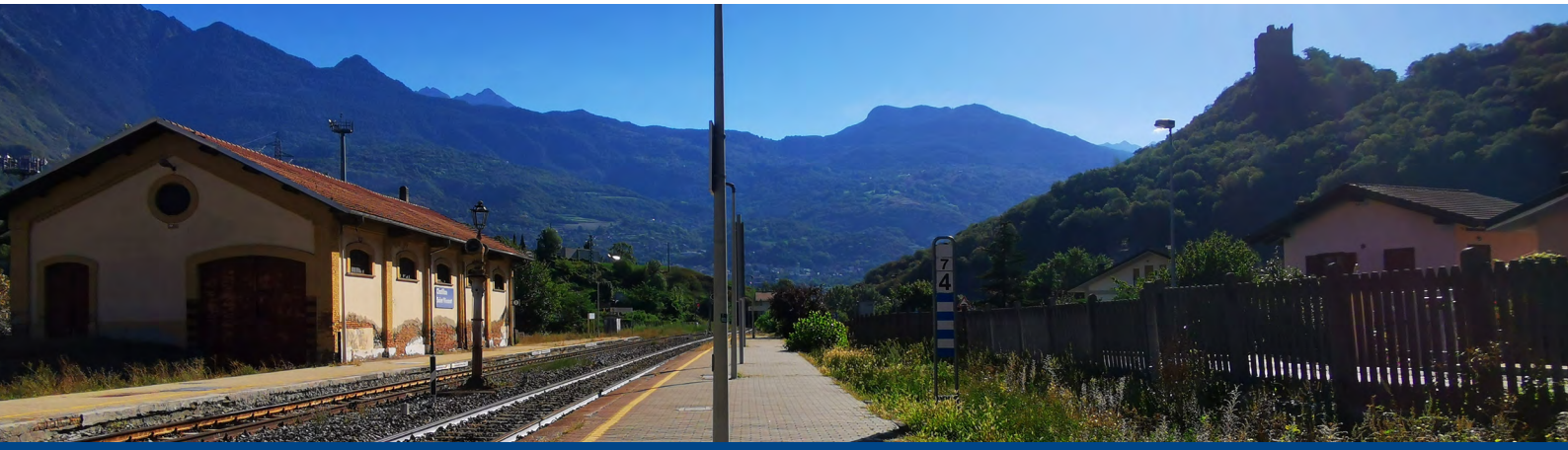
IL PIANO COMMERCIALE

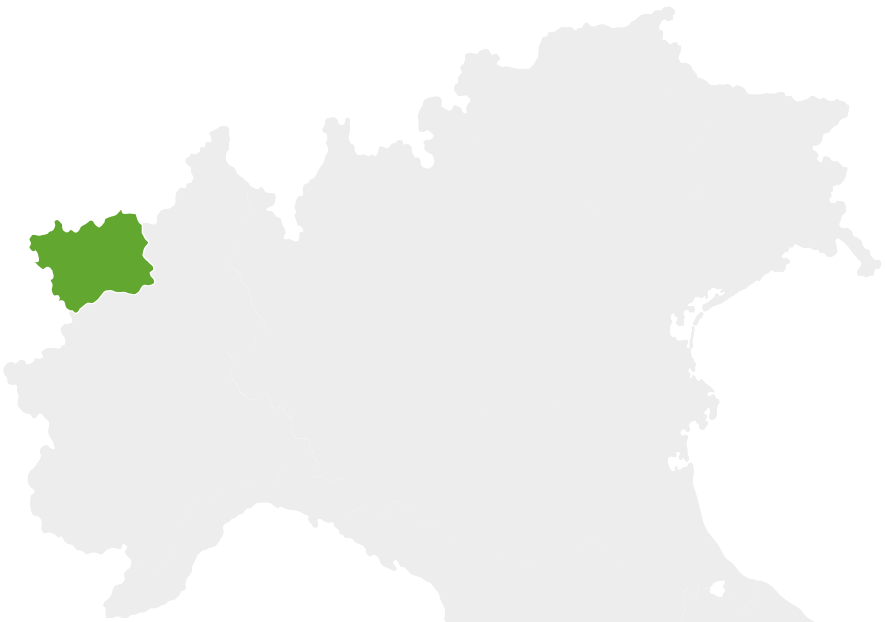
EDIZIONE OTTOBRE 2026



REGIONE VALLE D'AOSTA



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



VALLE D'AOSTA

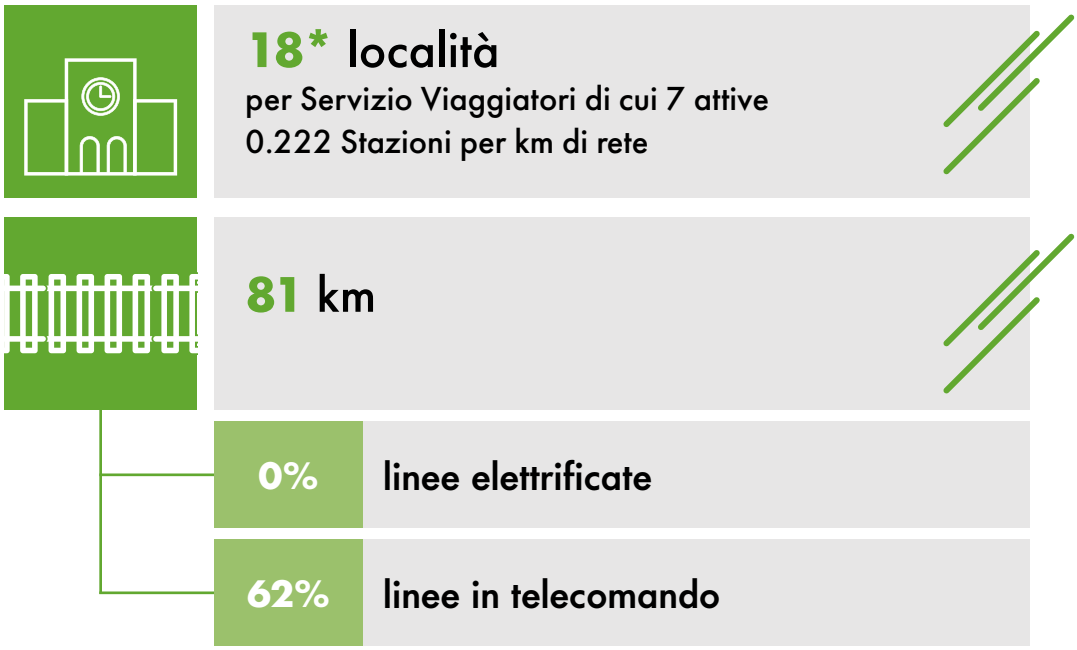
VALLE D'AOSTA

Infrastruttura e tecnologie	4
I servizi: scenario attuale	6
I servizi: scenario di sviluppo	8
Azioni di Piano	9
Overview delle azioni 2026 - 2030	13
Azioni di Piano 2026 - 2030	14

Infrastruttura e tecnologie

La Regione Valle d'Aosta si estende per 3.262 km² e conta 128 mila abitanti. Il territorio è suddiviso in 74 Comuni distribuiti in una sola Provincia.

La Regione si posiziona all'ultimo posto in Italia per numero di enti locali, per superficie, per popolazione e per densità abitativa.



Dati al 31 dicembre 2025
N.B. Sono considerate stazioni/fermate attive e attivabili ma prive del servizio commerciale

