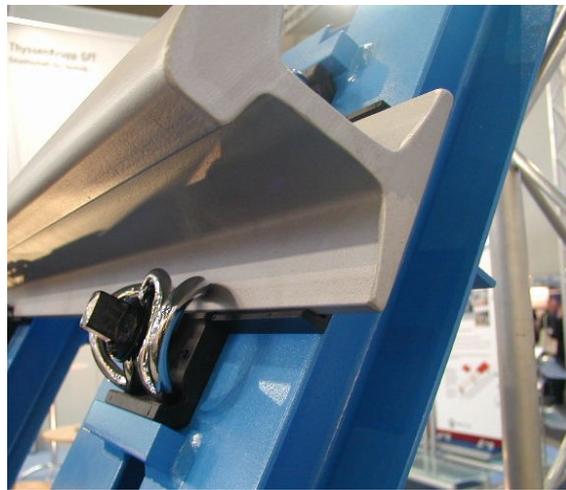
La linea nel 1999



Obiettivi della nuova linea



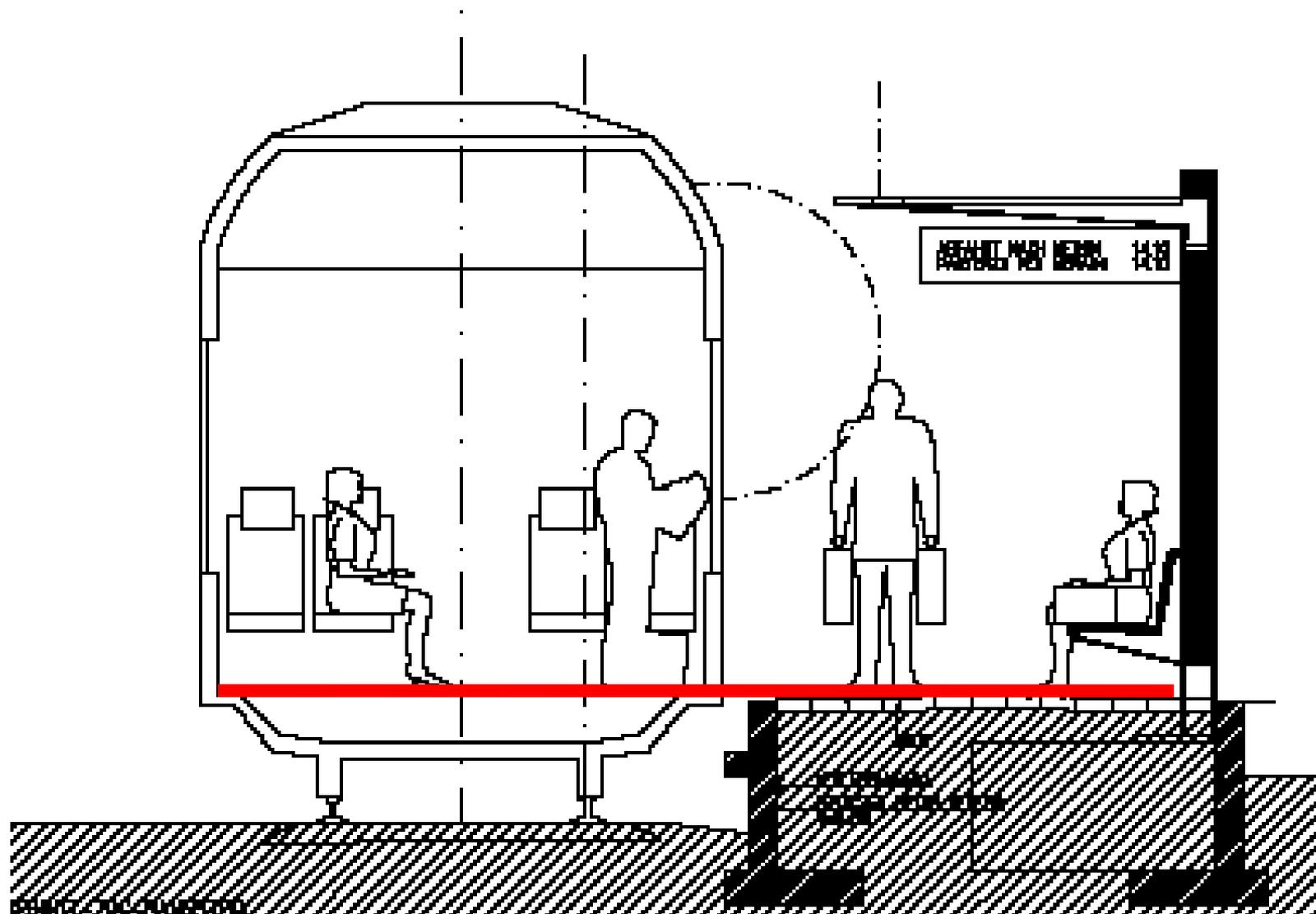
- Alta attrattività e comfort
- Alta affidabilità
- Alto standard di sicurezza
- Bassi costi di esercizio



