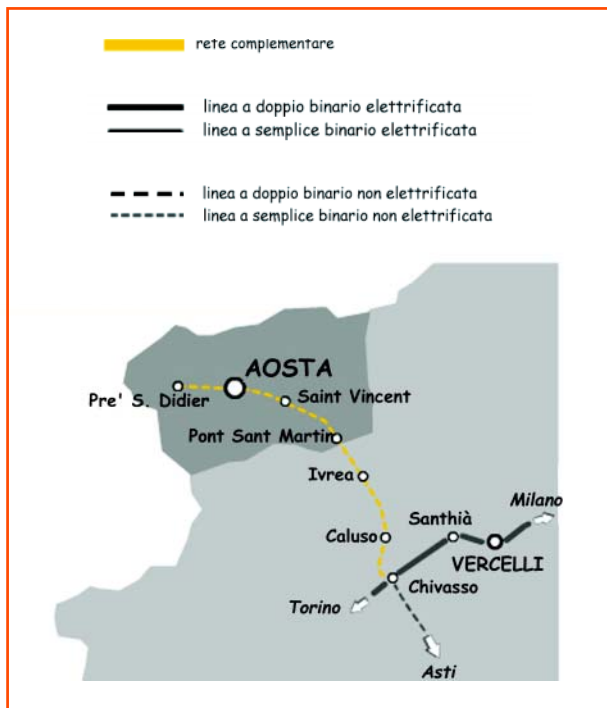


Ferrovie

La situazione delle due ferrovie valdostane presenta un quadro di molte ombre, dove solo oggi si intravedono delle luci.

All'inizio degli anni Novanta la Aosta-Chivasso attraversa un periodo particolarmente negativo, con un numero di treni limitato, gravi disservizi, problemi di sicurezza (con il grave incidente di Caluso del 1992, che provoca 6 morti e 33 feriti); la Aosta-Pré-Saint-Didier è addirittura minacciata di soppressione, perchè le Ferrovie dello Stato la considerano un ramo secco, senza alcuna prospettiva.

Poi si registra una relativa inversione di tendenza, in particolare con la firma di uno dei primi contratti di servizio fra Regione e



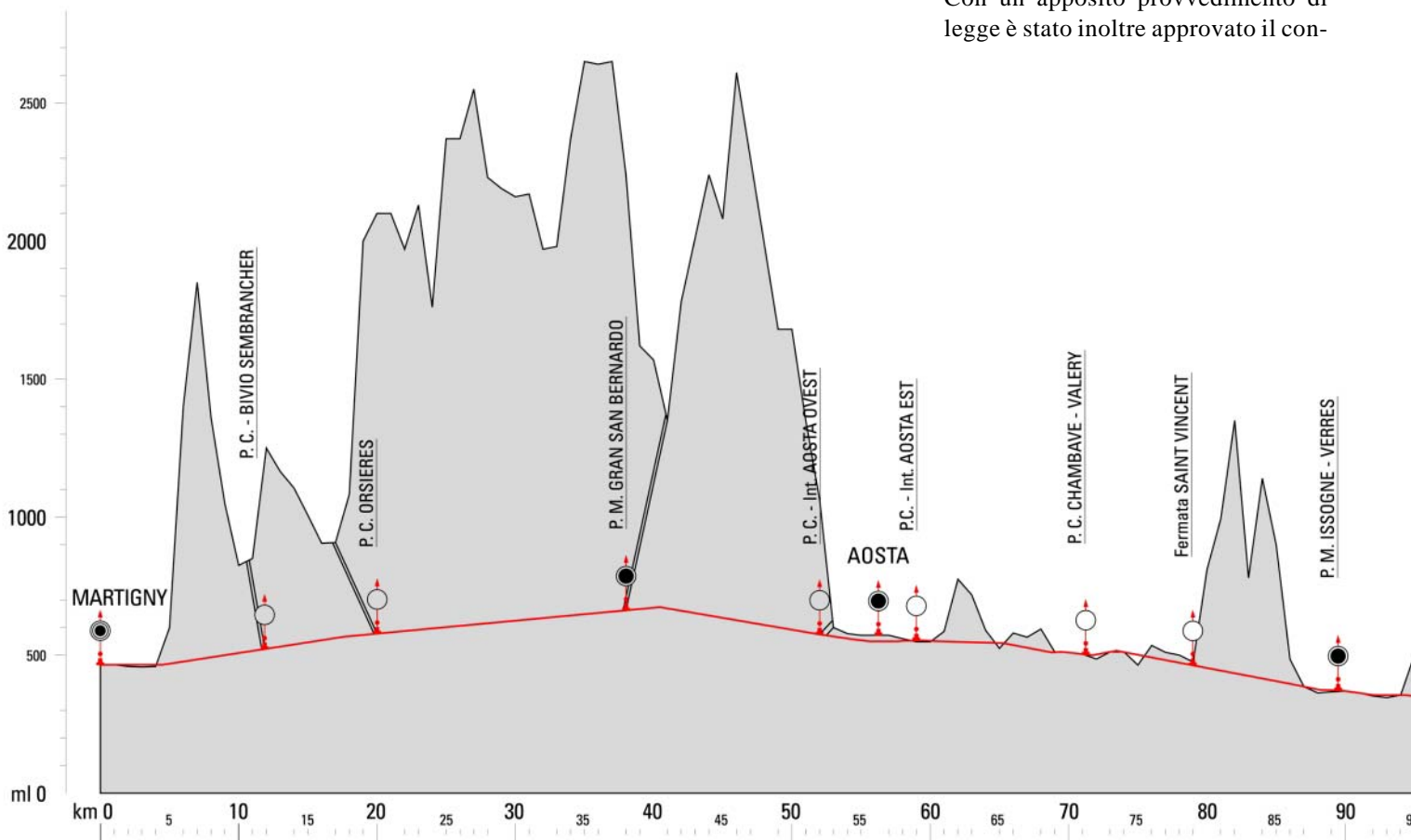
Schema degli interventi previsti da Rfi in Valle D'Aosta

