INTERVENTO

Mozione: LER Sarre–Aosta-Quart

21 MAGGIO 2026

” ANDREA CAMPOTARO

Sottoponiamo oggi all'attenzione di quest’aula una proposta ormai depositata un mese fa che riguarda non solo un intervento infrastrutturale, ma una vera e propria visione di futuro per la mobilità della nostra regione.

Con questa mozione, chiediamo al Consiglio di impegnare la Giunta affinché si adoperi per la progettazione e realizzazione di raddoppi selettivi nella tratta ferroviaria Aosta-Quart e per la riattivazione della stazione di Quart. L'obiettivo è utilizzare la ferrovia come mezzo per la mobilità quotidiana nella Plaine, istituendo quella che abbiamo chiamato Ligne Express Régionale (abbreviata LER).

Scendiamo nel dettaglio della proposta.

Dobbiamo partire dai numeri e dalla realtà geografica. L'area compresa tra Sarre, Aosta, Saint-Christophe e Quart costituisce, nei fatti, un unico agglomerato urbano di circa 40.000 abitanti. È il cuore della Valle, il tratto a maggiore densità abitativa e produttiva, caratterizzato da flussi quotidiani imponenti di lavoratori, studenti e cittadini che si spostano per accedere ai servizi.

Oggi, questa mobilità grava interamente sulla strada, con una crescente congestione della Statale 26 e un impatto pesante sulla qualità dell’aria e sulla vivibilità dei nostri centri abitati. Come tutti sappiamo, l'infrastruttura ferroviaria attraversa già questo territorio, ma non prevede un servizio che tiene in considerazione la mobilità urbana.

Qualcuno potrebbe dire che un’idea di questo tipo non sia nuova. Risale infatti al 1996 il progetto "Métro du Mont Blanc". Tuttavia, per anni questa visione è rimasta chiusa in un cassetto a causa di limiti tecnici allora insuperabili: cioè, la mancanza di elettrificazione e il binario unico.

Oggi, però, il contesto è radicalmente mutato. Ci troviamo di fronte a tre novità fondamentali che aprono una finestra di opportunità irripetibile. E che sono il motivo per cui ha senso parlare oggi di questo tema.

1. L’elettrificazione della tratta Aosta-Ivrea è ormai in fase di ultimazione, rendendo finalmente possibile l'utilizzo di mezzi moderni, più silenziosi e a zero emissioni.
2. La riattivazione della Aosta–Pré-Saint-Didier è inserita nella programmazione degli interventi di Rete Ferroviaria Italiana

3. RFI sta elaborando proprio ora il DOCFAP (Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali) per i raddoppi selettivi sull'intera tratta Aosta-Chivasso.

Sarebbe un errore politico imperdonabile non chiedere con forza il raddoppio Aosta-Quart in questa programmazione nazionale. E attenzione: il raddoppio è la condizione indispensabile per permettere la convivenza tra i treni regionali a lunga percorrenza verso il Piemonte e un servizio urbano ad alta frequenza.

Cosa intendiamo, concretamente, per LER Sarre-Quart? Parliamo di un servizio ferroviario con caratteristiche metropolitane. La proposta prevede l'attivazione di nuove fermate (alcune già esistenti) in modo da rendere più fruibile e quindi attrattivo il servizio. Si potrebbe ad esempio ipotizzare nei 12 km di tratta un totale di 8 fermate: Sarre, Montan, Viale Europa, Aosta Istituto, Aosta Stazione, Quartiere Dora, Saint-Christophe e la stazione di Quart. Ma questa è solo una suggestione, perché magari - come vedremo tra un attimo - dai territori coinvolti potrebbero essere segnalate ulteriori esigenze.

L'obiettivo è raggiungere un servizio attraente. È garantire una frequenza di una corsa ogni 20 minuti in entrambe le direzioni, dalle 7:00 alle 22:00.

Questo sistema valorizza l'infrastruttura esistente, introduce fermate ad alta automazione e basso costo gestionale, e offre una regolarità che il trasporto su gomma non potrà mai garantire, specialmente nelle criticità invernali o negli orari di punta.

Non stiamo parlando di qualcosa di irrealizzabile, ma di un modello che è già vincente in altre realtà alpine, come la Merano-Malles in Val Venosta o la Trento-Malè-Mezzana, dove il treno è diventato parte integrante della vita dei residenti e dell'offerta turistica.

Un segnale politico forte ci arriva dal territorio. Il Consiglio comunale di Quart ha recentemente approvato una mozione che va esattamente in questa direzione. I rappresentanti di Quart chiedono la riapertura della stazione di Villefranche e la valutazione della realizzazione di un sistema tram-ferrovia nella tratta Sarre–Quart.

Il Comune di Quart pone poi una condizione che dobbiamo fare nostra e che è fondamentale per il successo del progetto: il potenziamento delle linee di trasporto verso le zone collinari. La ferrovia deve essere il "tronco" del sistema, ma le "radici" devono arrivare alle frazioni più alte, garantendo a tutti i cittadini l'accesso agevole alle stazioni. È questo il concetto di mobilità integrata che vogliamo promuovere.

