



*Ministero  
dello sviluppo  
economico*



*Ministero  
delle infrastrutture*



*Rete  
Ferroviaria  
Italiana S.p.A.*



*Regione  
autonoma  
Valle d'Aosta*



*Regione  
Piemonte*

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA  
IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LE GIUNTE  
DELLE REGIONI AUTONOME VALLE D'AOSTA E PIEMONTE**

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
INTERREGIONALE  
PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO  
AOSTA-TORINO**

Torino, aprile 2008

*[Handwritten signatures and initials]*

## PREMESSE

VISTO il decreto-legge 18 maggio 2006 n. 181, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri"- convertito con modificazioni con legge del 17 luglio 2006 n. 233 - che all'articolo 1, comma 1, modificando il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, ha istituito il Ministero delle infrastrutture e al comma 4 dello stesso articolo ha sancito che a "detto Ministero sono trasferite, con le inerenti risorse finanziarie, strumentali e di personale, le funzioni attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dall'articolo 42, comma 1, lettere a), b), d-ter), d-quater) e, per quanto di competenza, lettera d-bis), del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300";

VISTO il D.P.R. 19 novembre 2007, n.254 recante "Regolamento concernente le disposizioni di organizzazione del ministero delle infrastrutture" e, in particolare, l'art. 1, commi 1 e 2 con cui viene individuata l'articolazione dell'Amministrazione a livello centrale;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture n. 850 del 23 gennaio 2008, con il quale sono state definite le funzioni degli Uffici dirigenziali non generali del medesimo ministero;

VISTA la legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 4, recante "Statuto speciale per la Valle d'Aosta" e successive modificazioni ed integrazioni;

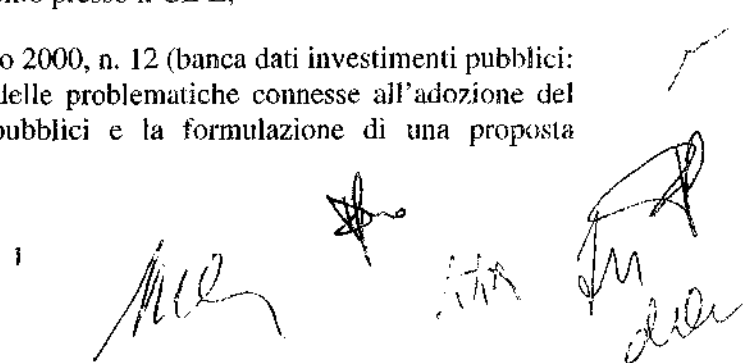
VISTO l'articolo 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, e successive modifiche ed integrazioni, che disciplina, tra l'altro, l'Accordo di programma quadro, quale strumento attuativo dell'Intesa istituzionale di programma, per la definizione di un programma esecutivo d'interventi d'interesse comune o funzionalmente collegati e che stabilisce i contenuti dell'Accordo medesimo;

VISTA la deliberazione CIPE del 21 marzo 1997, n. 29, concernente la disciplina della programmazione negoziata e, in particolare, il punto 1 sull'Intesa istituzionale di programma, nel quale, alla lettera b), è previsto che gli Accordi di programma quadro devono coinvolgere, nel processo di negoziazione, gli organi periferici dello Stato, gli enti locali, gli enti sub-regionali, gli enti pubblici ed ogni altro soggetto pubblico e privato interessato al processo e contenere tutti gli elementi di cui alla lettera c), comma 203, dell'articolo 2 della legge n. 662/1996;

VISTA la deliberazione CIPE del 6 agosto 1999, n. 134, che, recependo l'intesa della Conferenza Stato-Regioni nella seduta del 5 agosto 1999, fornisce indirizzi per la costituzione e disciplina del sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP) con l'individuazione di un gruppo di coordinamento presso il CIPE;

VISTA la deliberazione CIPE del 15 febbraio 2000, n. 12 (banca dati investimenti pubblici: codifica), che prevede l'approfondimento delle problematiche connesse all'adozione del codice identificativo degli investimenti pubblici e la formulazione di una proposta

1



The bottom of the page features several handwritten signatures and initials. On the left, there is a signature that appears to be 'M...'. To its right is a star-shaped mark. Further right are the initials 'ITA'. On the far right, there is a large, stylized signature that looks like 'M...'. Below these, there are more faint handwritten marks and the word 'della'.

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

operativa;

VISTA la deliberazione CIPE 25 maggio 2000, n. 44, recante "Accordi di programma quadro, gestione degli interventi tramite applicazione informatica" e successive modifiche ed integrazioni;

VISTA la deliberazione CIPE del 2 agosto 2002, n. 76, "Accordi di programma quadro - modifica scheda-intervento di cui alla delibera n. 36 del 2002 ed approvazione schede di riferimento per le procedure di monitoraggio";

VISTA la circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro emanata dal Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le intese e trasmessa alle Amministrazioni regionali con nota n. 32538 del 9 ottobre 2003;

VISTA la decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti TEN-T che all'art. 3, tra i suoi obiettivi, stabilisce che la rete transeuropea dei trasporti deve "coprire tutto il territorio degli Stati membri della Comunità, in modo da facilitare l'accesso in generale, congiungere le regioni insulari e periferiche e le regioni intercluse con le regioni centrali e collegare fra di loro senza strozzature le grandi zone urbane e le regioni della Comunità;

VISTO lo Schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE), approvato dal Consiglio informale dei Ministri responsabili dell'assetto territoriale dei Paesi dell'Unione europea, nel corso della sessione del 10 e 11 maggio 1999, in cui:

- si raccomanda (punto 108) che la politica di programmazione territoriale promuova la realizzazione di reti di trasporto secondarie, a completamento delle infrastrutture principali, quali le linee ad alta velocità, a beneficio di tali regioni, al fine di evitare che le grandi infrastrutture sottraggano risorse alle regioni e alle periferie e al fine di evitare che le stesse regioni e periferie siano percorse dalle grandi infrastrutture senza esserne collegate;
- si stabilisce (punto 109) che "per contenere i danni provocati dal traffico, acquistano importanza soluzioni intermodali integrate che devino il traffico su mezzi di trasporto più ecologico", esprimendo in tal modo una netta preferenza per lo sviluppo del trasporto ferroviario, rispetto a quello su gomma;

VISTO il documento della Commissione europea COM(2001) 370 del 12 settembre 2001 "Libro bianco - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", che tra i suoi obiettivi specifici individua:

- conformemente alle conclusioni del Consiglio europeo di Göteborg (15-16 giugno 2001), l'eliminazione delle strozzature nella rete ferroviaria;
- l'interoperabilità dei treni, anche per quanto riguarda aspetti di elettrificazione e segnalamento;
- il rilancio delle ferrovie, anche mediante interventi per garantirne la sicurezza (a livello tecnico e amministrativo);
- l'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti;
- la modernizzazione dei servizi;

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

VISTO il regolamento (CE) n. 1080/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 luglio 2006 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 1783/1999, che, all'art. 5, prevede, nell'ambito dell'obiettivo "Competitività regionale e occupazione", che l'intervento del FESR, nel quadro delle strategie di sviluppo sostenibile, nel promuovere l'occupazione, si concentri su tre principali priorità, tra le quali l'accesso ai servizi di trasporto e di telecomunicazioni di interesse economico generale ed in particolare il potenziamento delle reti di trasporto secondarie, mediante il miglioramento dei collegamenti con le reti TEN-T, con gli snodi ferroviari, gli aeroporti e i porti regionali o con le piattaforme multimodali e mediante la creazione di collegamenti radiali con le principali linee ferroviarie;

VISTA la legge 14 ottobre 1999, n. 403, recante "Ratifica ed esecuzione della Convenzione per la protezione delle Alpi, con allegati e processo verbale di modifica del 6 aprile 1993, fatta a Salisburgo il 7 novembre 1991", che stabilisce che, al fine di perseguire l'obiettivo di conservazione e protezione delle Alpi, gli Stati partecipanti, nonché la Comunità economica europea, si impegnano ad adottare misure adeguate in diversi campi, tra i quali quello dei trasporti, per il quale viene auspicato un utilizzo più consistente della ferrovia;

VISTO il Protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991, nell'ambito dei trasporti, ancorché non ancora ratificato dall'Italia, ma sottoscritto a Lucerna il 31 ottobre 2000 da tutti i Paesi partecipanti alla Convenzione, che impegna i contraenti a migliorare lo sfruttamento della rete ferroviaria per la valorizzazione economica e turistica del territorio alpino, mediante il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso la costruzione e lo sviluppo di grandi assi transalpini, inclusi i relativi raccordi;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, con il quale è stato adottato il nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica, che stabilisce:

- tra i suoi obiettivi, lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale;
- che tali strategie della mobilità, sebbene finalizzate ad un'integrazione di livello continentale, non possono tuttavia trascurare la domanda di sostegno allo sviluppo che emerge dai contesti territoriali locali, dove le dinamiche di crescita economica sono in gran parte legate ad un'accorta integrazione fra reti locali e Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT);
- che, affinché i nuovi interventi non contribuiscano ad accentuare fenomeni di polarizzazione a scapito dello sviluppo diffuso, è opportuno agire sull'integrazione funzionale fra reti principali e locali;
- che capacità e qualità del servizio devono essere adeguati, tenendo conto delle reti TEN e nel rispetto del Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi;
- che gli investimenti infrastrutturali devono essere indirizzati allo sviluppo di un sistema di reti fortemente interconnesso, che superi le carenze e le criticità di quello attuale e che per conseguire tali obiettivi è stato individuato lo SNIT, la cui funzionalità deve essere necessariamente assicurata, anche finanziariamente, dallo Stato;
- che nello SNIT (Rete ferroviaria dello Snit attuale) è ricompresa la linea ferroviaria Aosta-Torino;

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

- che nell'allegato, subsistema "sistema dei valichi alpini e linee di accesso", è menzionato l'intervento "Potenziamento Aosta-Chivasso";
- che occorre sviluppare il tema della sicurezza, in modo analogo, in tutti i sistemi di trasporto;
- la centralità dell'utente-consumatore, fissando l'obiettivo di garantire possibilità di scelta e qualità, a costi minimi, per il soddisfacimento dei bisogni di mobilità;

VISTA l'Intesa istituzionale di programma stipulata, in data 9 maggio 2001, dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Regione autonoma Valle d'Aosta;

CONSIDERATO che la predetta Intesa, all'articolo 4, individua, tra gli obiettivi di sviluppo ed i relativi settori prioritari d'intervento, "la qualificazione e il potenziamento delle infrastrutture di trasporto";

ACCERTATA, da parte della Regione autonoma Valle d'Aosta la volontà di assicurare al proprio territorio, un buon accesso al cosiddetto 'corridoio 5' - i cui interventi sono stati definitivamente approvati con decisione del Parlamento europeo e del Consiglio n. 884/2004 in data 29 aprile 2004 - anche al fine di scongiurare rischi di emarginazione di aree ad alta rugosità e pertanto difficilmente accessibili;

VISTO l' "Accordo di programma quadro per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino", sottoscritto, dal Ministero dell'economia e delle finanze, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da RFI e dalla Regione autonoma Valle d'Aosta, in data 30 giugno 2004, con cui è stata finanziata la realizzazione dei seguenti interventi:

- studio di fattibilità per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino;
- eliminazione di 11 passaggi a livello lungo la tratta Aosta-Pont-Saint-Martin;
- realizzazione di centri di interscambio modale, in corrispondenza delle stazioni di Châtillon, Verrès e Pont-Saint-Martin;

VISTO, in particolare, lo Studio di fattibilità per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino, elaborato dal prof. Guido Caposio del Politecnico di Torino (aprile 2006), nell'ambito del succitato Accordo, che individua gli interventi necessari da eseguirsi sulla tratta per ottenere significative riduzioni dei tempi di percorrenza, aumentare il livello di sicurezza e di affidabilità dell'infrastruttura e giungere infine alla sua completa elettrificazione;

CONSIDERATO che tale studio, visto il volume degli investimenti necessari e la numerosità degli interventi, prefigura una realizzazione delle opere diluita nel tempo, attraverso fasi funzionali successive, e definisce la seguente sequenza realizzativa:

- realizzazione della 'lunetta' di Chivasso;
- realizzazione della variante tra Verrès e Châtillon ;
- realizzazione degli interventi della tratta Chivasso-Ivrea (da raccordare con gli eventuali interventi di raddoppio della tratta stessa);
- realizzazione degli interventi delle sottotratte Ivrea-Verrès e Châtillon-Aosta;

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

- elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta;

VISTO il "Secondo Accordo di programma quadro per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino", sottoscritto, dal Ministero dell'Economia e delle finanze, dal Ministero delle infrastrutture, da RFI e dalla Regione autonoma Valle d'Aosta, in data 19 dicembre 2006, con cui è stata finanziata tra l'altro la progettazione preliminare e definitiva del by-pass (c.d. "Lunetta") di Chivasso;

RICHIAMATO l'art. 9 "Impegni programmatici" del succitato Accordo, in base al quale le parti si sono impegnate a riportare nell'ambito di successivi Accordi le azioni di interesse comune contenute nel predetto studio di fattibilità per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino, elaborato dal prof. Guido Caposio del Politecnico di Torino;

VISTA l'Intesa istituzionale di programma stipulata, in data 22 marzo 2000, dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Regione Piemonte;