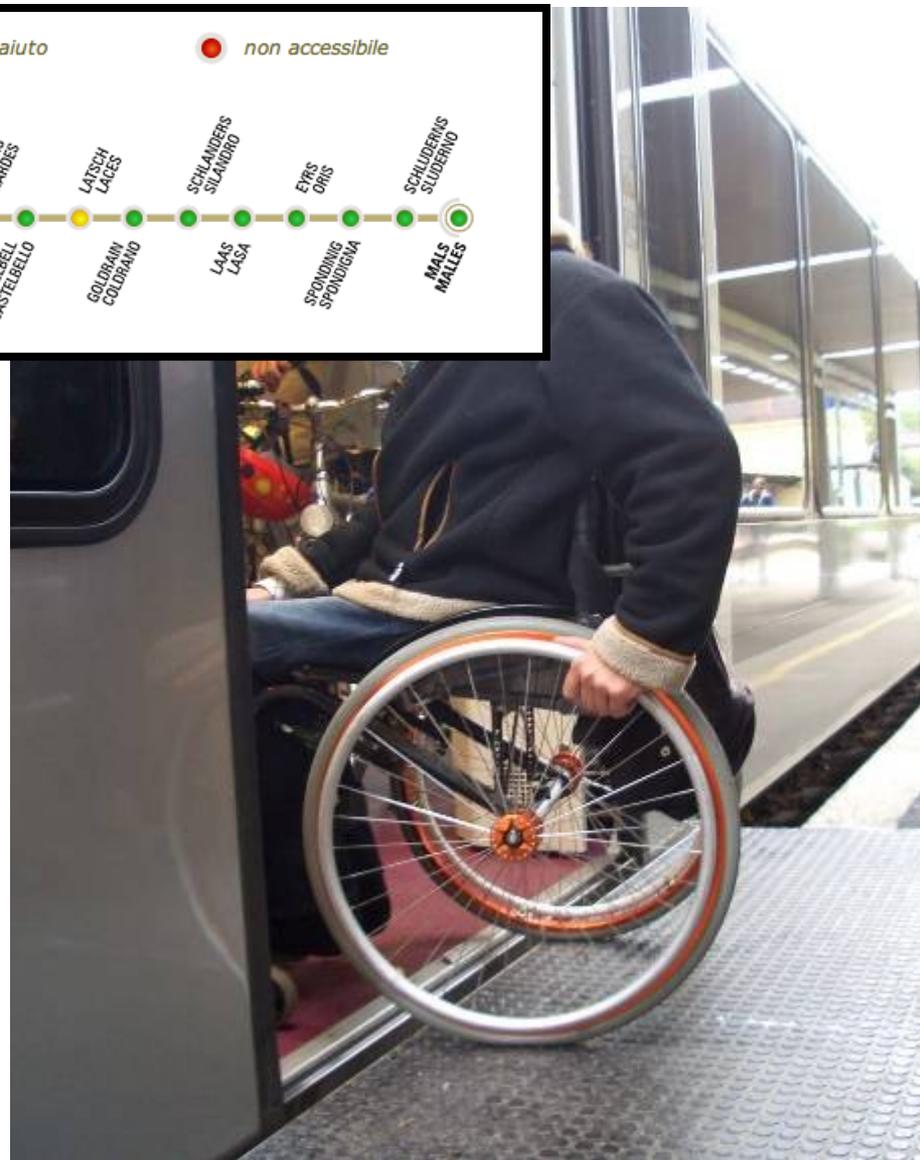
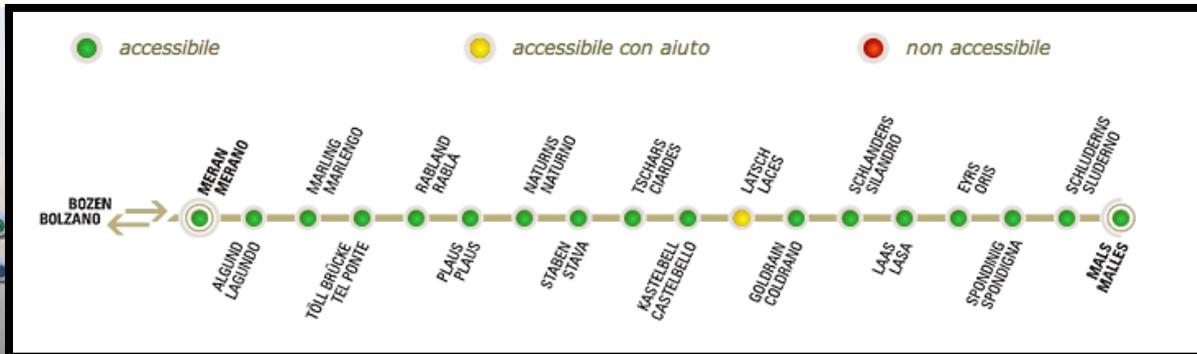
Il binario è stato realizzato con la lunga rotaia saldata, avvalendosi, per la prima volta in Italia, di traversine in acciaio ad “Y” per consentire la continuità del binario anche in presenza di raggi di curvatura assai stretti.

Queste nuove tipologie di traverse presentano un’elevatissima resistenza agli spostamenti laterali del binario, riducendo in tal modo gli interventi manutentivi.

Accessibilità: marciapiedi alti



Accessibilità dei treni e delle stazioni





Pensiline in ogni fermata





Stazione di Spongigna – Inverno



Integrazione di „vecchio“ e „nuovo“



Scelta ecologica :Stazione di Glorenza - impianto fotovoltaico



Rimessa di Malles nel 1999



Rimessa di Malles 2005



Impianto di lavaggio a Malles



Intermodalità a Malles





Nahtloses Umsteigen Bahn-Bus



Dati della linea

Lunghezza complessiva della linea: 60 Km

Dislivello 690 m

Pendenza massima 29 o/oo



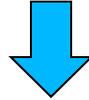
Numero fermate 18

Velocità massima 100 Km/h

Raggio min. delle curve 184 m

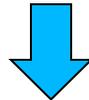
Gli attori in campo:

STA - Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A.



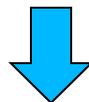
Sviluppo e realizzazione infrastrutture trasporto pubblico

SBA - Strutture Ferroviarie Alto Adige srl



Gestore dell'infrastruttura

SAD Trasporto Locale S.p.A.



Gestore del Servizio

Dati tecnici della linea



La linea è stata costruita con sistemi tecnologici molto avanzati che permettono un livello di automazione elevato.