ALIMENTAZIONE

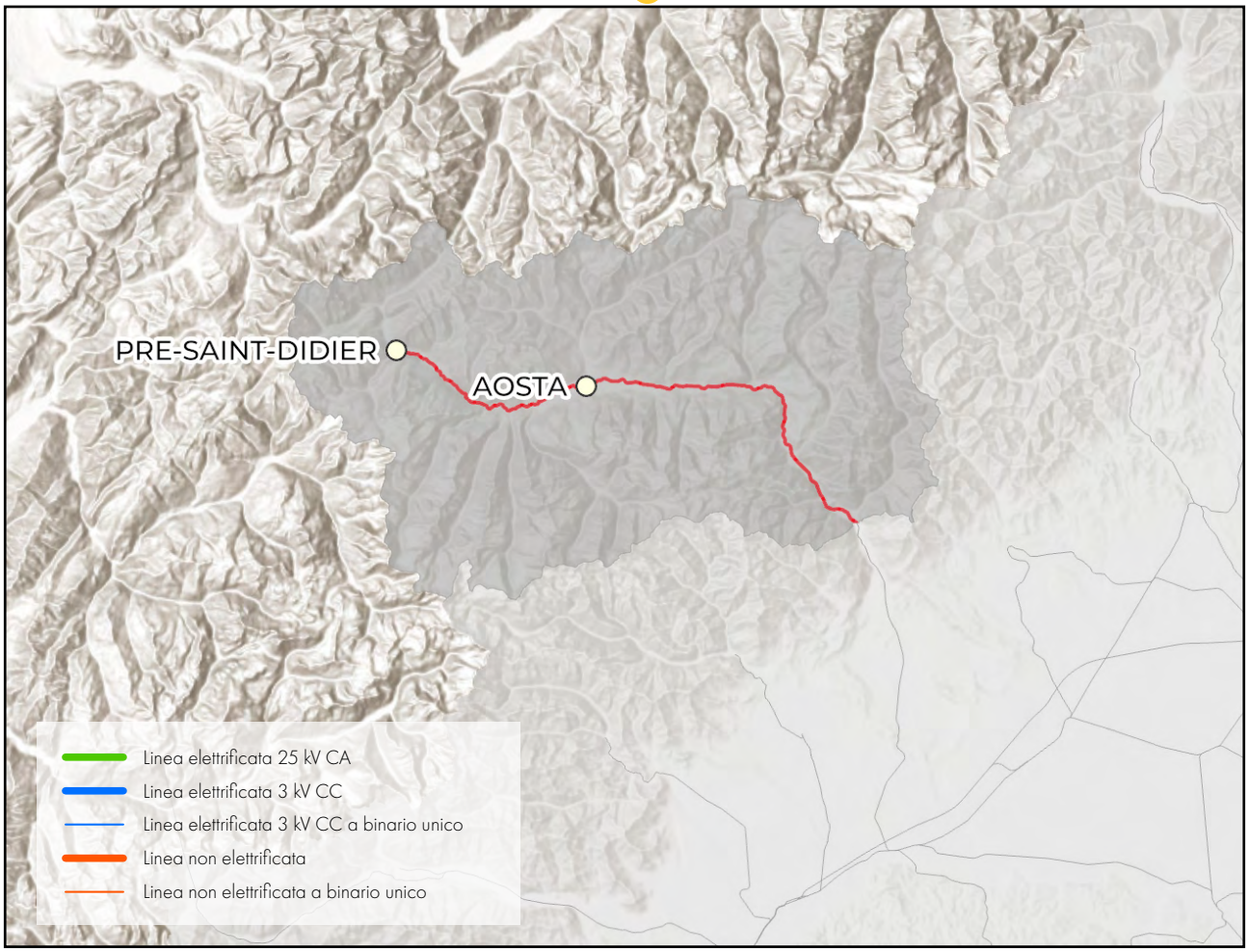
Linee elettrificate	
› Linee a doppio binario	-
› Linee a semplice binario	
Linee non elettrificate (diesel)	**81 km**

TECNOLOGIE PER IL TELECOMANDO E L'INTEROPERABILITÀ

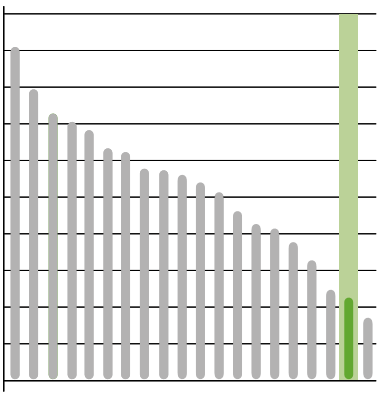
Sistemi di telecomando della circolazione	**50 km**