Questa mozione non nasce dal nulla, non è solo un richiamo a progettualità del passato, ma è figlia dei documenti che questo Consiglio ha approvato, per altro da Consiglieri che oggigiorno siedono ancora in quest'Aula. È coerente con il Programma Strategico della legge 22/2016 in cui, al capitolo "Uso urbano della ferrovia tra Aosta e Sarre", si dice: "Il Consiglio comunale di Aosta, con ordine del

giorno approvato il 22 febbraio 2017, ha chiesto [...] l'uso della ferrovia per un servizio di trasporto urbano almeno nel tratto fra Aosta est e Sarre. - e continua - L'unico studio esistente su tale aspetto risale al 1996, nell'ambito del progetto "Métro du Mont-Blanc", e prevedeva la costruzione di un binario di circa 1,5 km affiancato a quelli esistenti tra Aosta e il quartiere Dora in modo da dedicare uno specifico binario al servizio ferroviario urbano separandolo da quello Aosta-Ivrea-Torino.

Da allora l'edificazione e l'infrastrutturazione del territorio è cresciuta, come la domanda di trasporto pubblico, introducendo però nuovi vincoli ed ostacoli sul percorso. Sulla base dell'evoluzione del tessuto urbano, sarebbe oggi opportuno ipotizzare il prolungamento di un eventuale servizio urbano verso Est almeno fino a Quart."

Questa visione la ritroviamo anche nel PUMS di Aosta, ma soprattutto è un pilastro della "Road Map per una Valle d'Aosta Fossil Fuel Free al 2040".

Non possiamo dichiarare di voler abbandonare i combustibili fossili se non offriamo ai cittadini un'alternativa reale, efficiente e moderna all'auto privata. Il settore dei trasporti è quello dove la sfida della decarbonizzazione è più difficile: il potenziamento del ferro, dove si ha già a disposizione un sedime ferroviario, è l'unica risposta seria.

Ci troviamo di fronte a una scelta di campo tra due modelli diversi di mobilità

- Da una parte, un approccio basato sulla gomma e su interventi frammentati
- Dall'altra, la scelta di fare della ferrovia l'asse portante della mobilità valdostana, unendo il servizio urbano del LER Sarre-Quart con la riattivazione ed elettrificazione della linea Aosta–Pré-Saint-Didier. Un asse portante, continuo, efficiente, in tutto il fondovalle: da PréSaintDidier a Pont-St-Martin.

Per noi, l'intervento tra Sarre e Quart non deve infatti essere un progetto isolato. È il pezzo di un mosaico che comprende il raddoppio selettivo verso Ivrea e il ritorno del treno ai piedi del Monte Bianco.

È la visione di una ferrovia che serve davvero alle persone nella loro vita quotidiana — per andare al lavoro, a scuola o dal medico — e non solo qualcosa che attraversa il paesaggio.

Molti valdostani sono stati abituati a pensare che la ferrovia sia un servizio poco affidabile o poco utile, basandosi su modelli di gestione vecchi di decenni. Quello che si dovrebbe fare è ribaltare questa percezione, proponendo una mobilità utile, concreta e moderna.

È chiaro che un progetto così va costruito bene. Anche il dibattito che si è aperto nel Consiglio comunale di Sarre è interessante, perché pone una questione reale: quella dell'utilità concreta per i cittadini. Ed è proprio qui il punto: se si dice che una

infrastruttura non risponde ai bisogni del territorio, il problema non è l'infrastruttura, è come è pensata, quanto ci crediamo e quanto decidiamo di investirci.

È comprensibile che oggi si faccia fatica a crederci, se il modello di riferimento è quello precedente al 2015: una linea con poche fermate, poco integrata, poco utilizzabile nella vita quotidiana.

Perché la differenza, alla fine, è tutta qui: continuare a considerare la ferrovia come qualcosa che semplicemente attraversa il territorio, oppure iniziare a trattarla come qualcosa che serve davvero alle persone. In altre parole, il rischio è quello di giudicare il futuro della ferrovia sulla base di un modello che qualcuno ha deciso, oltre 10 anni fa, di non far funzionare.

E su questo aspetto, sia a Sarre che a Quart si è detto che è invece necessaria una mobilità utile e concreta.

Ecco, questa proposta va esattamente in quella direzione: non solo riaprire la linea, ma aggiornarla in modo da rispondere ai bisogni quotidiani. Un modello già diffuso in molte realtà, con treni frequenti, fermate ravvicinate e un servizio davvero utile ogni giorno.

E questo vale ancora di più in un territorio come il nostro, dove le condizioni climatiche e la conformazione della Valle rendono ancora più evidente il valore di un'infrastruttura che non subisce le stesse criticità del traffico su gomma.

Per queste ragioni, con questa mozione, impegniamo la Giunta regionale ad intraprendere tutte le iniziative necessarie, nei confronti di RFI e degli altri soggetti competenti, affinché si creino le condizioni per il raddoppio della tratta Quart-Aosta e per la riattivazione della stazione di Quart, dando concreta attuazione all'utilizzo della linea ferroviaria come servizio di trasporto urbano lungo l'asse Sarre-Aosta-Quart, in coerenza con gli indirizzi già approvati e con gli obiettivi di mobilità sostenibile dichiarati a livello regionale.

Abbiamo una finestra temporale favorevole per le progettualità in corso, abbiamo il sostegno del territorio e abbiamo la necessità climatica ed energetica che ci impone di accelerare. Non sprechiamo questa occasione.