CONSIDERATO che la predetta Intesa, all'articolo 3, individua, tra gli obiettivi di sviluppo ed i relativi settori prioritari d'intervento, "Reti e nodi di servizio: viabilità, trasporti, ferrovia e sanità";

VISTA la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria dello Stato per il 2007) che, al comma 976, destina 20 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2007 e 2008, per l'ammodernamento della tratta ferroviaria Aosta-Chivasso;

VISTO il DPEF 2008-2012, del 28 giugno 2007, che, all'allegato G, include il potenziamento della linea ferroviaria Chivasso-Aosta tra le infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese;

VISTO il Contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e RFI per il periodo 2007-2011, aggiornamento per il 2008, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 31 gennaio 2008 che, alla voce I040 della tabella A03, prevede l'intervento "Collegamento diretto linea Chivasso-Aosta con la TO-MI (Lunetta di Chivasso) ed altri interventi diffusi";

VISTA l'intesa per gli interventi di adeguamento della tratta ferroviaria Chivasso/Aosta, siglata, in data 31 ottobre 2007, tra il Presidente della Regione autonoma Valle d'Aosta ed il Presidente della Regione Piemonte, con la quale le due Regioni hanno concordato di:

- chiedere al Ministero delle infrastrutture di formalizzare, mediante specifico Accordo di programma quadro con le Regioni, oltre che con RFI, la programmazione delle risorse finanziarie autorizzate dalla legge finanziaria dello Stato 2007 per l'ammodernamento della tratta Aosta-Chivasso, destinandole ai seguenti interventi:
  - collegamento diretto linea Chivasso-Aosta con la TO-MI (Lunetta di Chivasso);
  - progettazione preliminare e definitiva della variante Verrès-Châtillon ;
  - rifacimento del ponte sul torrente Chiusella;
  - progettazione preliminare di tutti gli altri interventi previsti dal citato studio di fattibilità del Politecnico di Torino;

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

- di demandare a periodiche intese, tra le Regioni stesse, la promozione della programmazione degli ulteriori interventi per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino;

CONSIDERATO che nelle fasi di concertazione tra i Ministeri che intervengono nella stipula del presente Accordo, RFI, la Regione autonoma Valle d'Aosta e la Regione Piemonte si è raggiunto il pieno consenso rispetto all'impiego delle predette risorse statali di cui al comma 976 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria dello Stato per il 2007);

VISTA la coerenza degli interventi proposti con la programmazione della Regione autonoma Valle d'Aosta e della Regione Piemonte e l'interesse strategico dei medesimi interventi per entrambe le Regioni;

VISTA la coerenza degli interventi con il Piano territoriale paesistico della Regione autonoma Valle d'Aosta, approvato con legge regionale 10 aprile 1998, n. 13, che considera gli interventi di adeguamento del sistema di trasporto ferroviario tra Aosta e Torino di basilare importanza sia dal punto di vista della riorganizzazione urbanistico-territoriale, sia dal punto di vista del miglioramento delle relazioni interregionali;

VISTA la coerenza degli interventi con il Piano di bacino di traffico della Regione autonoma Valle d'Aosta per il periodo 2000/09, approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 921/XI in data 21 ottobre 1999, che in particolare:

- definisce uno scenario di sviluppo che favorisce il trasporto ferroviario sulle medie/lunghe distanze, attraverso il potenziamento dei treni diretti, rispetto a quello prettamente locale di collegamento interno alla regione;
- prevede che i servizi a lunga distanza vengano velocizzati in tutti i modi possibili (anche mediante l'abolizione di fermate in stazioni prettamente locali a bassissima frequentazione e mediante l'utilizzo di materiale rotabile innovativo) e riqualificati (innalzamento del comfort, maggiore offerta di treni interregionali di tipo cadenzato, miglioramento del materiale rotabile, ecc.);
- prevede la possibilità di realizzare le seguenti opere, atte a ridurre i tempi di percorrenza da e per Torino e ad integrare la linea nel sistema delle comunicazioni europee:
  - risoluzione del nodo di Chivasso, per permettere l'instradamento diretto su Torino;
  - progressiva elettrificazione della linea;
  - potenziamento delle stazioni, in quanto centri di interscambio modale;

VISTO il Piano Territoriale della Regione Piemonte, approvato dal Consiglio Regionale con Deliberazione 19 giugno 1997, n. 388 - 9126;

VISTO il Programma di Sviluppo della Regione Piemonte, adottato dalla Giunta Regionale con deliberazione 21 maggio 2001, n. 16 - 3001, proposto al Consiglio Regionale per l'approvazione;

RICHIAMATA la risoluzione del Consiglio della Regione autonoma Valle d'Aosta n. 2755/XII, del 24 maggio 2007, che approva la relazione della IV Commissione consiliare

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

permanente sul rapporto "La mobilità e la ferrovia nella Regione autonoma Valle d'Aosta: analisi e documentazione", in cui è ribadita la necessità di procedere al sostanziale miglioramento del trasporto ferroviario sul territorio regionale, in termini di servizio, subentrando allo Stato nei rapporti con Trenitalia, e di interventi infrastrutturali di rilievo sulla tratta Aosta/Chivasso/Forino, in considerazione dell'incidenza dello stesso sulla qualità della vita, sul rispetto dell'ambiente e sullo sviluppo sostenibile;

VISTA la deliberazione della Giunta della Regione autonoma Valle d'Aosta in data 4 aprile 2008 n. 967, che approva la stipula del presente Accordo di programma quadro;

VISTA la deliberazione della Giunta della Regione Piemonte in data 7 aprile 2008 n. 12 - 8536, che approva la stipula del presente Accordo di programma quadro;

**TUTTO CIO' PREMESSO**

il Ministero dello sviluppo economico  
e  
il Ministero delle infrastrutture  
e  
la Regione autonoma Valle d'Aosta  
e  
la Regione Piemonte  
e  
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

STIPULANO IL SEGUENTE

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE  
PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA  
DI TRASPORTO FERROVIARIO  
AOSTA-TORINO



### ARTICOLO 1 - Premesse

1. Il presente Accordo di programma quadro per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino dà attuazione al comma 976, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria dello Stato per il 2007) - che destina 20 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2007 e 2008, per l'ammodernamento della tratta ferroviaria Aosta-Chivasso - e alla conseguente intesa siglata, in data 31 ottobre 2007, tra il Presidente della Regione autonoma Valle d'Aosta e il Presidente della Regione Piemonte per la programmazione degli interventi.
2. Le Premesse fanno parte integrante del presente Accordo di programma quadro (di seguito denominato Accordo).

### ARTICOLO 2 - Finalità

1. Gli interventi finanziati mediante il presente Accordo sono finalizzati all'"adeguamento e miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino".
2. Gli interventi di cui al presente Accordo si inquadrano nell'ambito dello studio di fattibilità per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino, elaborato dal prof. Guido Caposio del Politecnico di Torino (aprile 2006).

### ARTICOLO 3 - Sezione attuativa

1. L'Accordo comprende i seguenti interventi:
  - realizzazione della 'funetta' di Chivasso - Progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera;
  - progettazione preliminare e definitiva della variante Verrès-Châtillon;
  - riqualificazione strutturale del ponte ferroviario sul torrente Chiusella;
  - progettazione preliminare dei lavori di ottimizzazione della geometria del binario (da progr. 53+000 a progr. 61+411 e da progr. 73+764 a progr. 98+619 - Aosta), e rettifica curve nel tratto da Hone Bard a Verrès e da Chatillon ad Aosta;
  - progettazione preliminare per l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta.

Tabella 1 – Elenco interventi

CODICE	TITOLO INTERVENTO	COSTO (EURO)
1	Realizzazione della 'Iunetta' di Chivasso – Progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera	25.780.000,00
2	Progettazione preliminare e definitiva della variante Verrès-Châtillon	8.000.000,00
3	Riqualificazione strutturale del ponte ferroviario sul torrente Chiusella	6.000.000,00
4	Progettazione preliminare dei lavori di ottimizzazione della geometria del binario e rettifica curve nel tratto da Hone Bard a Verrès e da Chatillon ad Aosta	20.000,00
5	Progettazione preliminare per l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta	200.000,00
TOTALE		40.000.000,00

2. Con riferimento all'intervento "2 Progettazione preliminare e definitiva della variante Verrès-Châtillon", la progettazione definitiva verrà avviata a seguito di apposita decisione da parte del Tavolo dei Sottoscrittori, sentito il Responsabile dell'APQ che relazionerà all'organismo sugli esiti della progettazione preliminare.
3. Nella relazione tecnica di cui all'Allegato n. 1 e nelle schede intervento di cui all'Allegato 3, parti integranti del presente Accordo, sono illustrati gli interventi, le motivazioni e i principali contenuti degli stessi, la loro collocazione nell'ambito degli altri strumenti di programmazione regionale e le relazioni di questi con gli altri interventi finora attuati o da attuare successivamente.
4. Nelle schede intervento di cui all'Allegato 3 - redatte ai sensi della delibera CIPE n. 76 del 2 agosto 2002 e secondo le modalità previste dalla circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa - parti integranti del presente Accordo, sono individuati i tempi e le altre modalità di realizzazione degli interventi.
5. Il Ministero delle infrastrutture ed RFI danno atto che gli interventi di cui alla tabella 1 sono compresi nell'intervento n. 1040 del Contratto di programma per il periodo 2007-2011, aggiornamento per il 2008.

#### **ARTICOLO 4 - Copertura finanziaria degli interventi dell'Accordo**

1. Il costo totale degli interventi inseriti nel presente Accordo ammonta a 40.000.000,00 di euro, finanziato dalla legge 27 dicembre 2006, n. 296, comma 976 (finanziaria dello Stato per il 2007) che destina per l'anno 2007 20 milioni di Euro e per l'anno 2008 la restante quota.
2. Le risorse statali di cui al precedente comma 1 sono oggetto di trasferimento, dal Ministero dell'economia e delle finanze a RFI, in base all'art. 4 comma 2 della delibera CIPE n. 14/2006, per il 20% entro 60 giorni dalla data di stipula dell'Accordo e per l'80% in ragione dello stato di avanzamento dei costi rilevati periodicamente dall'Applicativo Intese, ovvero con le stesse modalità previste per gli altri interventi inseriti nel Contratto di programma 2007-2011.
3. Nel caso in cui, per ragioni sopravvenute, gli interventi previsti dal presente Accordo non siano realizzabili, si applicheranno le disposizioni concernenti la riprogrammazione, revoca o rimodulazione degli interventi, come previsto al successivo articolo 5 comma 2.

#### **Articolo 5 - Impegni dei soggetti sottoscrittori**

1. Nello svolgimento delle attività di propria competenza ciascun soggetto sottoscrittore del presente Accordo s'impegna a:
  - a) rispettare i termini concordati ed indicati nelle schede intervento di cui all'Allegato 3;
  - b) attuare forme d'immediata collaborazione e di stretto coordinamento, anche avvalendosi del responsabile dell'attuazione dell'Accordo;
  - c) utilizzare, nei procedimenti di rispettiva competenza, tutti gli strumenti di semplificazione e di snellimento dell'attività amministrativa previsti dalla vigente normativa;
  - d) procedere con periodicità semestrale al monitoraggio ed alla verifica dell'Accordo e, se necessario, a proporre gli eventuali aggiornamenti al soggetto responsabile dell'attuazione di cui al successivo articolo 6, secondo le disposizioni della delibera CIPE n. 76/02 e le modalità previste dalla circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata nelle premesse;
  - e) fornire al soggetto responsabile tutte le informazioni e il supporto necessari per l'adeguato e tempestivo svolgimento delle attività pianificate nel presente Accordo e in particolare per l'espletamento delle funzioni di monitoraggio dell'attuazione;
  - f) attivare ed utilizzare appieno ed in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Accordo per la realizzazione delle diverse attività e interventi programmati;
  - g) esperire tempestivamente, relativamente a controversie che insorgano tra le Parti, un primo tentativo di conciliazione; segnalare al Comitato Intesa Paritetico, in caso di mancata composizione, le controversie suddette per l'avvio dei relativi

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

- procedimenti di conciliazione o definizione di conflitti secondo le modalità previste dall'art. 10;
- h) segnalare ogni ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione degli interventi e proporre le eventuali iniziative correttive o di riprogrammazione revoca e/o rimodulazione degli interventi.
2. Le parti convengono la costituzione del Tavolo dei soggetti sottoscrittori ai sensi e con le procedure previste dal punto 1.1.2 della delibera CIPE n. 14/06 composto dai firmatari, o da loro delegati, con il compito di esaminare le proposte, provenienti dal Responsabile dell'APQ e dai sottoscrittori, per quanto di competenza, utili al procedere degli interventi programmati e quindi decidere in materia di:
- riattivazione o annullamento degli interventi;
  - riprogrammazione di risorse ed economie;
  - modifica delle coperture finanziarie degli interventi.
3. Le parti si impegnano a partecipare alle riunioni periodiche con i rappresentanti degli enti territoriali competenti e di RFI, finalizzate a verificare la puntuale realizzazione degli interventi.