**Compresa la linea Aosta - Prè S.Didier*

N.B. Sono considerati esclusivamente i km di rete RFI in esercizio

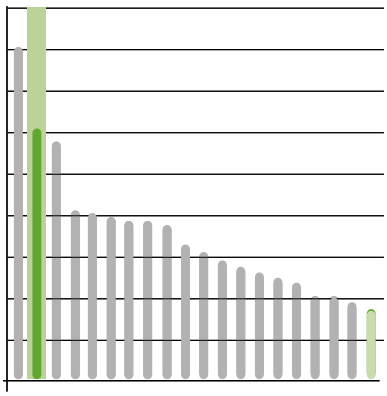


DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALL'AREA SERVITA



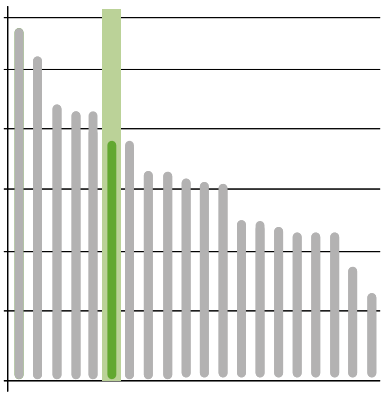
0,025 km/km²

DENSITÀ DI RETE RISPETTO ALLA POPOLAZIONE



630,5 km/ 10^6 ab

GRADO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA DA TRAFFICO TPL



9.511 treni*km TPL /km binario

Scenario pre-elettrificazione

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) gestisce in Valle d'Aosta 81 km di linee ferroviarie, tutti su rete complementare.

L'unica linea nella Regione è la Prè S.Didier - Aosta - Ivrea, a semplice binario.

Attualmente sono in corso lavori di elettrificazione della linea Aosta – Ivrea con contestuale sospensione di tutti i servizi ferroviari ivi esercitati sino all'orario 2027.

Al fine di fornire una caratterizzazione commerciale della linea se ne riporta lo scenario pre elettrificazione;, grazie all'utilizzo del nuovo materiale rotabile Bimodale è istituito un nuovo servizio diretto Torino - Aosta, a frequenza oraria, che consente di collegare i due capoluoghi in 1h 55' senza più prevedere rotture di carico.
A ciò si aggiungono i collegamenti più capillari Aosta - Ivrea che non presentano una struttura cadenzata ma sono calibrati sulle puntuali esigenze di mobilità del territorio.

Località di servizio principali del TPL

Località di servizio	N° fermate/giorno medio feriale
Aosta	44
Chatillon Saint Vincent	44
Nus	44
Pont Saint Martin	44
Verres	44
Hone Bard	20
Donnaz	10

Le Relazioni principali del TPL

Relazioni di traffico	N° treni/giorno medio feriale
Aosta - Torino Porta Nuova*	24
Aosta - Ivrea	20