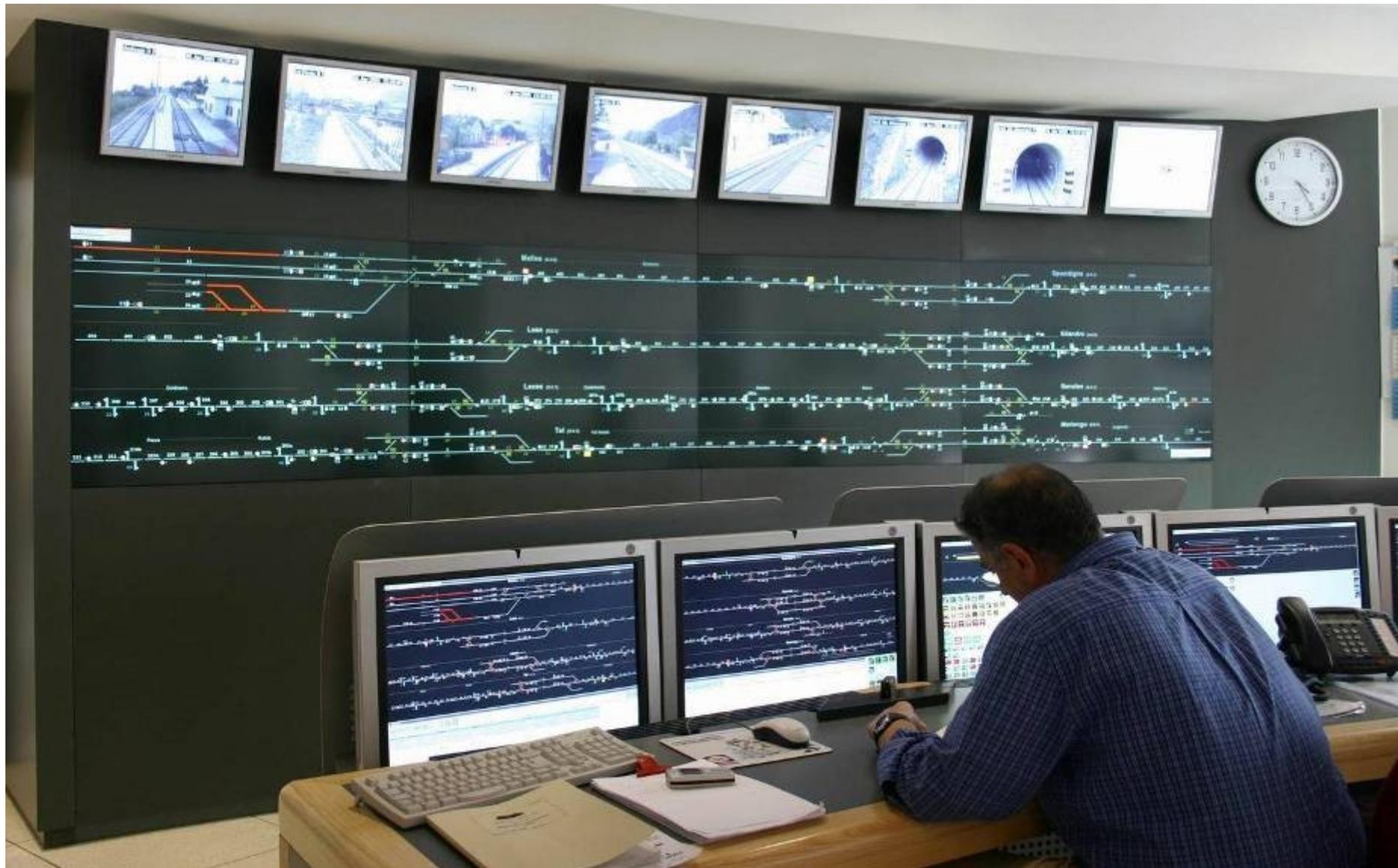
Gli impianti di sicurezza sono di nuova generazione e sono gestiti con il Sistema Comando e Controllo costruiti e messi in opera da Ansaldo Segnalamento Ferroviario.

Tutta la linea viene gestita da un solo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) che consente al Dirigente Centrale Operativo di gestire tutta la circolazione dal posto centrale situato presso la stazione di Merano.

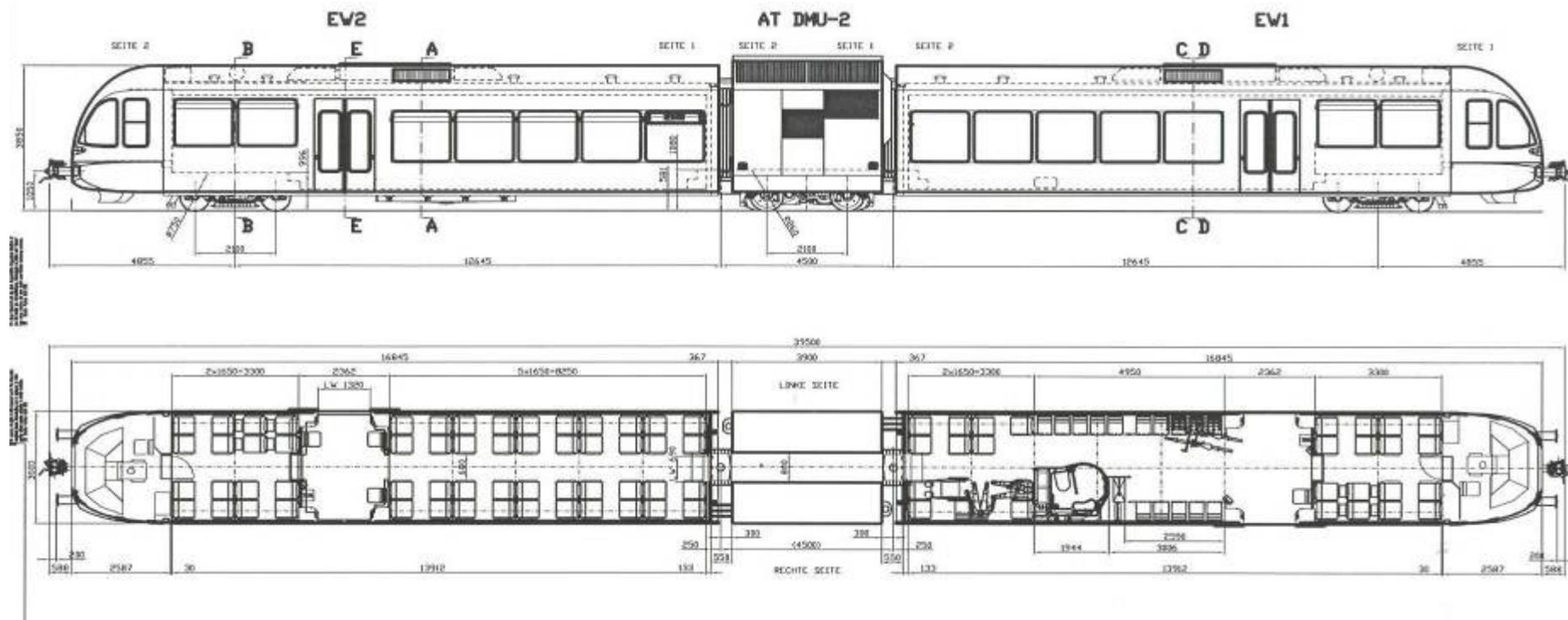
Per la protezione del treno è stato adottato il sistema APT (protezione automatica del treno) che consente di controllare la velocità del convoglio istante per istante.