**ARTICOLO 6 - Responsabile dell'attuazione dell'Accordo**

- Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione del presente Accordo, s'individua, quale responsabile dell'attuazione, il Capo del Servizio grandi infrastrutture e impianti a fune della Regione autonoma Valle d'Aosta, ing. Marco TREVISAN.
- Il Responsabile dell'Accordo opererà in coordinamento con la Regione Piemonte, Direzione Trasporti Logistica Mobilità e Infrastrutture, nella persona dell'ing. Giuseppe IACOPINO, Dirigente del Settore viabilità e impianti fissi;
- Il Responsabile dell'attuazione dell'Accordo ha il compito di:
  - rappresentare in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori;
  - governare il processo complessivo di realizzazione degli interventi previsto nell'Accordo, attivando le risorse tecniche e organizzative necessarie alla sua attuazione;
  - promuovere le eventuali azioni e iniziative necessarie a garantire il rispetto degli impegni e degli obblighi dei soggetti sottoscrittori dell'Accordo;
  - nel corso dell'istruttoria dell'Accordo e nei monitoraggi semestrali, da effettuarsi secondo le modalità indicate nella circolare sul monitoraggio degli APQ citata in premessa, coordinare la raccolta dei dati e verificare la completezza e la coerenza dei dati delle schede intervento, così come l'assenza per le stesse di codici di errore nell'applicativo informatico per il monitoraggio degli Accordi di programma quadro (di seguito denominato "Applicativo Intese") del Ministero dello sviluppo economico;
  - nel corso dei monitoraggi semestrali, ed in particolare nella iniziale fase di aggiornamento delle schede intervento, comunicare, al Ministero dello Sviluppo

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

economico – Direzione per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese, la lista degli interventi per i quali siano intervenute modifiche rispetto all'ultima versione monitorata, come indicato al par. 4.2 della circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa, modifiche da illustrare in dettaglio all'interno del relativo rapporto di monitoraggio;

- f) nel corso dei monitoraggi semestrali, assicurare il completo inserimento dei dati delle schede-intervento rispettivamente entro il 31 luglio e il 31 gennaio di ogni anno;
- g) inviare ai soggetti sottoscrittori entro il 28 febbraio e il 30 settembre di ogni anno - a partire dal primo semestre successivo alla stipula dell'Accordo - il Rapporto di monitoraggio sullo stato di attuazione dell'Accordo, redatto ai sensi della delibera CIPE 76/2002 e secondo le modalità previste dalla circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa, da trasmettere successivamente al Tavolo dei sottoscrittori;
- h) assegnare, in caso di ritardo, inerzia o inadempimenti, al soggetto inadempiente un congruo termine per provvedere. Decorso inutilmente tale termine, segnalare l'inadempienza al Tavolo dei sottoscrittori.

**ARTICOLO 7 - Responsabile del singolo intervento**

- 1. Il responsabile dell'attuazione dell'Accordo provvederà affinché sia indicato, in riferimento a ciascun intervento, il nominativo del responsabile unico del procedimento, di cui al decreto legislativo 163/2006.
- 2. Il responsabile unico del procedimento, al fine di sovrintendere al tempestivo sviluppo del ciclo di realizzazione dell'intervento, provvede a:
  - a) pianificare il processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento, attraverso la previsione dei tempi, delle fasi, delle modalità e dei punti cardine, adottando un modello metodologico di pianificazione e controllo riconducibile al project management;
  - b) organizzare, dirigere, valutare e controllare l'attivazione e messa a punto del processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento;
  - c) raccogliere ed immettere nell'Applicativo Intese i dati della scheda intervento e rispondere della loro veridicità;
  - d) verificare la veridicità delle informazioni contenute nella scheda intervento e l'attuazione degli impegni assunti, così come porre in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti;
  - e) monitorare costantemente l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti che hanno sottoscritto la scheda intervento, segnalando tempestivamente al responsabile dell'attuazione dell'Accordo gli eventuali ritardi e/o ostacoli tecnico-amministrativi che ne dilazionano e/o impediscono l'attuazione;
  - f) trasmettere al responsabile dell'attuazione dell'Accordo la scheda intervento unitamente ad una relazione esplicativa contenente la descrizione dei risultati conseguiti, le azioni di verifica svolte, l'indicazione di ogni eventuale ostacolo

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione dell'intervento e la proposta delle relative azioni correttive, nonché ogni altra informazione richiesta dal responsabile dell'attuazione dell'Accordo;

- g) fornire al responsabile dell'attuazione dell'Accordo ogni altra informazione necessaria, utile a definire lo stato di attuazione dell'intervento.

**ARTICOLO 8 – Inerzie, ritardi ed inadempienze**

1. L'esercizio dei poteri sostitutivi si applica in conformità con quanto previsto dall'ordinamento vigente.
2. L'inerzia, l'omissione e l'attività ostativa riferite alla verifica e al monitoraggio da parte dei soggetti responsabili di tali funzioni costituiscono agli effetti del presente accordo, fattispecie di inadempimento.
3. Nel caso di ritardo, inerzia o inadempimenti, il Responsabile dell'attuazione dell'Accordo invita il soggetto, al quale il ritardo, l'inerzia o l'inadempimento sono imputabili, ad assicurare che la struttura da esso dipendente adempia entro un termine prefissato.
4. Il soggetto sottoscrittore cui è imputabile l'inadempimento è tenuto a far conoscere, entro il termine prefissato dal Responsabile dell'attuazione dell'Accordo, le iniziative a tal fine assunte ed i risultati conseguiti.
5. In caso di ulteriore inottemperanza, il Responsabile dell'attuazione dell'Accordo invia gli atti, con relazione motivata, al Tavolo dei sottoscrittori, previsto al punto 1.3 della delibera CIPE n. 29/1997 così come riformulato dal punto 1.1 della delibera CIPE n. 14/2006, formulando, se del caso, una proposta delle misure da adottare in via sostitutiva, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti.
6. Il Tavolo dei sottoscrittori propone al Comitato Intesa Paritetico, per la relativa decisione, le misure più efficaci da adottare in relazione agli accertati inadempimenti, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti.
7. Il Comitato Intesa Paritetico può adottare le misure individuate dal Tavolo dei sottoscrittori o le altre che ritenesse più opportune per risolvere le inottemperanze prospettate, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti, ivi compresa la modifica o la ridefinizione degli interventi previsti nel presente accordo e la riprogrammazione delle relative risorse.
8. La revoca del finanziamento non pregiudica l'esercizio di eventuali pretese risarcitorie nei confronti del soggetto cui sia imputabile l'inadempimento per i danni arrecati. Ai soggetti che hanno sostenuto oneri in conseguenza diretta dell'inadempimento contestato compete comunque l'azione di ripetizione degli oneri medesimi.

### **ARTICOLO 9 – Impegni programmatici**

1. Gli interventi del presente Accordo si inquadrano nell'ambito degli investimenti previsti dallo studio di fattibilità per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino, elaborato dal Prof. Guido Caposio del Politecnico di Torino (aprile 2006).
2. Oltre agli interventi della sezione attuativa di cui alla Tabella 1 dell'art. 3, è altresì previsto un programma di interventi inseriti nella sezione programmatica, coerenti con gli obiettivi e i criteri dell'Accordo ma che non dispongono delle condizioni tecniche, finanziarie e amministrative per essere immediatamente attivati.
3. Gli interventi della sezione programmatica di cui al precedente comma sono riportati nell'Allegato 2 che è parte integrante del presente Accordo.
4. Tali interventi passeranno dalla sezione programmatica a quella attuativa, allorché saranno maturate le condizioni tecnico-amministrative e finanziarie per renderli attuabili.
5. Il passaggio tra le due sezioni avverrà mediante approvazione da parte del Tavolo dei sottoscrittori, per quanto di competenza di ciascuno di essi, ai sensi del punto 3.8 della delibera CIPE 14/2006 su proposta del soggetto responsabile dell'Accordo. Successivamente, acquisito da parte della DGPSTHP, l'assenso dei soggetti sottoscrittori, il Responsabile dell'Accordo curerà l'inserimento dei dati nell'Applicativo Intese, ai sensi delle delibere CIPE n. 44/00 e n. 76/02 e, a seguito della validazione dati, il Ministero dello Sviluppo Economico comunicherà il completamento della procedura.
6. Tenuto conto di quanto previsto al precedente comma 5, il Ministero delle infrastrutture ed RFI provvederanno, per quanto di competenza e con le procedure previste, ad aggiornare il Contratto di programma per il periodo 2007-2011 con gli interventi della sezione programmatica del presente Accordo.

### **ARTICOLO 10 - Procedimenti di conciliazione o definizione di conflitti tra i soggetti sottoscrittori**

1. In caso di insorgenza di conflitti, tra i soggetti partecipanti all'Accordo, in merito all'interpretazione ed attuazione dello stesso, il Tavolo dei sottoscrittori, su segnalazione del Responsabile dell'attuazione dell'Accordo o su istanza di uno dei soggetti interessati dalla controversia, convoca le parti in conflitto per l'esperimento di un tentativo di conciliazione.
2. Qualora in tale sede si raggiunga un'intesa idonea a comporre il conflitto, si redige processo verbale nel quale sono riportati i termini della conciliazione. La sottoscrizione del verbale impegna i firmatari all'osservanza dell'accordo raggiunto.
3. Qualora invece le controversie permangano, il Tavolo dei sottoscrittori rimette la

questione al Comitato Intesa Paritetico.

4. I conflitti insorti tra il soggetto attuatore e l'impresa appaltatrice dei lavori vanno composti così come previsto dal contratto d'appalto.

### ARTICOLO 11 - Disposizioni generali

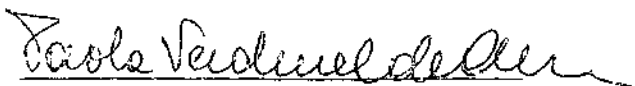
1. Il presente Accordo è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori.
2. L'Accordo dura fino al completamento degli interventi, è prorogabile e può essere modificato o integrato per concorde volontà dei sottoscrittori.
3. Successivamente alla sottoscrizione del presente Accordo possono aderirvi, previo consenso unanime dei partecipanti, altri soggetti rientranti tra quelli individuati dalla lettera b) del punto 1.3 della delibera CIPE 21 marzo 1997, la cui partecipazione sia necessaria per la compiuta realizzazione delle attività e degli interventi. L'adesione successiva determina i medesimi effetti giuridici della sottoscrizione originale.
4. Alla scadenza dell'Accordo o allorquando se ne presenti la necessità, il Tavolo dei sottoscrittori, su segnalazione del soggetto Responsabile dell'attuazione dell'Accordo, è incaricato della risoluzione delle eventuali incombenze derivanti dalla sussistenza di rapporti pendenti e di attività non ultimate.
5. Tutti gli interventi previsti dal presente Accordo devono essere aggiudicati in conformità alla vigente normativa in tema d'appalti, di servizi e di lavori pubblici.

Torino, 9 aprile 2008

#### Ministero dello sviluppo economico

Il Direttore della Direzione per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese

*Paola VERDINELLI DE CESARE*



#### Ministero delle infrastrutture

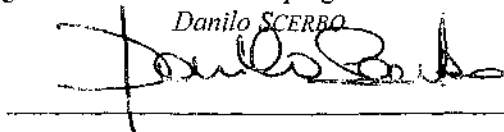
Il Direttore della Direzione generale per la programmazione

*Francesco NOLA*

Per delega

Il Dirigente della Divisione IV programmazione negoziata

*Daniilo SCERBO*



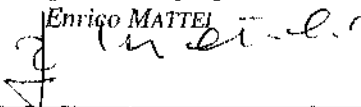


ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

**Regione autonoma Valle d'Aosta**

Il Direttore della Direzione politiche e programmi comunitari e statali

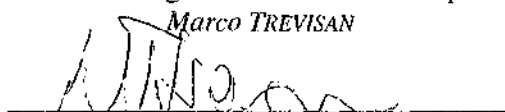
Enrico MATTEI



**Regione autonoma Valle d'Aosta**

Il Capo del Servizio grandi infrastrutture e impianti a fune

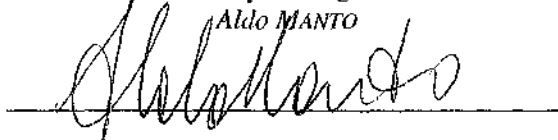
Marco TREVISAN



**Regione Piemonte**

Il Direttore della Direzione Trasporti Logistica Mobilità e Infrastrutture

Aldo MANTO



**Regione Piemonte**

Il Direttore della Direzione programmazione strategica, territoriale ed edilizia

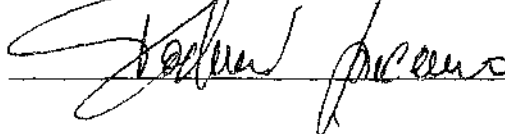
Mariella OLIVIERI



**Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

Il Direttore della Direzione compartimentale infrastrutture di Torino

Giuseppe PALMERI





*Ministero  
dello sviluppo  
economico*



*Ministero  
delle infrastrutture*



*Rete  
Ferroviaria  
Italiana S.p.A.*



*Regione  
autonoma  
Valle d'Aosta*



*Regione  
Piemonte*

**INTESE ISTITUZIONALI DI PROGRAMMA  
TRA  
IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LE GIUNTE  
DELLE REGIONI AUTONOME VALLE D'AOSTA E PIEMONTE**