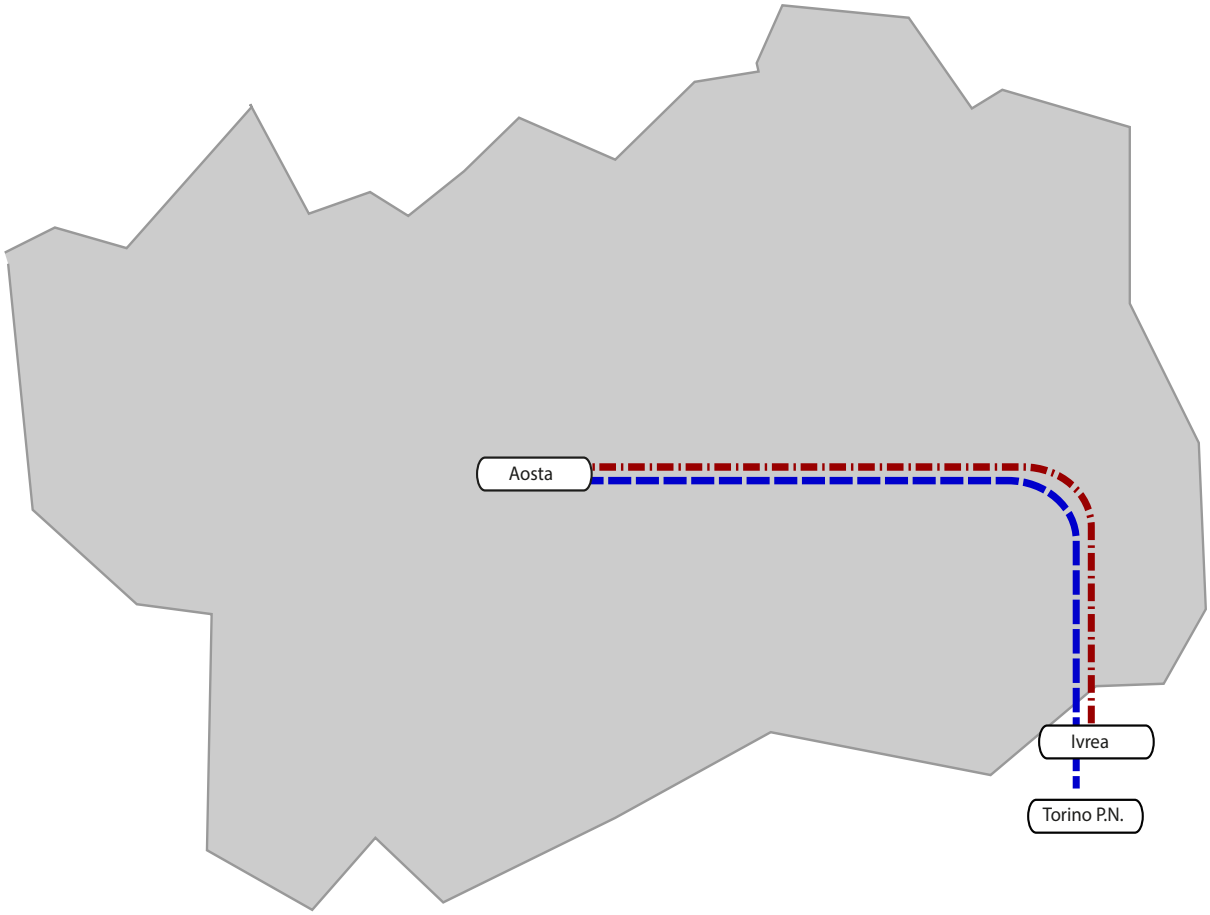
*I servizi della Aosta-Torino Porta Nuova sono attualmente limitati a Ivrea

Le connessioni TPL con le altre regioni come origine/destino dei servizi*

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Val d'Aosta	Piemonte
44	44 (100%)

* Scenario antecedente all'interruzione della linea per lavori di elettrificazione.

Il sistema ferroviario valdostano



0,7 milioni treni*km/anno

44 treni/giorno*

Valori orario 2025-2026 - contrattualizzato

LEGENDA

- Tratta a frequenza 15 minuti
- Tratta a frequenza 30 minuti
- Tratta a frequenza 60 minuti
- Tratta a frequenza 120 minuti
- Tratta a frequenza spot
- Tratta altro Gestore o estera
- Tratta RFI che prosegue con altro Gestore

* Scenario antecedente all'interruzione della linea per lavori di elettrificazione.

Scenario di sviluppo

L'Accordo Quadro con la Regione Valle d'Aosta, unitamente al Protocollo di Intesa per lo sviluppo dell'infrastruttura e dei servizi di trasporto, ha individuato gli upgrade necessari a conseguire benefici in termini di servizi ferroviari.

I principali interventi riguardano il potenziamento e l'elettrificazione della linea Ivrea – Aosta.

Questo permetterà di realizzare un servizio elettrificato diretto tra Torino Porta Nuova e Aosta cadenzato ogni 60'.
È previsto inoltre il ripristino del servizio regionale Aosta Prè S. Didier.

Velocità ed elettrificazione



Azioni di Piano

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE SCHEDE PROGETTO

1. TITOLO DEL PROGETTO

XXXXXXXXXXX

6. ANNO DI ATTIVAZIONE

20XX

(XXX: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx)

XXXXXXXXXXXXXXX

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2. RIFERIMENTO CDP 2022 - 2026

4. TIPOLOGIA DI BENEFICIO COMMERCIALE



VELOCITÀ

Il progetto con questo beneficio prevede l'incremento della velocità massima ammessa sulla linea. Ne deriva una diminuzione dei tempi di viaggio per alcuni servizi, espresso in minuti.