Queste informazioni vengono inviate a bordo del treno attraverso la codifica dei circuiti di binario, infatti la linea è attrezzata con il blocco elettrico automatico a correnti codificate a sei codici con frequenza portante di 50HZ

Posto di controllo centrale di Merano



Dati del materiale rotabile – GTW Stadler



Ogni treno dispone di due moderni vagoni per un totale di 104 posti a sedere e oltre 124 posti in piedi. Uno dei due vagoni è allestito appositamente per **persone disabili, famiglie con passeggini o carrozzine e sportivi con biciclette a seguito**







Treno e bici



Treno e bici: Bikemobil Card



La **Bikemobil-Card** consente l'utilizzo di tutti i mezzi pubblici del Trasporto Integrato Alto Adige senza limiti per:

- 1 giorno (24 euro)
- 3 giorni (30 euro)
- 7 giorni (34 euro)

+

Per un giorno a scelta durante il periodo di validità si può inoltre noleggiare una bicicletta nei punti noleggio lungo le stazioni e in numerosi altri punti distribuiti sul territorio.

La bicicletta a noleggio potrà essere restituita gratuitamente in uno qualsiasi dei punti noleggio.

Nei primi 6 mesi di vendita della Bikemobil nel 2011 ne sono state vendute 20.028 per circa 150.000 giorni di noleggio

Treno e bici: punti di noleggio



Treno e bici: punto noleggio



Treno e bici

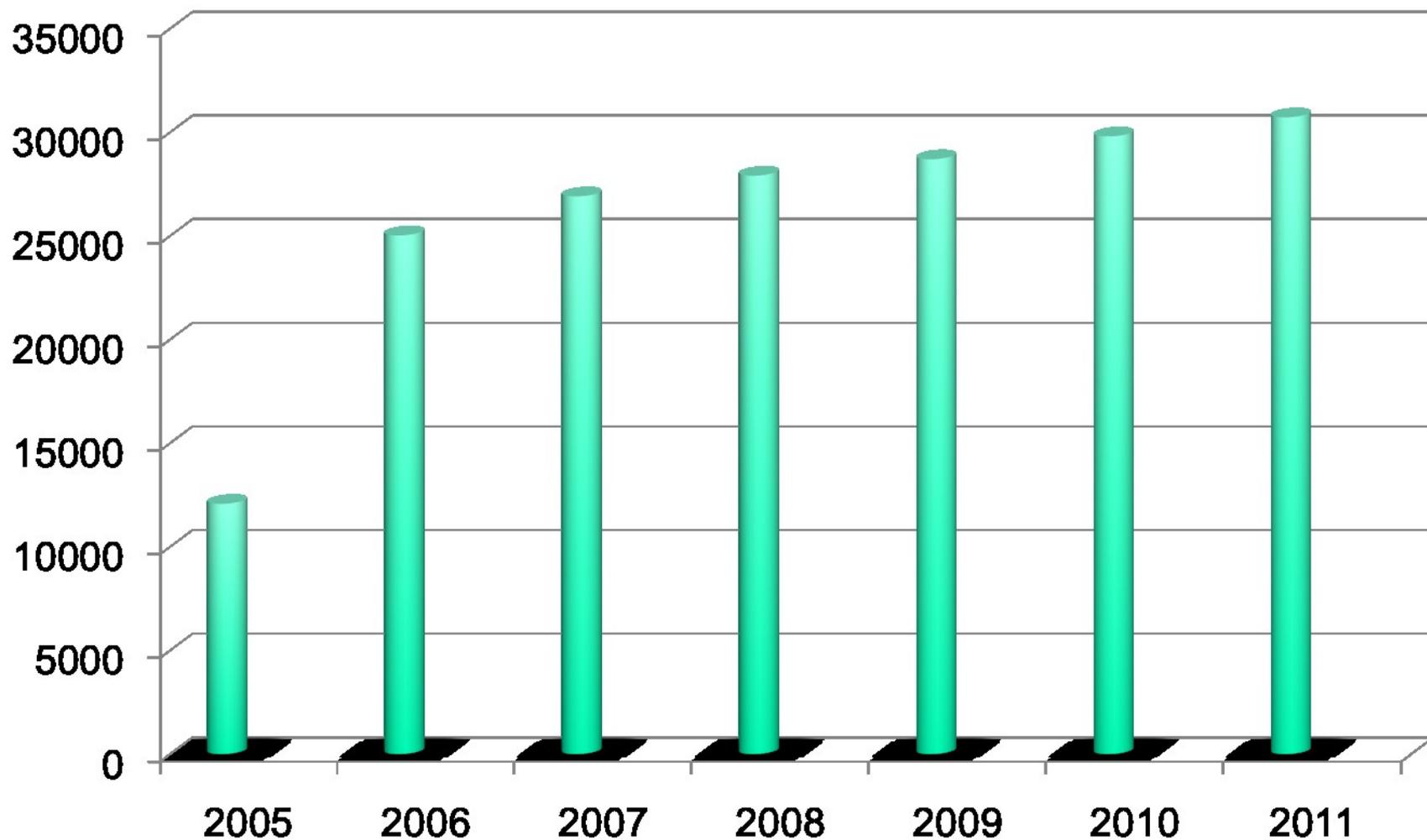


Già a fine 2006 si è registrato:

- un aumento delle presenze turistiche del **9%**
- un aumento delle prenotazioni alberghiere del **3,3%**

Dal 2005 ad oggi si è registrato un incremento del **30%** degli ospiti provenienti dalla Svizzera