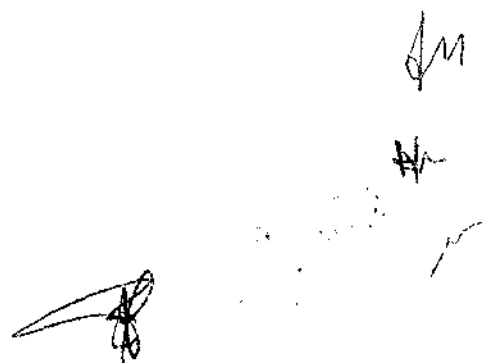
**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
INTERREGIONALE  
PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO  
AOSTA-TORINO**

**ALLEGATO 1 - RELAZIONE TECNICA**

Torino, aprile 2008

## RELAZIONE TECNICA

1.	Il quadro di riferimento generale .....	2
1.1	Premessa .....	2
2.	Caratteristiche, criticità e obiettivi prioritari .....	4
2.1	Principali caratteristiche della linea ferroviaria Aosta-Torino .....	4
2.2	Criticità principali .....	5
2.3	Descrizione degli obiettivi prioritari da perseguire con gli interventi .....	5
3.	Descrizione degli interventi .....	6
3.1	Descrizione delle caratteristiche tecnico-funzionali degli interventi oggetto del presente Accordo di programma quadro .....	6
3.1.1	Realizzazione della lunetta di Chivasso – Progettazione esecutiva e realizzazione dell’opera .....	6
3.1.2	Realizzazione delle progettazioni preliminare e definitiva della variante Verrès-Châtillon .....	9
3.1.3	Riqualificazione strutturale del ponte ferroviario sul Torrente Chiusella .....	12
3.1.4	Progettazione preliminare dei lavori di ottimizzazione della geometria del binario e rettificazione curve nel tratto da Hone Bard a Verrès e da Chatillon ad Aosta .....	14
3.1.5	Progettazione preliminare per l’elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta .....	16
4.	Verifica della coerenza programmatica .....	18
4.1	Coerenza esterna .....	18
4.2	Coerenza interna .....	22



## 1. Il quadro di riferimento generale

### 1.1 Premessa

Le Regioni attribuiscono al collegamento ferroviario Torino-Aosta un ruolo fondamentale di sostegno nelle relazioni di trasporto tra i due capoluoghi di Regione, ruolo che diventa oggi ancora più importante e attuale data l'attività di realizzazione delle progettazioni preliminare e definitiva a cura di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - in esecuzione degli accordi derivanti dall'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo della Repubblica Italiana e la Giunta della Regione Autonoma Valle d'Aosta attraverso il secondo Accordo di Programma Quadro per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino - relative alla sistemazione della lunetta di Chivasso.

Questo e gli altri interventi previsti dallo studio di fattibilità del prof. Guido Caposio del Politecnico di Torino relativo al miglioramento della linea ferroviaria Aosta-Torino, una volta ultimati, consentiranno da un lato l'accesso rapido a tutti i servizi ferroviari del nodo di Torino, compresa l'alta capacità nella direzione di Milano e dall'altro di raggiungere agevolmente le destinazioni interne alla città, grazie alla presenza di più stazioni e alla completa integrazione con la rete dei trasporti urbani, compresa la nuova metropolitana.

I tempi di penetrazione nel capoluogo piemontese dalla Valle d'Aosta via ferro risulteranno, in tal modo, decisamente inferiori a quelli attuali e, in prospettiva futura, concorrenziali a quelli via strada.

Affinché quest'opportunità sia colta appieno occorrerà, però, far sì che l'intero collegamento, a partire da Aosta, sia posto in analoghe condizioni di efficienza.

In caso contrario, il vantaggio derivante dalla realizzazione di una limitata quantità degli interventi previsti risulterà trascurabile rapportato alla lentezza, all'irregolarità e all'inaffidabilità del servizio nella parte restante.

#### *Il sistema ferroviario*

Il servizio ferroviario tra Aosta e Torino viene effettuato da treni che percorrono due linee: la linea Chivasso-Aosta e la linea Torino-Milano per il tratto che va da Chivasso a Torino.

Il passaggio da una linea all'altra avviene nella stazione di Chivasso in modo molto laborioso a causa dell'attestamento della linea proveniente da Aosta che avviene sì a fianco della "Milano" ma in senso opposto alla destinazione Torino; da ciò deriva la necessità, per tutti i treni, di effettuare il cosiddetto "giro di banco" per invertire la marcia e procedere nella direzione corretta.

La linea Torino-Milano è una delle "linee di forza" del sistema ferroviario che fa capo al

capoluogo piemontese.

A doppio binario elettrificato, di forte capacità e con una elevata velocità di tracciato accoglie, come già detto, i treni della Chivasso-Aosta dopo una manovra di inversione nella stazione di Chivasso.

La distanza che i treni devono percorrere tra la stazione di Chivasso e la stazione terminale di Torino Porta Nuova è di 29 Km.

La distanza più significativa nelle relazioni con Torino è però quella che riferisce alla stazione passante di Torino Porta Susa, localizzata al centro della città e vero baricentro del sistema integrato di trasporti urbani (comprendente anche la metropolitana) organizzato attorno alla ferrovia. La distanza in questo caso diventa di 23 Km.

La linea a semplice binario Chivasso-Aosta, costruita tra il 1858 e il 1886, risente della concezione ottocentesca di strada ferrata che, come via di trasporto, doveva servire il maggior numero possibile di centri abitati.

Il suo sviluppo è di poco superiore ai 98 km, di cui i primi 48 km in territorio della regione Piemonte, i successivi 50 km in quello della regione Valle d'Aosta.

Il tracciato, abbastanza veloce nella prima parte piemontese (velocità di tracciato di 125 km/h per ampi tratti), diventa decisamente più lento quando entra, nella seconda parte, nel fondovalle aostano (velocità di tracciato non superiore ai 95 km/h).

La necessità di adattamento al territorio nonché l'esigenza "storica" di servire gli abitati posti sui due lati della Valle costringono i treni a frequenti spostamenti, ora sulla sinistra, ora sulla destra orografica, con numerosi attraversamenti del fiume Dora Baltea. Tra il Km 67 e il Km 81 sono presenti in successione ravvicinata, ben 15 gallerie; la pendenza da Chivasso ad Aosta non risulta mai particolarmente elevata.

La linea è inclusa nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

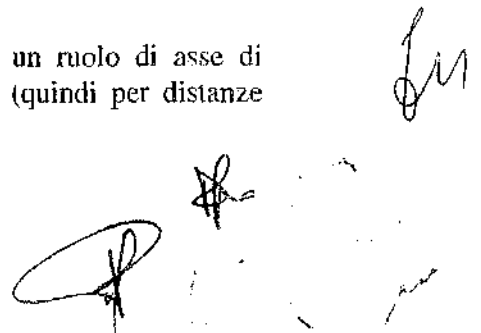
La tratta Chivasso-Ivrea è stata inserita nel "Protocollo d'intesa tra Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione Piemonte, Ferrovie dello Stato S.p.A. per il Potenziamento del Sistema di Trasporto della Regione Piemonte - programma 2) b Ammodernamento ed Efficientamento della Rete di Interesse Regionale (Roma 15.12.2000)".

Nel concreto, è stata già realizzata l'elettrificazione della tratta che renderà più completa l'integrazione della Chivasso-Ivrea nel sistema ferroviario che fa capo al nodo di Torino.

L'inadeguatezza del sistema ferroviario tra Chivasso e Aosta (elevati tempi di percorrenza, frequenti ritardi, parametri di sicurezza non sempre adeguati alle esigenze dell'utenza e del personale di servizio, assenza di centri di interscambio in corrispondenza delle stazioni che fanno capo alle valli laterali, scarso livello di comfort del materiale rotabile, elevato degrado delle stazioni) ha condotto la Regione Valle d'Aosta alla sottoscrizione, nel giugno del 2004, di un apposito APQ per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino. Tale APQ si prefiggeva, quali obiettivi principali, la riduzione dei tempi di percorrenza, il miglioramento dell'affidabilità del servizio e la realizzazione di centri di interscambio in corrispondenza delle stazioni di Pont-Saint-Martin, Verrès e Châtillon.

#### ***La mobilità in Valle d'Aosta***

Il piano di bacino di traffico vigente prevede, per la ferrovia, un ruolo di asse di collegamento forte con le destinazioni al di fuori della regione (quindi per distanze



medio-lunghe), mentre affida alla gomma le relazioni locali capillari.

Alle condizioni attuali dell'offerta, come sopra descritte, il 3% della popolazione residente utilizza il mezzo ferroviario per spostamenti sistematici all'esterno della regione. Tendenzialmente, il mezzo privato, per la sua versatilità/rapidità, risulta essere preferito, mentre il mezzo pubblico è utilizzato soprattutto da studenti e pendolari, con una piccola percentuale di spostamenti occasionali.

### *La mobilità in Piemonte*

Gli studi di frequentazione effettuati nel corso degli anni passati sulla linea Torino-Aosta hanno evidenziato come i picchi di carico siano concentrati su tutto il versante piemontese con buoni coefficienti di occupazione nella tratta Torino-Ivrea.

Il numero più elevato di viaggiatori si concentra nella fasce di punta nelle quali il mezzo ferroviario è competitivo rispetto all'auto privata, in particolare per studenti e pendolari. Durante la stagione invernale si evidenziano inoltre incrementi di frequentazioni dovuti al flusso turistico.

## **2. Caratteristiche, criticità e obiettivi prioritari**

### **2.1 Principali caratteristiche della linea ferroviaria Aosta-Torino**

La costruzione della linea ferroviaria tra la Valle d'Aosta ed il Piemonte prende avvio, nel 1852, con la progettazione di un primo tratto che, innestandosi a Chivasso sulla linea Torino-Novara, conduce fino a Ivrea; i relativi lavori sono ultimati nel 1858. La realizzazione della seconda tratta tra Ivrea e Aosta prende, invece, l'avvio nel 1881, per essere ultimata nel 1886.

I circa 100 km di ferrovia che da Chivasso raggiungono Aosta sono caratterizzati da un percorso geograficamente molto vario. Il tracciato, partendo dalla pianura, punta verso i rilievi canavesani in costante ascesa, proseguendo poi in discesa fino ad Ivrea, capoluogo del Canavese. Superato il centro abitato di Ivrea, la ferrovia percorre le ultime propaggini del Canavese con un tracciato pressoché pianeggiante, fino ad entrare nel territorio della Valle d'Aosta, al km 48, tra le stazioni di Quincinetto e Pont-Saint-Martin. Man mano che la linea prosegue nel territorio valdostano il tracciato si fa sempre più tortuoso, dovendo seguire il percorso del fiume Dora Baltea, che viene attraversato più volte, nonché superare gli ostacoli naturali del territorio.

Il tratto Chivasso-Ivrea, della lunghezza di circa 33 km, ha un andamento pressoché rettilineo e presenta una pendenza media del 4,5‰ e massima del 9,8‰. Lungo il percorso sono presenti 8 cavalcavia, 7 sottopassi, 2 ponti in ferro, 4 ponti in muratura e la galleria di Caluso lunga 251 m.

Il tratto Ivrea-Aosta, della lunghezza di 66,5 km, presenta un tracciato con uno sviluppo di tratti in curva del 41%, una pendenza media del 5,5‰ e massima, per diversi tratti, dell'11‰. Lungo il percorso sono presenti 18 gallerie della lunghezza complessiva di 4.604 m, 26 cavalcavia, 100 sottopassi o sottovia, 38 ponti in ferro, 22 ponti in muratura e 1 viadotto.

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

L'infrastruttura prosegue oltre Aosta, verso l'alta Valle d'Aosta, fino a Pré-Saint-Didier. La linea, a binario unico, non elettrificata, comporta l'inversione del senso di marcia dei treni nella stazione di Chivasso. Il tratto Chivasso-Ivrea è stato elettrificato nel mese di dicembre 2006.

## 2.2 Criticità principali

La linea ferroviaria tra Chivasso e Aosta non è mai stata interessata da significativi interventi di miglioramento, per cui è rimasta, come in origine, una linea di carattere interregionale.

Gli aspetti di maggiore rilevanza sono:

- tempi di percorrenza elevati: quasi 2 ore per 100 km;
- programma di esercizio con elevato numero di tracce, con diversi incroci per ogni treno ed una fragilità intrinseca in caso di disservizio (il ritardo di un treno si ripercuote amplificandosi sui treni seguenti e incrocianti);
- rinnovo del materiale rotabile, sia dal punto di vista delle prestazioni, sia del comfort;
- tracciato per diversi aspetti migliorabile (by-pass del nodo di Chivasso, raddoppi localizzati per incroci dinamici, raggio di alcune curve da aumentare);
- nonostante l'eliminazione di 11 passaggi a livello, presenza di un numero eccessivo di passaggi a livello (13 nella sola tratta Aosta/Pont-Saint-Martin);
- stazioni ferroviarie poco presenziate e necessitanti di interventi manutentivi ordinari e straordinari.