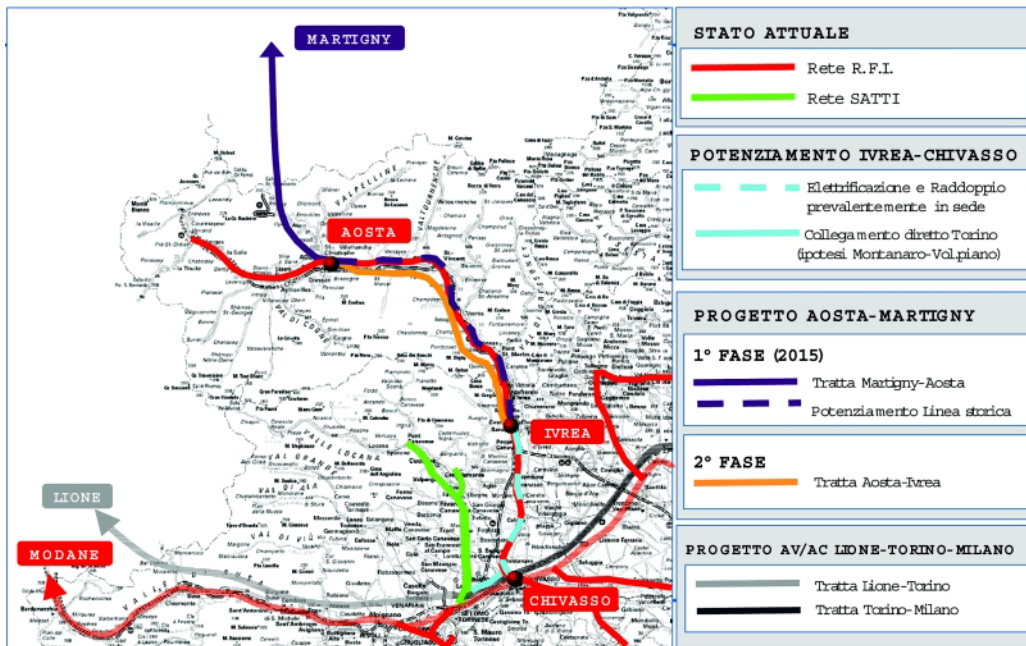
gestori, nel 1993, ma la situazione precipita nuovamente nel 2000, con l'alluvione che ne ha devastato le strutture e avvicinato il servizio a una paralisi totale, soprattutto per la tratta Aosta-Ivrea; la riapertura è avvenuta solo alla fine del 2002, con molti problemi e disservizi.

Una svolta sembra giungere nel giugno 2004, quando la Regione, Rfi e i ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia siglano un accordo di programma quadro dove si concorda di procedere, a cura e spese della Regione, a uno Studio di fattibilità per l'adeguamento e il miglioramento della Aosta-Torino, all'eliminazione di 11 passaggi a livello lungo la Aosta-Pont-Saint-Martin e alla realizzazione di centri di interscambio modale passeggeri in corrispondenza delle stazioni di Châtillon, Verrès e Pont-Saint-Martin.