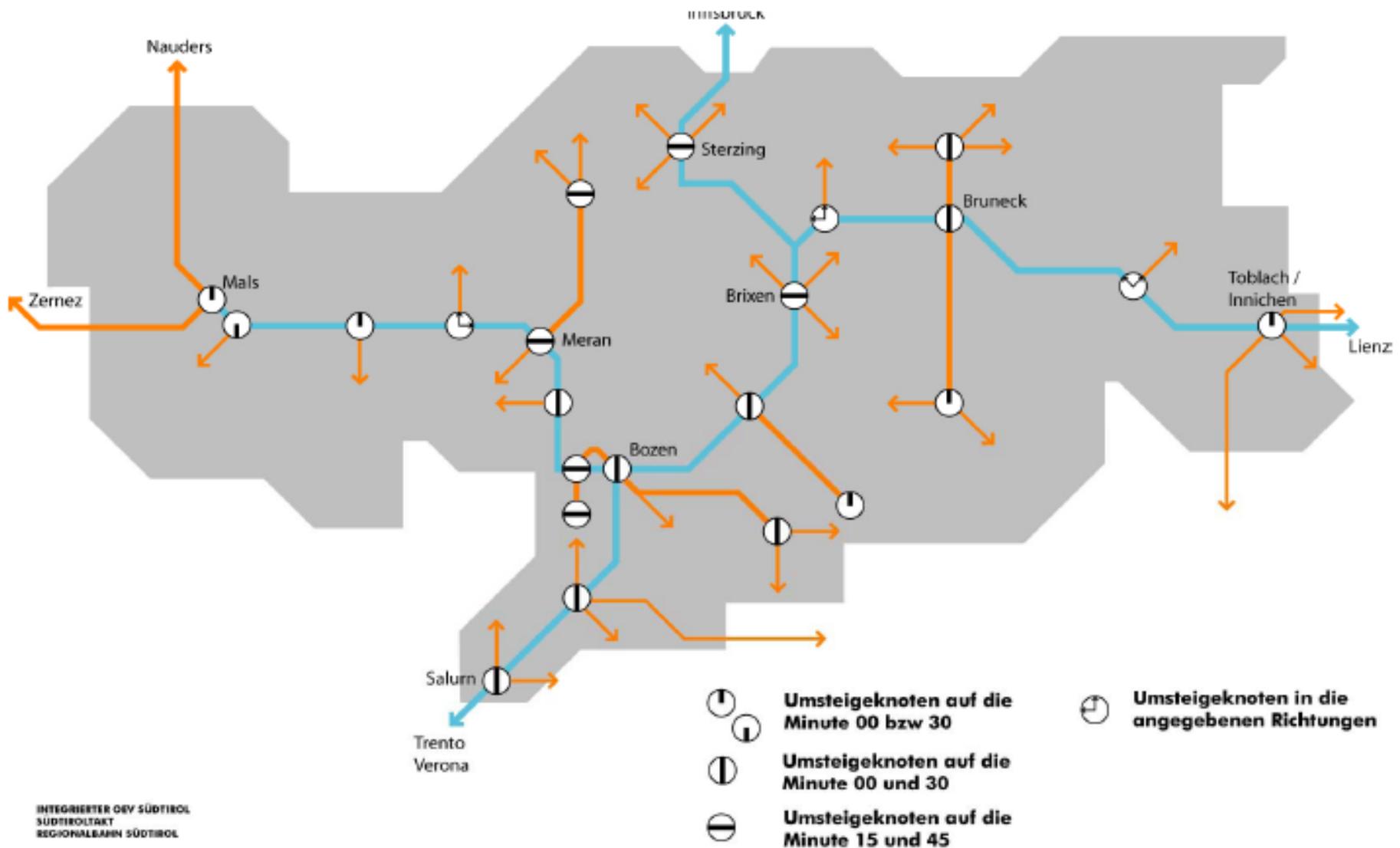
Treno e bici: biciclette trasportate



DALL'INIZIO DEL SERVIZIO AD OGGI SONO STATE TRASPORTATE CIRCA 200.000

BICICLETTE

Cadenzamento Alto Adige



INTEGRIERTER ÖBB SÜDTIROL
SÜDTIROLTAKT
REGIONALBAHN SÜDTIROL

Alcuni numeri...



Numero medio Corse giornaliere: **50**

Coincidenze garantite: **98,7%**

Puntualità I5 (entro i 5 min.): **97,9%**

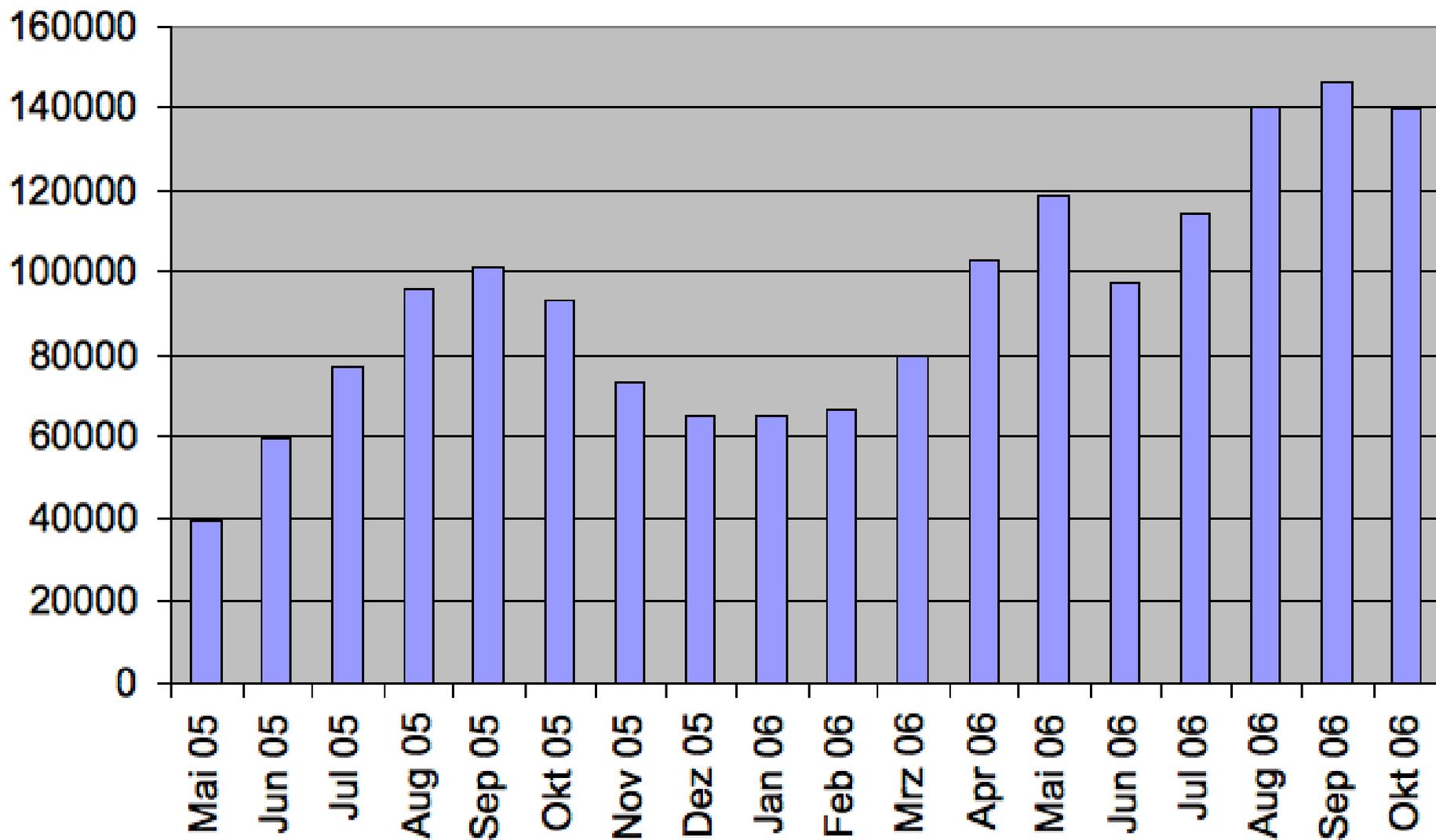
Puntualità I10 (entro i 10 min.): **99,5%**