## 2.3 Descrizione degli obiettivi prioritari da perseguire con gli interventi

In attuazione del precedente "APQ per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino", è stato affidato, al Prof. Guido Caposio del Politecnico di Torino, l'incarico per la realizzazione dello "Studio di fattibilità per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino", in modo da individuare le linee programmatiche, le strategie e le modalità di attuazione da seguire per il miglioramento del servizio nella tratta ferroviaria in questione, proponendosi di perseguire i seguenti obiettivi:

- il miglioramento dell'affidabilità del servizio;
- il consolidamento e l'incremento del traffico passeggeri della tratta ferroviaria Aosta-Torino;
- incremento della capacità operativa della linea ferroviaria;
- riduzione dei tempi di percorrenza nella tratta ferroviaria Aosta-Torino;
- maggiore integrazione dell'infrastruttura ferroviaria con il territorio e l'ambiente circostante, avuto riguardo al rispetto delle connotazioni naturalistiche e paesaggistiche della zona, nonché all'apposizione dei vincoli urbanistici previsti dalle vigenti norme in materia;

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

- maggior integrazione della ferrovia Aosta-Torino con il contesto socio-economico e produttivo di riferimento, favorendo in questo modo anche l'accessibilità al sistema "Valle d'Aosta" e l'insediamento o comunque la crescita di attività economiche che possano generare un effetto volano sui servizi.

### **3. Descrizione degli interventi**

#### **3.1 Descrizione delle caratteristiche tecnico-funzionali degli interventi oggetto del presente Accordo di programma quadro**

L'obiettivo di adeguare e migliorare il sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino come sopra descritto, cui la Giunta della Regione autonoma Valle d'Aosta e la Giunta della Regione Piemonte hanno deciso di riferire il presente Accordo di programma quadro, è perseguito tramite i seguenti interventi:

1. realizzazione della "lunetta" di Chivasso – Progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera;
2. realizzazione delle progettazioni preliminare e definitiva relative alla variante di Verrès-Châtillon;
3. riqualificazione strutturale del ponte ferroviario sul Torrente Chiusella;
4. progettazione preliminare dei lavori di ottimizzazione della geometria del binario e rettifica curve nel tratto da Hone Bard a Verrès e da Chatillon ad Aosta
5. progettazione preliminare per l'elettificazione della tratta Ivrea-Aosta.

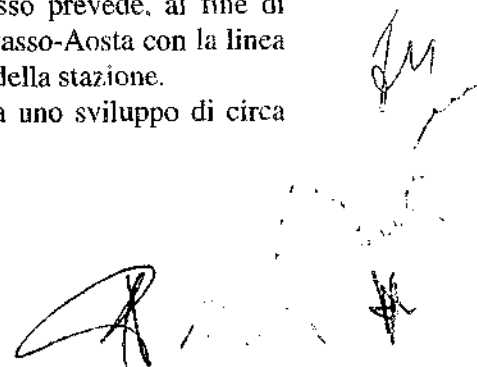
#### **3.1.1 Realizzazione della lunetta di Chivasso – Progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera**

L'intervento risulta importante al fine di realizzare un collegamento diretto sulla linea Milano-Torino tale da evitare l'attestamento presso Chivasso. La progettazione preliminare e definitiva è programmata nell'ambito del "Secondo Accordo di programma quadro per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino", sottoscritto, dal Ministero dell'economia e delle finanze, dal Ministero delle infrastrutture, da RFI e dalla Regione autonoma Valle d'Aosta, in data 19 dicembre 2006.

La realizzazione di tale opera è peraltro ricompresa nella presentazione di sintesi del Piano di priorità degli investimenti di RFI, che riporta tra i nuovi progetti in studio da parte di RFI, il "Collegamento diretto della linea Chivasso-Aosta con la Torino-Milano" tramite la c.d. "lunetta di Chivasso".

L'intervento che si intende realizzare nella stazione di Chivasso prevede, al fine di evitare il "giro di banco", di collegare direttamente la linea Chivasso-Aosta con la linea Torino-Milano, mediante un tratto di allacciamento posto prima della stazione.

Tale allacciamento, a binario unico, conformato a "lunetta", ha uno sviluppo di circa





ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

1.450 m. Il collegamento con le due linee avviene mediante due bivi a raso con scambi percorribili a 60 km/h. L'intero allacciamento è previsto con una velocità di tracciato di 60 km/h e presenta pendenze contenute, dovendo interessare un terreno pianeggiante senza particolari ostacoli e preesistenze.

Secondo quanto emerge dal citato Studio di fattibilità, il bivio di collegamento, lato Torino, è previsto all'interno del fascio di binari posto a lato della linea Torino-Milano. La distanza tra questo punto di inserimento e l'attuale stazione è di circa 1.200 m.

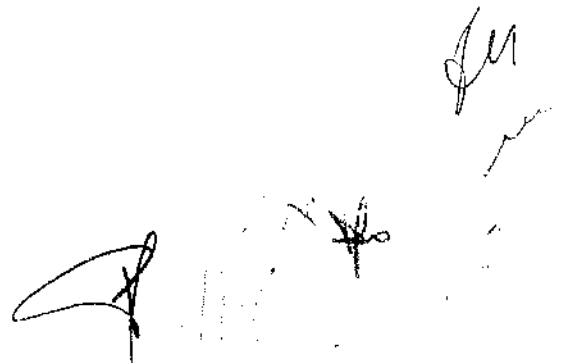
Il bivio di collegamento, lato Aosta, è posizionato immediatamente prima del doppio cavalcavia Autostrada-Ferrovia Alta Capacità.

La realizzazione della lunetta di Chivasso consente di ridurre (10 minuti) i tempi di percorrenza della tratta Torino-Aosta e di migliorare il collegamento con Torino in previsione della messa in funzione della linea AV con Milano, creando i presupposti per un suo funzionale ed armonico sviluppo associato ad un graduale raggiungimento di un incremento dei volumi di traffico e di livelli di servizio adeguati e congruenti.

L'intervento in questione risulta essere particolarmente vantaggioso in termini di rapporto costi/benefici, calcolati nel risparmio dei tempi di percorrenza sopra riportati, poiché i benefici che scaturiscono dall'intervento sono ottenuti con un investimento relativamente contenuto.

Le fasi di attuazione della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera sono subordinate ai tempi definiti per il progetto definitivo, programmati nel Secondo Accordo di programma quadro, attualmente in corso.

La tabella seguente descrive le attività previste per gli adempimenti tecnico-amministrativi e per l'attuazione dell'intervento nel suo complesso:



**Cronoprogramma di realizzazione dell'intervento**

**Realizzazione della "Inneta" di Chivasso - Progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera**

	I/09	II/09	III/09	IV/09	I/10	II/10	III/10	IV/10	I/11	II/11	III/11	IV/11	I/12	II/12	III/12	IV/12	I/13	
<b>Adempimenti tecnico-amministrativi</b>																		
Predisposizione della documentazione di gara ed affidamento appalto																		
Progettazione esecutiva, realizzazione lavori e collaudo																		




### 3.1.2 Realizzazione delle progettazioni preliminare e definitiva della variante Verrès-Châtillon

Per effetto della variante tra Verrès e Châtillon, prevista dal progetto tra la progr. 61+411 e progr. 73+764 per la velocizzazione della linea, viene eliminato un tratto di tracciato particolarmente inaffidabile come sede del binario e per di più caratterizzato da un numero molto elevato di gallerie (11 gallerie, da Balma 1 a Cretaz, con sviluppo complessivo pari a 2112,81 m), quasi tutte ad andamento tortuoso.

Ciò rappresenta un notevole vantaggio per il progetto di elettrificazione. Costruita la variante, da Ivrea ad Aosta rimarranno infatti solo 7 delle vecchie gallerie: 3 nel settore di linea compreso tra Ivrea e Verrès (1.791,96 m complessivi di sviluppo), 4 tra Châtillon e Aosta (623,46 m complessivi di sviluppo).

Su queste due gallerie potranno così essere concentrati, al meglio, i lavori.

Grazie al nuovo tracciato la tratta Verrès-Châtillon, attualmente caratterizzata da numerosi settori a forte tortuosità, risulterà molto più veloce in tutto il suo sviluppo (velocità di tracciato minima 120 km/h, massima 140 km/h).

Si riportano qui di seguito le caratteristiche di base della variante:

- sviluppo: 10.750 m

- suddivisa in due lotti:

- LOTTO 1 di 4.200 m totalmente all'aperto: per 2.600 m sui sedimi dell'attuale linea; per 1.600 m in fregio all'autostrada. Viene corretto l'attuale profilo elevandolo di quota sia per favorire l'attraversamento del fiume Dora sia per contenere la pendenza del successivo lotto 2 entro il 10‰. Per effetto del nuovo tracciato la velocità (rango "B") diventerà: 125 km/h;
- LOTTO 2 di 6.550 m comprendente due gallerie: galleria "di Châtillon" di 5400 m (necessariamente dotata di cunicolo di sicurezza a causa dello sviluppo) e galleria "di Cretaz" di 82 m in prossimità della stazione di Châtillon (viene adattato per la variante l'attuale manufatto). La pendenza longitudinale è continua, del 9,4‰ mentre la velocità possibile (rango "B") risulterà: 150 km/h.

Oltre alla velocizzazione della tratta Verrès-Châtillon, la variante produce questi altri benefici:

- si elimina un tratto di linea particolarmente inaffidabile come sede del binario (per caduta massi, erosioni, instabilità, aspetti di precarietà delle opere d'arte, ecc.);
- vengono eliminate dal tracciato ben 11 gallerie (per uno sviluppo complessivo di 2.113 m pari al 47% del totale di gallerie della tratta Ivrea - Aosta) favorendo così i lavori per l'elettrificazione della tratta.

Lo studio di fattibilità stima necessario - relativamente al costo di realizzazione dell'intervento in oggetto, al netto delle progettazioni - un investimento complessivo di circa 278 milioni di euro.

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

Le valutazioni degli interventi di progettazione preliminare e definitiva oggetto del presente accordo, fanno seguito alle perizie effettuate da RFI S.p.A. la quale, sulla base del valore delle opere al netto delle spese generali, così come emerge dallo studio di fattibilità per l'adeguamento ed il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino, ed in relazione alla contrattualistica che regola a proposito i rapporti esistenti fra RFI S.p.A. e Italferr S.p.a., ha stimato la realizzazione delle progettazioni preliminare in € 500.000,00 e di quella definitiva di € 7.500.000,00 inclusive di margini di accuratezza (30% del valore iniziale) e di spese generali (2%).

I risultati attesi con la realizzazione della variante di Verrès-Chatillon sono i seguenti:

- tempi di viaggio ridotti di: 5' (utilizzando materiale diesel);
- viene eliminato un settore di tracciato particolarmente inaffidabile;
- si creano le premesse per un intervento di elettrificazione della tratta Ivrea - Aosta più semplice (eliminate ben 11 delle attuali gallerie).
- si creano le premesse - grazie ad ampi tratti, omogenei, ad elevata velocità di rango - per ulteriori riduzioni dei tempi di viaggio, possibili con l'eventuale utilizzo futuro di materiale rotabile elettrico ad alte prestazioni;
- si migliora affidabilità, regolarità e sicurezza (vedi in particolare variante Verrès-Châtillon);
- si riducono i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- si hanno potenziali ricadute favorevoli anche sui servizi interni.

Si pone in evidenza quanto stabilito nell'articolato, in particolare all'art. 3, ovvero che la progettazione definitiva di questo intervento verrà avviata solo a seguito della conclusione della progettazione preliminare e della conseguente relazione predisposta dal Responsabile dell'APQ per il Tavolo dei Sottoscrittori.

Il Tavolo dei Sottoscrittori a seguito dell'esame della sopraccitata relazione valuterà modalità e tempi per l'avvio della progettazione definitiva.

La tabella seguente descrive le attività previste per gli adempimenti tecnico-amministrativi e per l'attuazione dell'intervento nel suo complesso:

**Cronoprogramma di realizzazione dell'intervento**

**Realizzazione delle progettazioni preliminari e definitive relative alla variante di Verrès-Châtillon.**

	lug-08	ago-08	set-08	ott-08	nov-08	dic-08	gen-09	feb-09	mar-09	apr-09	mag-09	giu-09	lug-09	ago-09	set-09	ott-09	nov-09	dic-09	gen-10	feb-10	mar-10	apr-10	mag-10	giu-10	lug-10	ago-10	set-10	ott-10	nov-10	dic-10	gen-11			
Adempimenti tecnico-amministrativi																																		
Predisposizione della documentazione di gara ed Affidamento incarico per la progettazione preliminare e definitiva																																		
Progettazione preliminare																																		
Approvazioni																																		
Progettazione definitiva																																		

### 3.1.3 Riqualificazione strutturale del ponte ferroviario sul Torrente Chiusella

Il ponte ferroviario sul torrente Chiusella, al km 26+825 della linea ferroviaria Chivasso-Ivrea, è stato interessato dall'evento di piena dell'ottobre 2000, che lo ha parzialmente distrutto.

Risultarono completamente danneggiate, infatti, due delle cinque arcate componenti il ponte, con totale distruzione di una spalla e due pile intermedie.

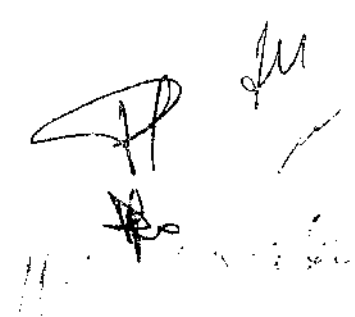
E' stato successivamente ripristinato rifacendo completamente le fondazioni delle pile, le pile medesime e le spalle, mentre per l'impalcato si è fatto ricorso ad una serie di travate metalliche provvisorie, della lunghezza di 16 m per le campate centrali e di 19,60 m per le campate laterali, che impongono una limitazione alla velocità dei treni che transitano (30 km/h).