Con un apposito provvedimento di legge è stato inoltre approvato il con-

Profilo longitudinale schematico della linea ferroviaria Martigny-Aosta



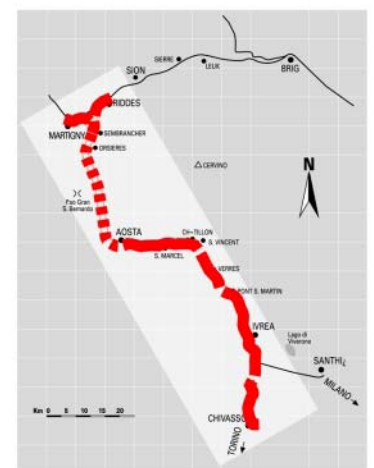
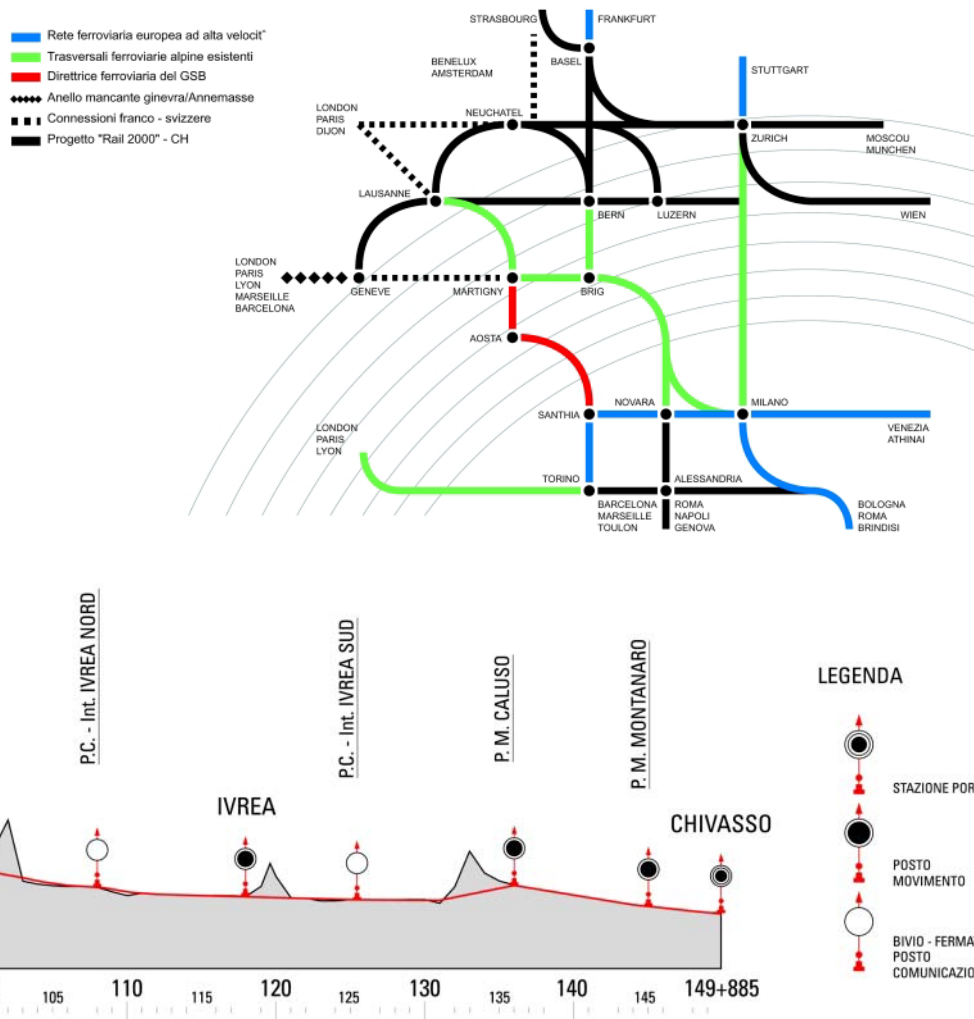


Quadro d'insieme della rete ferroviaria valdostana prevista per il 2015

corso della Regione nell'acquisto di nuovo e moderno materiale rotabile, così da sostituire quasi totalmente quello obsoleto ora in uso e garantire quindi standard confort e affidabilità nettamente superiori a quelli attuali.

Per il futuro si continua a parlare del nuovo collegamento ferroviario fra Aosta e Martigny, in Svizzera, in discussione da anni e inserito fra i progetti prioritari della Legge Obiettivo: il progetto preliminare, presentato al ministero delle Infrastrutture nel 2003, prevede una nuova linea a doppio binario lunga 162 chilometri, dei quali 5 in viadotto e 94 in galleria, compreso un tunnel di base di 48 chilometri, per un costo complessivo stimato in 9 miliardi e 900 milioni di euro.

Il progetto è oggi in istruttoria presso il Ministero, secondo le procedure della Legge Obiettivo.



DIRETTRICE FERROVIARIA DU GRAND-SAINT-BERNARD
 DIRETTRICE FERROVIARIA DEL GRAN SAN BERNARDO
 GREAT ST-BERNARD RAILWAY