Soppressioni treni – totale: **0,6 %**

Soppressioni treni – SAD (esclusione fattori esterni): **0,07%**



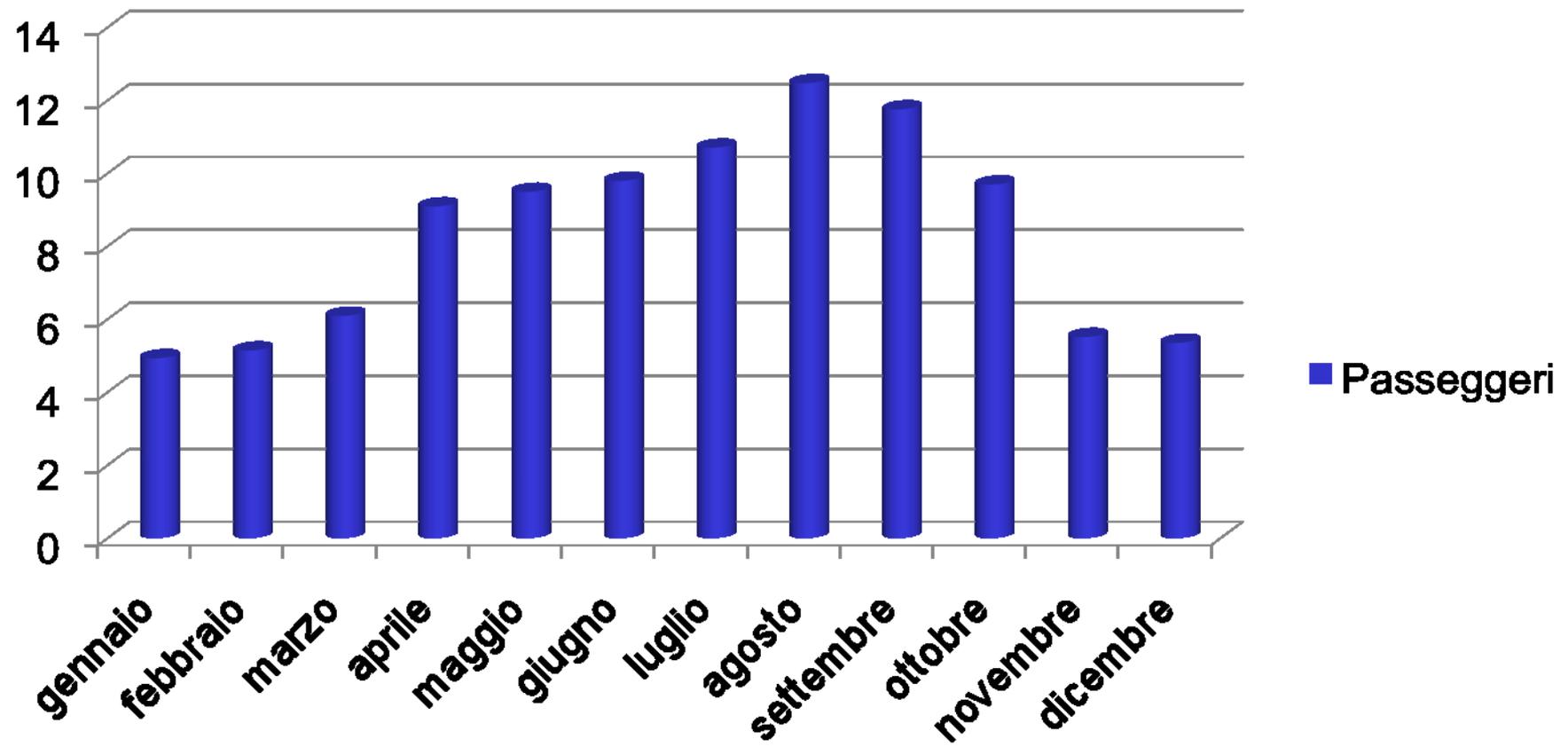
Passeggeri trasportati



Passeggeri trasportati

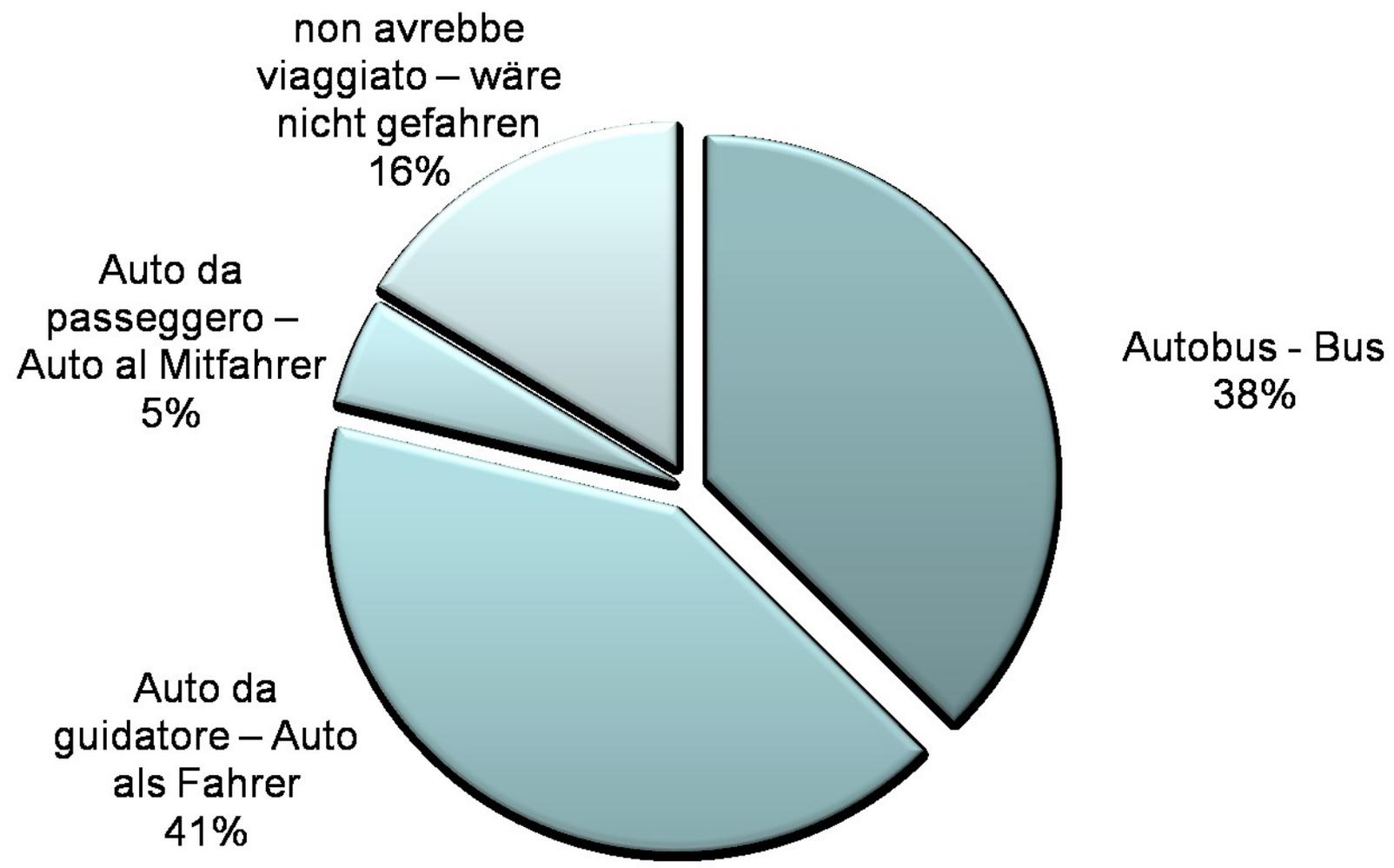


Anno 2011

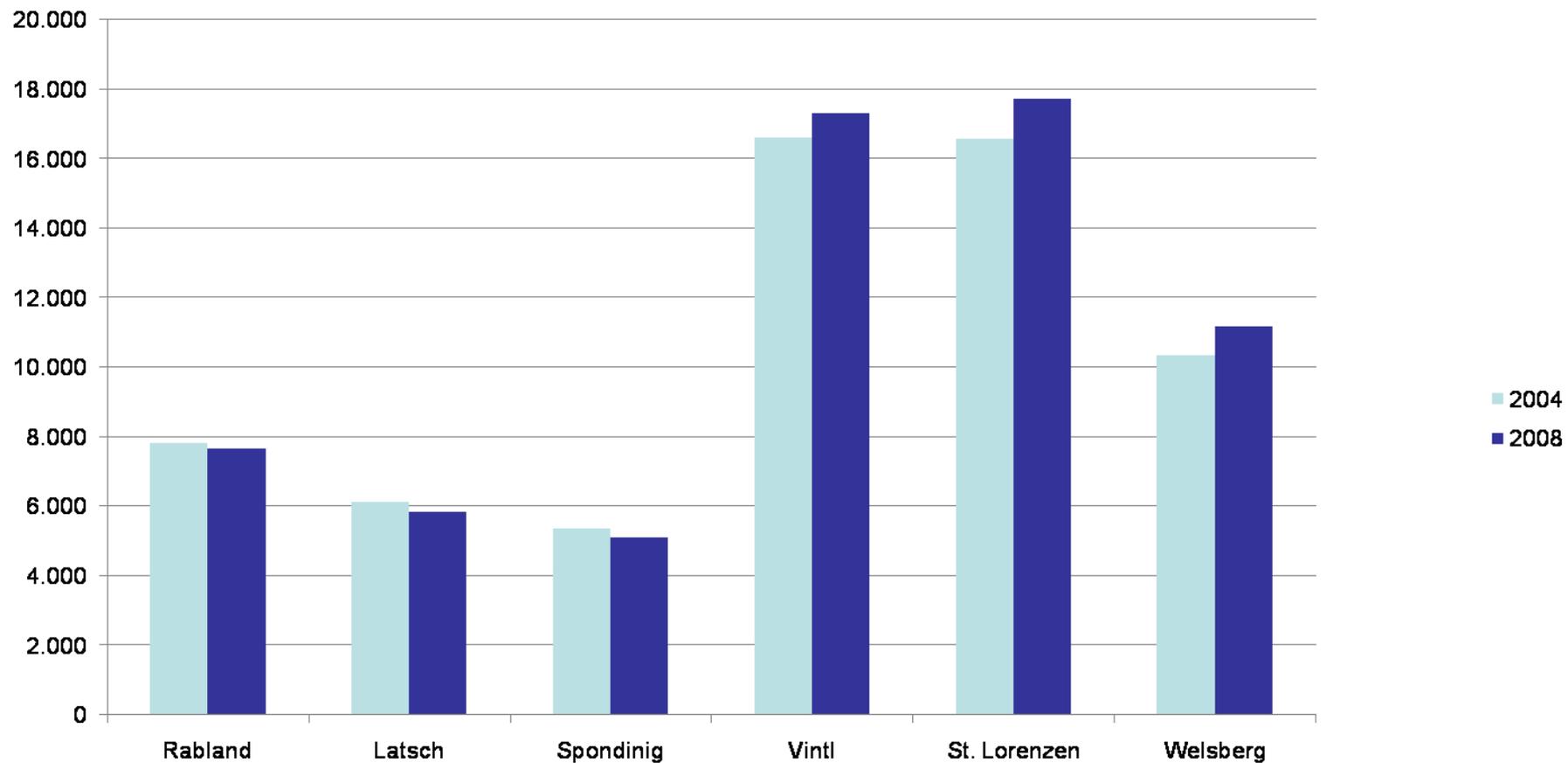




Come avreste viaggiato se non ci fosse la ferrovia?

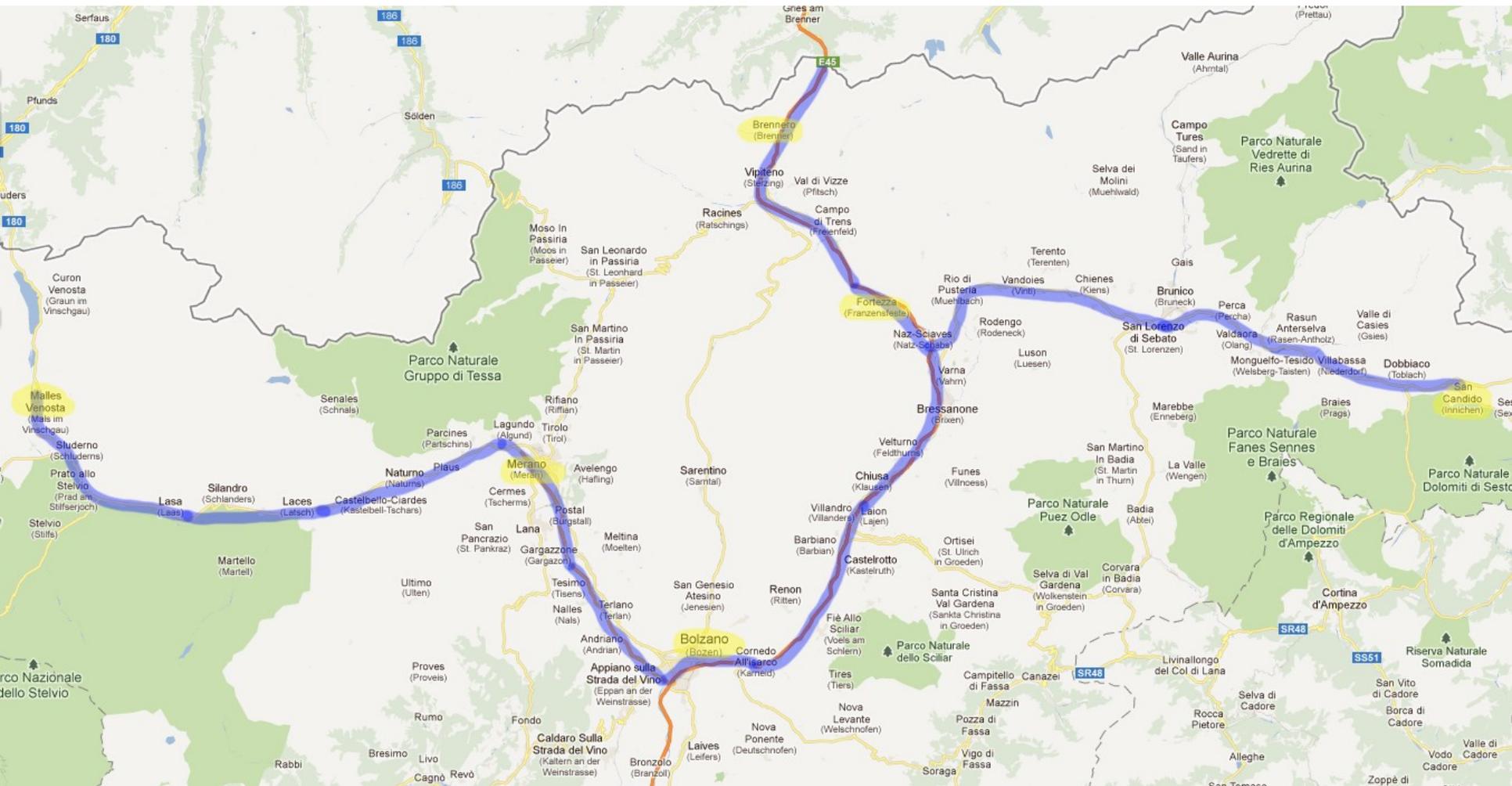


Traffico stradale 2004-2008: Val Venosta e Val Pusteria





Nel dicembre del 2008 SAD inizia i propri servizi in Val Pusteria e sulla linea del Brennero



I servizi vengono effettuati con treni FLIRT politemione a 4 e 6 casse della Stadler



Numero medio Corse giornaliere: **63**

(*) Puntualità i5 percepita dal viaggiatore:

Fortezza - San Candido: **98,5%**

Merano - Bolzano : **95,5%**

(*) Puntualità globale i5 SAD (esclusione fattori esterni): **99,3%**

Soppressioni treni - totale: **0,91 %**

Soppressioni treni - SAD (esclusione fattori esterni): **0,04%**





A partire dal dicembre 2011

la SAD gestisce il servizio di auto al seguito della Deutsche Bahn (DB) nelle tratte:

- Brennero - Bolzano
- Brennero - Verona.



**Grazie dell'attenzione
Danke für die Aufmerksamkeit**