Il nuovo ponte, che poggerà sulle pile e sulle spalle ricostruite di recente, risulterà composto da 5 luci complessive, come il precedente: la luce tra le pile centrali sarà di m 14,90 mentre le due campate laterali misureranno 16,65 m, presentando altresì ampi rilevati di accesso sia in sinistra che in destra all'interno della fascia A e B del PAI.

Il nuovo impalcato, a travate metalliche, rispetterà inoltre le verifiche idrauliche già effettuate in seguito alla precedente ricostruzione.

Infine, su specifica richiesta dell'Autorità di Bacino del Fiume Po, formulata nell'agosto del 2006 in occasione della formalizzazione del proprio necessario parere di compatibilità idraulica, a causa della presenza di una strada sterrata che sottopassa il ponte occludendo parzialmente la prima campata in sinistra, saranno previsti due fornicci per ogni rilevato di accesso presente all'interno delle fasce fluviali, in modo da garantire una maggiore continuità nel deflusso della piena, oltre alla protezione dei medesimi rilevati mediante rivestimento che ne eviti l'erosione in caso di piena del torrente.

La tabella seguente descrive le attività previste per gli adempimenti tecnico-amministrativi e per l'attuazione dell'intervento nel suo complesso:





### 3.1.4 Progettazione preliminare dei lavori di ottimizzazione della geometria del binario e rettifica curve nel tratto da Hone Bard a Verrès e da Chatillon ad Aosta

La progettazione si riferisce a:

- ottimizzazione della geometria del binario da progr. 53+000 a progr. 61+411 e da progr. 73+764 a progr. 98+619 (Aosta);
- incremento del raggio di due curve (curva 47 e curva 49).

I dati tecnici relativi alla variazione dei raggi di curvatura e delle caratteristiche geometriche circa l'ottimizzazione del binario saranno compiutamente definiti in fase di progettazione.

Tali lavori di ottimizzazione della geometria del binario consistono nella modifica della sopraelevazione e dei raccordi parabolici, parametri geometrici che sono direttamente legati alla velocità di tracciato della linea.

Lo studio di fattibilità stima necessario - relativamente al costo di realizzazione dell'intervento in oggetto, al netto delle progettazioni - un investimento complessivo di circa 8 milioni di euro.

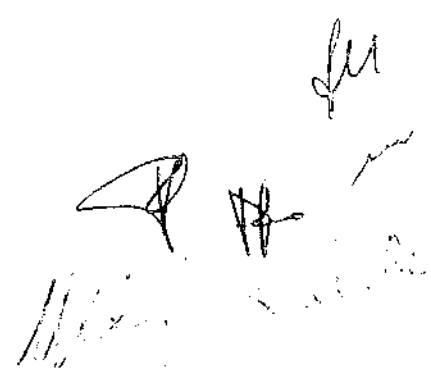
Con la realizzazione degli interventi di ottimizzazione del binario e di adeguamento curve, si eleva la velocità di rango da Hone Bard a Verrès e da Châtillon ad Aosta.



### Cronoprogramma di realizzazione dell'intervento

**Realizzazione della progettazione preliminare dei lavori di ottimizzazione della geometria del binario e rettifica curve nel tratto da Hone Bard a Verrès e da Chatillon ad Aosta**

	lug-08	ago-08	set-08	ott-08	nov-08	dic-08	gen-09	feb-09	mar-09	apr-09	mag-09
Adempimenti tecnico-amministrativi											
Affidamento incarico											
Progettazione preliminare											
Approvazioni											



### 3.1.5 Progettazione preliminare per l'elettificazione della tratta Ivrea-Aosta

L'elettificazione della tratta Ivrea-Aosta presenta alcune difficoltà, in ogni caso superabili, date dalla presenza lungo la linea di numerose gallerie di sezione estremamente ridotta e di alcuni viadotti in ferro che possono comportare problemi di sagoma nel caso delle tipologie chiuse (con travate superiori).

Data la situazione, sarà quindi possibile addivenire alla esatta e completa definizione di tutti gli interventi necessari alla elettificazione della tratta solo in seguito alla realizzazione del progetto preliminare, grazie ai rilievi ed indagini (anche di tipo statico) approfonditi, effettuati su tutte le opere d'arte interessate.

Lo studio di fattibilità realizzato fornisce tuttavia già attualmente un esame di insieme delle possibilità tecnologiche esistenti, anche alternative, in grado di risolvere le situazioni tipo che si evidenziano in linea.

Lo studio di fattibilità citato stima necessario - riguardo al costo di realizzazione dell'intervento in oggetto, al netto delle progettazioni - un investimento complessivo di circa 109 milioni di euro.

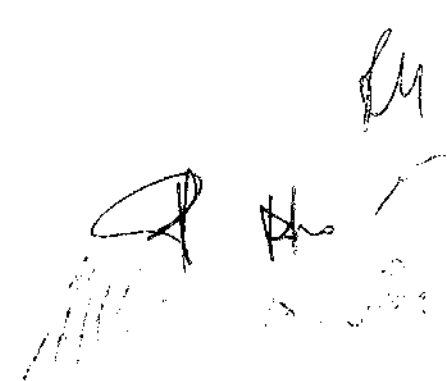
Per effetto dell'aggiunta dell'elettificazione sulla tratta Aosta-Ivrea, si può prevedere un ulteriore miglioramento del servizio Aosta-Torino in termini di riduzione dei tempi di viaggio pari ad ulteriori 4 minuti primi. Inoltre, l'eliminazione di 11 gallerie, previste con la variante Verrès-Chatillon, faciliterebbe la progettazione e la realizzazione dell'elettificazione lungo la tratta in oggetto, riducendo le problematiche tecniche che emergono per le gallerie oggi esistenti.

La tabella seguente descrive le attività previste per gli adempimenti tecnico-amministrativi e per l'attuazione dell'intervento nel suo complesso:

### Cronoprogramma di realizzazione dell'intervento

#### Realizzazione della progettazione preliminare per l'elettificazione della tratta ferroviaria Ivrea-Aosta

	lug-08	ago-08	set-08	ott-08	nov-08	dic-08	gen-09	feb-09	mar-09
Adempimenti tecnico-amministrativi									
Affidamento incarico									
Progettazione preliminare									



#### 4. Verifica della coerenza programmatica

Le verifiche di coerenza programmatica, sono state effettuate tenendo conto degli interventi nel loro complesso.

La verifica della coerenza programmatica degli interventi descritti e previsti tiene conto de:

- le priorità e gli strumenti della programmazione regionale, nazionale e comunitaria (verifica della coerenza esterna);
- i legami tra obiettivi e interventi programmati nonché l'integrazione con interventi precedentemente attuati (verifica della coerenza interna).

Gli interventi risultano coerenti con gli strumenti di programmazione regionale, nazionale e comunitaria, in quanto gli stessi auspicano, per i territori ad handicap geografico (montuosi, a bassa densità abitativa, interclusi), una maggiore accessibilità alle reti infrastrutturali principali, in considerazione dell'esigenza di raccordare le reti locali alle reti principali, al fine di perseguire l'equilibrato sviluppo territoriale e assicurare la coesione sociale.

##### 4.1 Coerenza esterna

Gli interventi proposti intendono costituire il primo passo verso una parziale rivisitazione della linea ferroviaria, per giungere, anche mediante questi interventi e quelli indicati nella sezione programmatica del presente Accordo, ad una consistente riduzione dei tempi di percorrenza, fino all'obiettivo di collegare i centri di Aosta e di Torino in circa 90 minuti, tempo del tutto confrontabile con quello (tragitto e parcheggio) dell'automobile.

Gli interventi ricompresi in questo APQ risultano essere, inoltre, fortemente pertinenti con i seguenti strumenti di programmazione di livello nazionale, comunitaria e regionale.

##### 4.1.1 Coerenza con documenti di programmazione nazionale e comunitaria

- **Convenzione per la protezione delle Alpi** (Convenzione delle Alpi) e relativo protocollo di attuazione "Trasporti" (ancorché non ancora ratificato dall'Italia) che impegna i contraenti a migliorare lo sfruttamento della rete ferroviaria per la valorizzazione economica e turistica del territorio alpino, mediante il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso la costruzione e lo sviluppo di grandi assi transalpini, inclusi i relativi raccordi;
- **Schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE)** "Verso uno sviluppo territoriale equilibrato e sostenibile dell'Unione europea" che:
  - o raccomanda (punto 108) che la politica di programmazione territoriale promuova la realizzazione di reti di trasporto secondarie, a

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

completamento delle infrastrutture principali, quali le linee ad alta velocità, a beneficio di tali regioni, al fine di evitare che le grandi infrastrutture sottraggano risorse alle regioni e alle periferie e al fine di evitare che le stesse regioni e periferie siano percorse dalle grandi infrastrutture senza esserne collegate;

- stabilisce (punto 109) che “per contenere i danni provocati dal traffico, acquistano importanza soluzioni intermodali integrate che devino il traffico su mezzi di trasporto più ecologico”, esprimendo in tal modo una netta preferenza per lo sviluppo del trasporto ferroviario, rispetto a quello su gomma;
- **Decisione n. 1692/96/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 e successive modificazioni “Orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)” che all’art. 3, tra i suoi obiettivi, stabilisce che la rete transeuropea dei trasporti deve “coprire tutto il territorio degli Stati membri della Comunità, in modo da facilitare l’accesso in generale, congiungere le regioni insulari e periferiche e le regioni intercluse con le regioni centrali e collegare fra di loro senza strozzature le grandi zone urbane e le regioni della Comunità;
- **COM(2001)370 “Libro bianco: la politica europea dei trasporti fino al 2010”** che tra i suoi obiettivi specifici individua:
  - conformemente alle conclusioni del Consiglio europeo di Göteborg (15-16 giugno 2001), l’eliminazione delle strozzature nella rete ferroviaria;
  - l’interoperabilità dei treni, anche per quanto riguarda aspetti di elettrificazione e segnalamento;
  - il rilancio delle ferrovie, anche mediante interventi per garantirne la sicurezza (a livello tecnico e amministrativo);
  - l’ottimizzazione dell’uso delle infrastrutture esistenti;
  - la modernizzazione dei servizi.
- **Regolamento CE n. 1080/2006** relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale che, all’art. 5, prevede, nell’ambito dell’obiettivo “Competitività regionale e occupazione” che l’intervento del FESR nel quadro delle strategie di sviluppo sostenibile, nel promuovere l’occupazione, si concentri su tre principali priorità tra le quali:
  - l’accesso ai servizi di trasporto e di telecomunicazioni di interesse economico generale e, in particolare:
    - potenziamento delle reti di trasporto secondarie, mediante il miglioramento dei collegamenti con le reti TEN-T, con gli snodi ferroviari, gli aeroporti e i porti regionali o con le piattaforme multimodali; mediante la creazione di collegamenti radiali con le principali linee ferroviarie; mediante la promozione delle vie navigabili interne regionali e del trasporto marittimo a corto raggio.
- **Legge 27 dicembre 2006, n. 296**, Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007) dove, al comma 976 si legge “ A valere sulle risorse di cui al comma 974, la somma di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 è destinata specificamente all’ammodernamento della tratta ferroviaria Aosta-Chivasso”.

- **Contratto di Programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti** fra il Ministero delle Infrastrutture e RFI S.p.A ove, nella tabella A03 degli allegati – Sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale si legge, nella sezione riservata alle Diretrici e trasversali con codice I040: “Collegamento diretto Chivasso-Aosta con la TO-MI (Lunetta di Chivasso).