CAPACITÀ

Con il beneficio capacità si intende l'aumento dei treni che possono circolare sulla linea oggetto di intervento. Il beneficio è espresso in treni/g ed è dettagliato, se necessario, con un grafico rappresentante il modello di esercizio futuro.



ACCESSIBILITÀ ALLA RETE

Il beneficio rappresenta la possibilità da parte degli utenti di poter usufruire del servizio ferroviario grazie alla realizzazione di una nuova località di servizio.



REGOLARITÀ

Con il beneficio regolarità si vuole rappresentare l'impatto positivo che hanno i progetti sulla gestione della circolazione e sulla stabilità dell'orario di servizio.



PRESTAZIONI

Il beneficio prestazioni si applica a tutti quei progetti che prevedono un potenziamento di sagoma, modulo o peso assiale e che quindi permetteranno la circolabilità di treni con maggiori prestazioni.



GESTIONE DEI ROTABILI

Il beneficio rappresenta l'efficientamento dei movimenti «parassiti», siano essi interni alla stazione, o invii verso altre località di servizio.



GESTIONE DEGLI SPAZI DI STAZIONE

Il beneficio rappresenta la possibilità di poter sfruttare nuovi spazi di stazione o spazi riutilizzabili, liberati dei precedenti usi.

 INTERMODALITÀ	Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi servizi merci intermodali nave – treno.
 INTERMODALITÀ	Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi servizi passeggeri da/verso gli aeroporti.
 INTEGRAZIONE DELLA RETE	Grazie allo sviluppo dell'interoperabilità tra Stati, sarà possibile ridurre il tempo di attraversamento delle frontiere, migliorando l'utilizzo degli impianti e riducendo i movimenti di manovra.
 SOSTENIBILITÀ	In sostenibilità sono inseriti tutti i benefici che hanno un impatto positivo sull'interazione del sistema ferroviario con l'ambiente.
 ACCESSIBILITÀ PRM	Il beneficio è rappresentato nei progetti dove è previsto uno sviluppo dei servizi PRM

LEGENDA

1. Il titolo individua univocamente uno specifico progetto.
2. Indica la riga del Contratto di Programma 2022-2026 alla quale afferisce il finanziamento dell'intervento.
3. Sintetica spiegazione del progetto volta anche a fornire, a parere del Gestore, tutte le informazioni funzionali alle Imprese Ferroviarie per valutarne gli impatti diretti e indiretti sulla loro attività.
4. Indica qualitativamente la tipologia di benefici commerciali associati all'intervento, la distinzione di colori li colloca nei diversi business: il verde per il TPL, il rosso per il Lungo Percorso e il giallo per il Merci; nei casi in cui il beneficio ha effetto su più di un business, l'icona presenta contemporaneamente i colori relativi.
5. Indica quantitativamente il principale KPI prestazionale sotteso alla realizzazione dell'intervento.
6. Rappresenta l'anno previsto di attivazione all'esercizio con Circolare Compartimentale. In caso i progetti prevedano più fasi di attivazione che hanno ricadute in termini di benefici per le IF verrà data evidenza delle su menzionate diverse fasi.