#### 4.1.2 Coerenza con i documenti di programmazione della Regione Autonoma Valle d'Aosta

- **Intesa Istituzionale di programma tra il Governo della Repubblica e la Giunta della Regione autonoma Valle d'Aosta**, del 9 maggio 2001, di cui l'APQ è strumento di attuazione. Nello specifico, tali interventi concorrono al perseguimento dell'obiettivo prioritario “Migliorare le relazioni della regione con quelle contermini e rafforzare la sua posizione nel contesto europeo mediante qualificazione e potenziamento delle infrastrutture di trasporto”.
- **Documento di programmazione strategico-operativa**, approvato dalla Giunta della Regione autonoma Valle d'Aosta, con deliberazione n. 518 del 2 marzo 2007, che prevede tra gli obiettivi da perseguire con la politica regionale di sviluppo, per il periodo 2007/13, quello di migliorare i collegamenti da e verso l'esterno, assicurando l'aggancio alle grandi reti e l'accessibilità alle aree marginali della regione, anche attraverso il miglioramento e l'adeguamento del sistema di trasporto ferroviario.
- **Piano Territoriale Paesistico (PTP)**: tra i suoi obiettivi, il PTP individua quello di ridurre drasticamente l'impatto dei traffici d'attraversamento, garantendo nel contempo il miglior inserimento della regione nelle reti europee. In particolare, considera gli interventi di adeguamento del sistema di trasporto ferroviario tra Aosta e Torino, di basilare importanza sia dal punto di vista della riorganizzazione urbanistico-territoriale, sia dal punto di vista del miglioramento delle relazioni interregionali;
- **Piano di bacino di traffico (PBT)**: punta, tra l'altro, all'innalzamento della qualità dei servizi di trasporto, da attuarsi attraverso l'incremento progressivo del livello tecnologico nella gestione delle variabili di domanda e di offerta di trasporto da una parte, e attraverso la messa in atto di una serie di azioni finalizzate a migliorare la soddisfazione della clientela dall'altra. In particolare:
  - definisce uno scenario di sviluppo che favorisce il trasporto ferroviario sulle medie/lunghe distanze, attraverso il potenziamento dei treni diretti, rispetto a quello prettamente locale di collegamento interno alla regione;
  - prevede che i servizi a lunga distanza vengano velocizzati in tutti i modi possibili (anche mediante l'abolizione di fermate in stazioni prettamente locali a bassissima frequentazione e l'utilizzo di materiale rotabile innovativo) e riqualificati (innalzamento del comfort, maggiore offerta di treni interregionali di tipo cadenzato, miglioramento del materiale rotabile, ecc.);
  - prevede la possibilità di realizzare le seguenti opere, atte a ridurre i tempi di percorrenza da e per Torino e ad integrare la linea nel sistema delle

comunicazioni europee:

- risoluzione del nodo di Chivasso, per permettere l'instradamento diretto su Torino;
  - progressiva elettrificazione della linea;
  - potenziamento delle stazioni di Pont-Saint-Martin, Verrès e Châtillon, in quanto centri di interscambio modale;
- **Piano generale dei trasporti e della logistica (PGT):** il PGT stabilisce:
    - tra i suoi obiettivi, lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale;
    - che tali strategie della mobilità, sebbene finalizzate ad un'integrazione di livello continentale, non possono tuttavia trascurare la domanda di sostegno allo sviluppo che emerge dai contesti territoriali locali, dove le dinamiche di crescita economica sono in gran parte legate ad un'accorta integrazione fra reti locali e Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT);
    - che, affinché i nuovi interventi non contribuiscano ad accentuare fenomeni di polarizzazione a scapito dello sviluppo diffuso, è opportuno agire sull'integrazione funzionale fra reti principali e locali;
    - che capacità e qualità del servizio dovranno essere adeguate, tenendo conto delle reti TEN e nel rispetto del Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi;
    - che gli investimenti infrastrutturali dovranno essere indirizzati allo sviluppo di un sistema di reti fortemente interconnesso, che superi le carenze e le criticità di quello attuale, e che per conseguire tali obiettivi è stato individuato lo SNIT, la cui funzionalità dovrà essere necessariamente assicurata, anche finanziariamente, dallo Stato;
    - che nello SNIT è ricompresa la linea ferroviaria Aosta-Torino;
    - che nell'allegato subsistema "sistema dei valichi alpini e linee di accesso" è menzionato l'intervento "Potenziamento Aosta-Chivasso";
    - che occorre sviluppare il tema della sicurezza, in modo analogo, in tutti i sistemi di trasporto;
  - la centralità dell'utente consumatore, fissando l'obiettivo di garantire possibilità di scelta e qualità, a costi minimi, per il soddisfacimento dei bisogni di mobilità.

#### 4.1.2 Coerenza con i documenti di programmazione della Regione Piemonte

La **coerenza esterna** è assicurata dalla concordanza degli interventi con gli indirizzi previsti in una serie di atti di programmazione regionale, nazionale di settore e generale. In particolare, per gli aspetti relativi alla programmazione regionale, gli interventi rispondono in varia misura agli obiettivi del **Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale (DPEFR 2007-2009)** che in tema di mobilità delle persone e delle merci, prevedeva:

- la valorizzazione del trasporto su rotaia;
- la promozione dell'intermodalità;
- il miglioramento della mobilità urbana;

- l'ammodernamento della rete ferroviaria regionale e degli impianti ad essa connessi;
- il potenziamento del trasporto pubblico locale.

Gli interventi risultano inoltre compatibili con gli obiettivi previsti dal **Documento Strategico Operativo della Regione Piemonte** in particolare con le linee connesse alla *logistica e mobilità sostenibile* che prevedono lo sviluppo di servizi intermodali integrati e il potenziamento delle infrastrutture dedicate al trasporto pubblico.

Gli interventi risultano inoltre compatibili con il **Terzo Piano Regionale dei Trasporti e delle Comunicazioni** che fissa le grandi linee strategiche e che definisce la politica regionale nel settore dei trasporti, individuando i seguenti obiettivi:

- migliorare l'interconnessione e l'accessibilità al sistema ferroviario piemontese;
- potenziamento delle linee ferroviarie inserite nella rete regionale;
- integrazione delle modalità di trasporto di merci e persone.

Gli interventi sono infine coerenti con l'Intesa istituzionale di programma stipulata, in data 22 marzo 2000, dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Regione Piemonte che individua all'articolo 3 tra gli obiettivi di sviluppo ed i relativi settori prioritari d'intervento le "Reti e nodi di servizio: viabilità, trasporti, ferrovia e sanità".

#### 4.2 Coerenza interna

Sul territorio, oltre ai lavori di potenziamento del nodo ferroviario di Torino e al progetto di raddoppio e di elettrificazione della Chivasso-Ivrea, voluto dalla Regione Piemonte, esiste un ulteriore progetto di infrastruttura: il progetto della Direttrice ferroviaria del Gran San Bernardo.

Il collegamento tra Aosta e Martigny prevede la realizzazione di una trasversale ferroviaria, con un tratto sotto il Gran San Bernardo tra la Valle d'Aosta e il Vallese, ed è stato oggetto, dopo la delibera CIPE 122 del 2001, di due studi di fattibilità paralleli. Il primo è stato affidato a RFI dalle Ferrovie dello Stato, su incarico del Ministero delle infrastrutture e trasporti; il secondo è stato commissionato dalla Regione autonoma della Valle d'Aosta all'Università di Trieste e finanziato nell'ambito della Finanziaria 2002. Entrambi gli studi prevedono la realizzazione di una tratta internazionale di AV/AC a due binari elettrificata tra Aosta e Martigny, comprendente un traforo di base di 53,6 km; il secondo prevede anche la realizzazione di una tratta italiana a due binari elettrificata tra Aosta e Ivrea, mentre il primo si limita ad esaminare come collegare il tunnel alla rete italiana puntando sull'adeguamento della linea storica.

In tale prospettiva, gli interventi contemplati dallo Studio di fattibilità citato in raccordo con RFI sono stati individuati nelle more della realizzazione delle condizioni per l'attuazione del collegamento Aosta-Martigny.

La realizzazione del collegamento Aosta-Martigny figura nel documento sulle "Priorità infrastrutturali" allegato al DPEF 2008/12.



ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

Il contesto emergente ha suggerito alla Regione Valle d'Aosta l'attenta valutazione delle opzioni in ambito ferroviario sul tavolo, in grado di favorire l'implementazione dell'accessibilità ferroviaria al territorio regionale.

Per questo motivo, con risoluzione n. 5230 del 31 maggio 2007, il Consiglio regionale della Valle d'Aosta, alla luce dell'analisi del documento "La mobilità e la ferrovia nella Regione Autonoma Valle d'Aosta: analisi e documentazione", si è impegnato ad avviare l'iter per una rapida predisposizione di norme di attuazione che prevedano, fra gli altri provvedimenti, tutti gli interventi necessari alla riqualificazione della linea ferroviaria attraverso modalità di intervento volti all'utilizzo dei fondi messi a disposizione dalla succitata legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007).

Nell'ambito dell'attuazione di tale risoluzione, è stata siglata, in data 31/10/2007, l'intesa fra Regione autonoma Valle d'Aosta e Regione Piemonte per gli interventi di adeguamento della tratta ferroviaria Aosta/Chivasso, in base alla quale si è previsto:

- di formalizzare, mediante specifico Accordo di programma con le succitate Regioni i Ministeri interessati e RFI, la programmazione delle risorse autorizzate dalla legge finanziaria dello Stato per il 2007;
- di demandare a periodiche intese tra le Regioni stesse la promozione della programmazione degli ulteriori interventi per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino.

**Report F0 - Quadro finanziario per intervento**

VALLE D'AOSTA - AT - Sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino (Accordo di Programma Quadro)

Stato Accordo - 2a-Redazione Sospesa - Dati Verificati

Versione del : 20/03/2008

**INTESA: VALLE D'AOSTA**

**CD ACCORDO AT Sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino**

01 Realizzazione della 'lunetta' di Chivasso - Progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera

Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N° Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Statale	Legge Finanziaria 2007	Legge Finanziari	2006	296	20.000.000,00	2007
Statale	Legge Finanziaria 2007	Legge Finanziari	2006	296	5.780.000,00	2008
<b>Totale fonte statale</b>					<b>25.780.000,00</b>	
<b>Totale criticità finanziarie</b>						
<b>Totale intervento</b>					<b>25.780.000,00</b>	

02 Progettazione preliminare e definitiva della variante Verrès-Châtillon

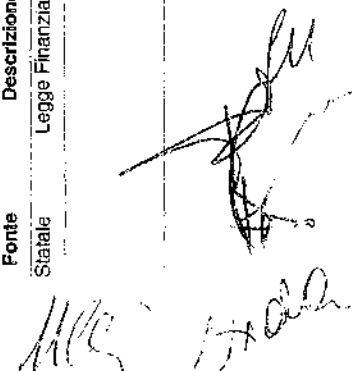
Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N° Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Statale	Legge Finanziaria 2007	Legge Finanziari	2006	296	8.000.000,00	2008
<b>Totale fonte statale</b>					<b>8.000.000,00</b>	
<b>Totale criticità finanziarie</b>						
<b>Totale intervento</b>					<b>8.000.000,00</b>	

03 Riqualificazione strutturale del ponte ferroviario sul torrente Chiusella

Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N° Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Statale	Legge Finanziaria 2007	Legge Finanziari	2006	296	6.000.000,00	2008
<b>Totale fonte statale</b>					<b>6.000.000,00</b>	
<b>Totale criticità finanziarie</b>						
<b>Totale intervento</b>					<b>6.000.000,00</b>	

04 Progettazione preliminare dei lavori di ottimizzazione della geometria del binario e rettificazione delle curve nel tratto da Hône Bard a Verrès e da Châtillon ad Aosta

Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N° Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Statale	Legge Finanziaria 2007	Legge Finanziari	2006	296	20.000,00	2008
<b>Totale fonte statale</b>					<b>20.000,00</b>	
<b>Totale criticità finanziarie</b>						
<b>Totale intervento</b>					<b>20.000,00</b>	



**Report F0 - Quadro finanziario per intervento**

VALLE D'AOSTA - AT - Sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino (Accordo di Programma Quadro)

Versione del : 20/03/2006

Stato Accordo : 2c-Redazione Sospesa - Dati Verificati

**05** Progettazione preliminare per l'elettificazione della tratta Ivrea-Aosta

Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N°	Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Statale	Legge Finanziaria 2007	Legge Finanziari	2006	296		200.000,00	2008
<b>Totale fonte statale</b>						<b>200.000,00</b>	
<b>Totale criticità finanziarie</b>						<b>200.000,00</b>	
<b>Totale intervento</b>						<b>200.000,00</b>	
<b>Totale accordo</b>						<b>40.000.000,00</b>	

*[Handwritten signatures and initials]*



*Ministero  
dello sviluppo  
economico*



*Ministero  
delle infrastrutture*



*Rete  
Ferroviaria  
Italiana S.p.A.*



*Regione  
autonoma  
Valle d'Aosta*



*Regione  
Piemonte*

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA  
IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LE GIUNTE  
DELLE REGIONI AUTONOME VALLE D'AOSTA E PIEMONTE**

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
INTERREGIONALE  
PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO  
AOSTA-TORINO**

**ALLEGATO 2 – SEZIONE PROGRAMMATICA**

Torino, aprile 2008

*[Handwritten signatures and initials]*

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO

Sulla base dello studio di fattibilità redatto (aprile 2006) dal prof. Guido Caposio del Politecnico di Torino, sono stati individuati i principali interventi per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino.

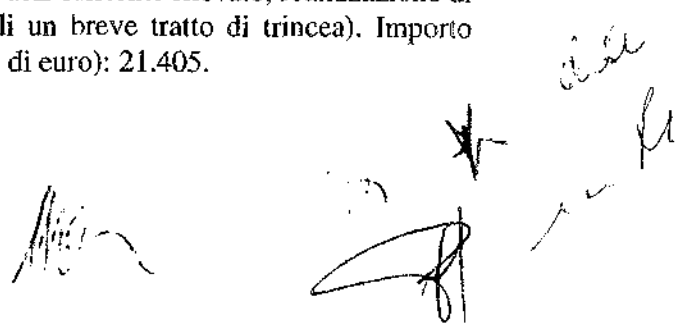
Pertanto, è volontà delle Regioni proseguire nella realizzazione del programma per l'ammodernamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Torino-Aosta per il perseguimento dei seguenti risultati:

1. Tempi di viaggio: da Aosta a Torino Porta Nuova e viceversa si ottengono risparmi in termini di tempo di percorrenza della linea pari a 21 minuti in assenza di elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta e di 25 in presenza di elettrificazione della linea su un tempo di percorrenza complessivo attuale pari a circa 2 ore;
2. Affidabilità, regolarità, sicurezza: i tre aspetti di funzionamento risultano migliorati sull'intera linea, in particolare tra Verrès e Châtillon, ove, grazie alla variante proposta, viene dismesso un tratto di linea particolarmente inaffidabile;
3. Integrazione nel sistema Nodo di Torino: il grado di efficienza dell'intera linea Chivasso-Aosta viene elevato a "standard" Nodo di Torino; l'integrazione risulterà completa e efficiente, con la realizzazione dell'ultima fase del progetto relativo all'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta.

Gli interventi necessari per il completamento del programma, di seguito elencati, non dispongono ad oggi delle condizioni tecnico finanziarie per essere immediatamente attivabili. Pertanto, tali interventi, passeranno dalla sezione programmatica a quella attuativa allorché saranno maturate le condizioni tecnico-amministrative e finanziarie per renderli attuabili, secondo le procedure previste all'art. 9 del presente Accordo.

**Interventi per la velocizzazione della linea**

- A realizzazione della variante tra Verrès e Châtillon. Importo derivante dallo studio di fattibilità (migliaia di euro): 277.845 ;
- B realizzazione degli interventi della tratta Chivasso-Ivrea:
- B.1 VARIANTE DI MONTANARO (3370 m di doppio binario elettrificato a piano campagna/basso rilevato; compresa la nuova stazione di Montanaro). Importo derivante dallo studio di fattibilità (migliaia di euro): 44.325;
- B.2 VARIANTE DI CALUSO (8470 m di doppio binario elettrificato di cui 4780 in galleria a doppia canna e 3690 a piano campagna/basso rilevato; compresa la nuova stazione di Caluso). Importo derivante dallo studio di fattibilità (migliaia di euro): 344.505;
- B.3 VARIANTE TORRENTE CHIUSELLA (2420 m di doppio binario elettrificato di cui 150 su viadotto e 2270 su medio/alto rilevato). Importo derivante dallo studio di fattibilità (migliaia di euro): 30.540;
- B.4 VARIANTE DI QUINCINETTO - CAREMA (2853 m di semplice binario non elettrificato consistente in: adattamenti dell'esistente rilevato, realizzazione di nuovi tratti di alto rilevato, adattamento di un breve tratto di trincea). Importo derivante dallo studio di fattibilità (migliaia di euro): 21.405.



- C realizzazione degli interventi delle sottotratte Chivasso-Ivrea, Ivrea-Verrès e Châtillon-Aosta:
- C.1 OTTIMIZZAZIONE GEOMETRIA BINARIO E ADEGUAMENTO CURVE- TRATTO PIEMONTESE (lavori distribuiti sull'intera linea per 29222 m di cui 16643 m da Chivasso a Ivrea e 12579 m da Ivrea a Quincinetto). Importo derivante dallo studio di fattibilità (migliaia di euro): 4.890;
- C.2 OTTIMIZZAZIONE GEOMETRIA DEL BINARIO E ADEGUAMENTO DI CURVE (interventi sulle curve 47 e 49 per incrementarne il raggio) - TRATTO VALDOSTANO (lavori distribuiti sulla linea per 33266 m). Importo derivante dallo studio di fattibilità (migliaia di euro): 7.995;
- D elettrificazione della tratta Ivrea-osta. Importo derivante dallo studio di fattibilità (migliaia di euro): 109.125.

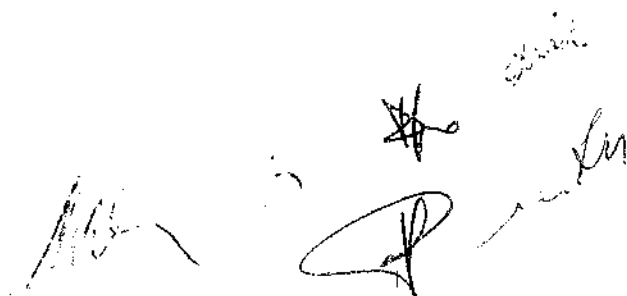
*Interventi per il miglioramento del sistema di trasporto*

- raddoppio della tratta Chivasso-Ivrea;
- raddoppio della tratta Ivrea-Aosta, previo approfondimento tecnico.

*Interventi per la sicurezza e circolazione*

- eliminazione di passaggi a livello.

Per gli interventi A, C2 e D una stima più puntuale dei costi sarà desumibile dalle progettazioni finanziate nella sezione attuativa del presente Accordo. Per gli altri interventi non si dispongono, al momento, di stime attendibili circa il loro costo.





*Ministero  
dello sviluppo  
economico*



*Ministero  
delle infrastrutture*



*Rete  
Ferriaria  
Italiana S.p.A.*



*Regione  
autonoma  
Valle d'Aosta*



*Regione  
Piemonte*

**INTESE ISTITUZIONALI DI PROGRAMMA  
TRA  
IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LE GIUNTE  
DELLE REGIONI AUTONOMA VALLE D'AOSTA E PIEMONTE**

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
INTERREGIONALE  
PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO  
DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO  
AOSTA-TORINO**

**ALLEGATO 3 - SCHEDE INTERVENTO**

Torino, aprile 2008

*Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.*

## Scheda Attività / Intervento: 01

**Intesa Governo / Regione:** VALLE D'AOSTA  
**Accordo di Programma Quadro:** Sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino  
**Responsabile Accordo:** Ing. Marco TREVISAN

### 1 - Dati Identificativi

Codice Scheda: 01

Versione del: 20-MAR-08

Codice Operazione Fondi Strutturali:

C.U.P.:

**Titolo Intervento:** Realizzazione della 'lunetta' di Chivasso - Progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera

**Settore d' Intervento:** 0103031 - INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO - FERROVIE - LINEE FERROVIARIE

**Tipo d' Intervento:** 0301 - APPALTO DI OPERE PUBBLICHE - NUOVA REALIZZAZIONE

**Localizzazione:**

Regione	Provincia	Comune	Obiettivo U.E.
PIEMONTE	TORINO	CHIVASSO	2

**Responsabile Intervento:** Ing. Giacomo PALMERI

**Recapito:** RFI S.p.a. - Direzione compartimentale infrastruttura, via Sacchi n. 1, Torino (TO)

**Soggetto Proponente:** REGIONE PIEMONTE

**Soggetto Percettore:** RFI S.p.a.

**Soggetto Attuatore:** RFI S.p.a.

**Altri Soggetti:**

**Stato Intervento:** Attivo

**Criticità Finanziaria :**

**Note:**

### 2 - Cronoprogramma dell' Intervento

#### A. Livello di Progettazione approvata disponibile alla stipula

Studio di fattibilità

#### B. Attività Progettuali

##### 1. Studio di Fattibilità:

Richiesto	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione	Tipo
S	30-DIC-04	Effettiva	21-APR-06	Effettiva	15-GIU-06	Effettiva

**Soggetto competente** Regione autonoma Valle d'Aosta

**Note:** Incarico di adeguamento Studio di fattibilità affidato con deliberazione della Giunta regionale n. 4916, in data 30 dicembre 2004



## 2. Livelli di Progettazione:

<b>A - PRELIMINARE:</b>	Richiesto S	Inizio Fase 20-LUG-07	Tipo Effettiva	Fine fase 03-MAR-08	Tipo Effettiva	Approvazione 30-APR-08	Tipo Prevista
-------------------------	----------------	--------------------------	-------------------	------------------------	-------------------	---------------------------	------------------

Soggetto Competente: Regione autonoma Valle d'Aosta

Note:

<b>B - DEFINITIVA</b>	Richiesto S	Inizio Fase 01-MAG-08	Tipo Prevista	Fine fase 31-LUG-08	Tipo Prevista	Approvazione 31-DIC-08	Tipo Prevista
-----------------------	----------------	--------------------------	------------------	------------------------	------------------	---------------------------	------------------

Soggetto Competente: Regione autonoma Valle d'Aosta

Note:

<b>C - ESECUTIVA</b>	Richiesto S	Inizio Fase 01-GEN-10	Tipo Prevista	Fine fase 30-GIU-10	Tipo Prevista	Approvazione 30-GIU-10	Tipo Prevista
----------------------	----------------	--------------------------	------------------	------------------------	------------------	---------------------------	------------------

Soggetto Competente

Note: 1a procedura utilizzata è quella dell'appalto integrato

## C1. Approvazioni

## C2. Altre Attività

## D. Dati di Realizzazione

### 1. AGGIUDICAZIONE LAVORI - APPALTO DI FORNITURE E/O SERVIZI

Data Inizio 01-GEN-09	Tipo Prevista	Data Fine 31-DIC-09	Tipo Prevista
--------------------------	------------------	------------------------	------------------

Note: La procedura utilizzata è quella dell'appalto integrato comprendente la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori

### 2. ESECUZIONE LAVORI

Data Inizio 01-LUG-10	Tipo Prevista	Data Fine 31-MAR-13	Tipo Prevista
--------------------------	------------------	------------------------	------------------

Note:

### 3. SOSPENSIONE LAVORI

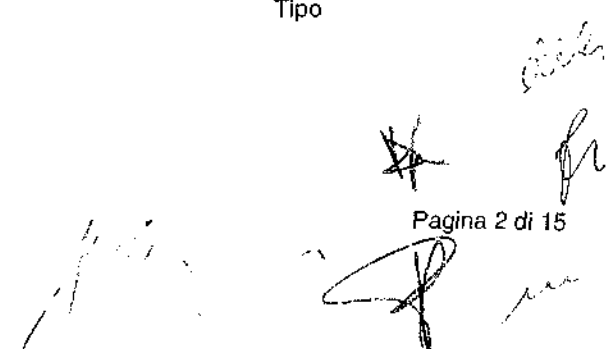
Data Inizio Note:	Tipo	Data Fine	Tipo
----------------------	------	-----------	------

### 4. COLLAUDO

Data Inizio Note:	Tipo	Data Fine	Tipo
----------------------	------	-----------	------

### 5. FUNZIONALITÀ

Data Inizio Note:	Tipo	Data Fine	Tipo
----------------------	------	-----------	------



### 3 - Piano Economico

**Costo Complessivo:** 25.780.000,00

Anno:	Realizzato (Euro):	Da Realizzare (Euro):	Totale (Euro):
2009	,00	80.000,00	80.000,00
2010	,00	7.000.000,00	7.000.000,00
2011	,00	8.000.000,00	8.000.000,00
2012	,00	8.000.000,00	8.000.000,00
2013	,00	2.700.000,00	2.700.000,00
Avanzamento della Spesa (%):	,00		

### 4 - Piano Finanziario

#### Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge Finanziaria - 296 - 2006 - Legge Finanziaria 2007

Estremi del Provvedimento:

Importo (Euro) 20.000.000,00

Anno esercizio: 2007

#### Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge Finanziaria - 296 - 2006 - Legge Finanziaria 2007

Estremi del Provvedimento

Importo (Euro) 5.780.000,00

Anno esercizio: 2008

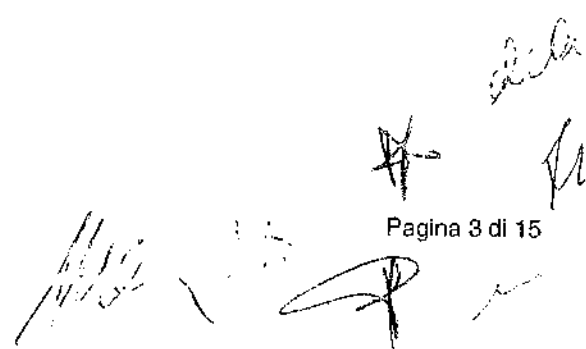
### 5 - Avanzamento Contabile

<b>A. Impegni Contrattualizzati</b>	Importo Totale (Euro):	
<b>B. Disposizioni di Pagamenti</b>	Importo Totale (Euro)	
<b>C. Economie Riprogrammabili</b>	Importo Totale (Euro)	,00

### 6 - Avanzamento Fisico

**Avanzamento Lavori (%):**

**Indicatori di realizzazione**



## Scheda Attività / Intervento: 02

**Intesa Governo / Regione:** VALLE D'AOSTA  
**Accordo di Programma Quadro:** Sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino  
**Responsabile Accordo:** Ing. Marco TREVISAN

### 1 - Dati Identificativi

Codice Scheda: 02 Versione del: 20-MAR-08  
 Codice Operazione Fondi Strutturali:  
 C.U.P.:

**Titolo Intervento:** Progettazione preliminare e definitiva della variante Verrès-Châtillon  
**Settore d' Intervento:** 0103031 - INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO - FERROVIE - LINEE FERROVIARIE  
**Tipo d' Intervento:** 0211 - APPALTO FORNITURE DI SERVIZI - STUDI E PROGETTAZIONI

**Localizzazione:**  

Regione	Provincia	Comune	Obiettivo U.F.
VALLE D'AOSTA			

**Responsabile Intervento:** Ing. Giacomo PALMERI  
**Recapito:** RFI S.p.a. - Direzione compartimentale infrastruttura, via Sacchi n. 1, Torino (TO)  
**Soggetto Proponente:** REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA  
**Soggetto Perceitore:** RFI S.p.a.  
**Soggetto Attuatore:** RFI S.p.a.  
**Altri Soggetti:**  
**Stato Intervento:** Attivo

**Criticità Finanziaria :**

**Note:**

### 2 - Cronoprogramma dell' Intervento

#### A. Livello di Progettazione approvata disponibile alla stipula

Studio di fattibilità

#### B. Attività Progettuali

##### 1. Studio di Fattibilità:

Richiesto	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione	Tipo
S	30-DIC-04	Effettiva	21-APR-06	Effettiva	15-GIU-06	Effettiva

Soggetto competente: Regione autonoma Valle d'Aosta

**Note:**