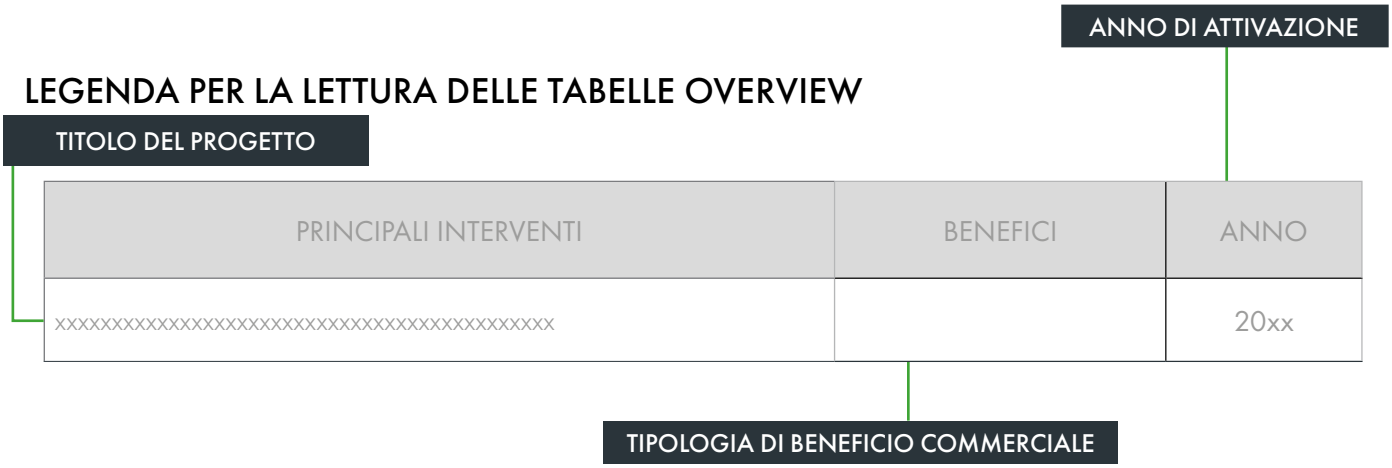
NOTE ESPLICATIVE

NB1: il beneficio legato a *velocità/tempi di viaggio* si riferisce a innalzamento della velocità di fiancata e/o recuperi di percorrenza e/o riduzione tempi di viaggio. Il reale beneficio potrà essere consolidato solo in relazione al modello di esercizio effettivo.
NB2: il beneficio legato all'incremento di *capacità* si riferisce al massimo numero di treni che possono essere commercializzati nella tratta potenziata. La reale possibilità di commercializzazione potrà essere consolidata solo in relazione al modello di esercizio effettivo. Il numero di treni/h si intende per senso di marcia se non diversamente esplicitato. Per i progetti che avranno un concreto impatto sull'aumento dei servizi, è rappresentato il modello di esercizio obiettivo, con il dettaglio dei nuovi servizi che verranno implementati.
NB3: il beneficio legato al miglioramento dell'*accessibilità* è associato a interventi che incrementano o facilitano i punti di accesso alla rete e/o consentono l'attivazione di nuovi servizi.
NB4: il beneficio legato alla *regolarità* è associato a interventi che riducono i ritardi derivanti da:

- conflitti di circolazione;
- guasti e degradi al sistema infrastrutturale.

NB5: il beneficio legato all'incremento delle *prestazioni* è associato a interventi per il business merci che permettono di aumentare il modulo e/o la sagoma e/o massa assiale di linea e/o potenziamento dei terminali.
NB6: il beneficio legato alla gestione dei rotabili è associato a interventi che variano la capacità dell'impianto.
NB7: il beneficio legato alla gestione degli spazi di stazione è associato a interventi che variano le superfici destinate all'attesa dei viaggiatori, all'attività commerciale delle Imprese Ferroviarie e alle altre attività commerciali.

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE TABELLE OVERVIEW



LEGENDA PER LA LETTURA DELLE ICONE PNRR

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU	Progetti in ambito PNRR con finanziamento dell'Unione Europea: "finanziato dall'Unione europea – NextGenerationEU"
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	MIT: Amministrazione Centrale titolare degli interventi PNRR per i trasporti
Italiadomani PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA	Italia Domani è il portale del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che si inserisce all'interno del programma Next Generation EU (NGEU), concordato dall'Unione Europea in risposta alla crisi pandemica.
PNRR Misura 1.X	Indicatore della Misura PNRR

LEGENDA PER LA LETTURA DELLE ICONE BENEFICI PRESTAZIONI

 SAGOMA	Dimensione massima di larghezza e altezza sul piano del ferro del rotabile ferroviario
 MODULO	Misura espressa in metri corrispondente ai binari di circolazione nonché alla lunghezza del treno di massima composizione che può circolare su di una linea in relazione alla capacità dei binari di incrocio e precedenza
 PESO ASSIALE	Si intende il limite massimo della massa del veicolo che grava su ogni asse ammesso su una linea
 TERMINALI	Il beneficio rappresenta la possibilità di poter progettare nuovi servizi merci da/per i terminali merci

Overview delle azioni 2026 - 2030

PRINCIPALI INTERVENTI	BENEFICI	ANNO
Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta		2026
Elettrificazione Ivrea-Aosta		2027

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta

PNRR
Misura 1.10

• 2026

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P123 - Elettrificazione Ivrea-Aosta e adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta

Descrizione del progetto

La linea Chivasso - Ivrea - Aosta rappresenta l'unica linea di collegamento della Valle d'Aosta alla rete ferroviaria nazionale. Il progetto prevede interventi infrastrutturali lungo l'intera linea per l'ottimizzazioni degli incroci ed il contestuale miglioramento dell'accessibilità in stazione.

Nel dettaglio, i benefici attesi saranno raggiunti tramite:

- l'efficientamento degli incroci nelle stazioni di Montanaro, Strambino, Hône-Bard e Nus: vi è l'obiettivo di ottimizzare la gestione dei treni incrocianti attraverso la realizzazione di sottopassi/sovrappassi, la velocizzazione di deviate e l'ammissione di movimenti contemporanei all'interno della medesima località;
- la velocizzazione in linea: per l'ammissione del rango C sull'intera linea Chivasso-Aosta, è previsto lo studio delle opere d'arte (circa 500 opere minori e 200 opere con luce maggiore di 3 m), per l'individuazione degli interventi necessari;
- l'installazione del Sistema di Controllo della Marcia del Treno (SCMT): è previsto l'upgrading del sistema di controllo della marcia del treno sulla tratta Aosta-Ivrea con sostituzione dell'attuale Sistema di Supporto alla Condotta (SSC). L'intervento risulterà coerente con l'elettrificazione della medesima tratta.

Nelle stazioni di Montanaro, Strambino, Hône-Bard e Nus sono previsti inoltre l'innalzamento dei marciapiedi ad h55 ed il raggiungimento della completa accessibilità per le persone a ridotta mobilità.

Benefici commerciali

REGOLARITÀ

Per i treni regionali: recupero medio di 1,5 minuti per i treni incrocianti nelle località oggetto dell'intervento

Elettrificazione Ivrea-Aosta

PNRR
Misura 1.10

• 2027

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Rif. CdP-I: P123 - Elettrificazione Ivrea-Aosta e adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta

Descrizione del progetto

Il progetto prevede l'elettrificazione a 3 kVcc della linea ferroviaria Ivrea-Aosta che si estende per 66,2 km ed è inserita nell'Accordo Quadro che RFI ha stipulato con Regione Valle d'Aosta.

Il progetto prevede:

- la realizzazione di nuove sottostazioni elettriche alimentate a media tensione a 15 kV;
- la posa in opera della linea di contatto con contestuale adeguamento delle opere d'arte e gallerie presenti per l'alloggiamento della stessa;
- l'adeguamento delle stazioni lungo la tratta mediante elettrificazione di tutti i binari di circolazione e la realizzazione dei portali estremi di stazione per il sezionamento rispetto alla linea;
- la realizzazione degli apparati di telecomando per la gestione operativa a distanza della Trazione Elettrica (DOTE).

Benefici commerciali



INTEGRAZIONE DELLA RETE

Ammissibilità per le Imprese Ferroviarie all'impiego di materiale rotabile completamente elettrico, in alternativa/sostituzione degli attuali treni bimodali circolanti sul percorso Aosta-Torino, caratterizzato da maggiore disponibilità in termini di capienza e maggiori prestazioni



SOSTENIBILITÀ

Riduzione dell'inquinamento ambientale e di emissioni

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Direzione Strategie, Sostenibilità e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture
Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Fotografie
© Archivio FS Italiane
© Adobe Stock

Le foto, di proprietà dell'archivio di FS Italiane, hanno esclusivo valore rappresentativo e non sono strettamente correlate alla sezione nella quale sono inserite

Edizione ottobre 2026

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE