

INTERVENTI PRT

30 LUGLIO 2026

”

ANDREA CAMPOTARO

INTERVENTO 1

La collega Minelli ha anticipato alcuni nodi critici del piano regionale dei trasporti che intendo approfondire sotto il profilo tecnico.

Parto da un elemento che rilevo metodologicamente fallace. Il piano utilizza il sistema Bolzano-Oltradige come caso studio di riferimento per giustificare la scelta del BRT in Valle d'Aosta. Un caso studio per essere valido deve però possedere caratteristiche analoghe al contesto di applicazione per poter fungere da modello, condizione che qui però viene meno.

Occorre fare un passo indietro a quando la provincia autonoma di Bolzano valutò le soluzioni per il trasporto pubblico locale lungo quella specifica tratta di strada statale. Anche in quel caso furono messe a confronto soluzioni su gomma, il BRT, e su rotaia. E venne scelta la prima. Tuttavia bisogna evidenziare un dato dirimente. Nel caso Bolzano-Oltradige non esisteva una linea su rotaia da riattivare. Si trattava di progettare e realizzarla *ex novo*.

A tal proposito vi invito a prendere il piano dei trasporti e andare a pagina 70 della relazione generale dove si ammette che “le amministrazioni che hanno adottato sistemi BRT lo hanno fatto perché il corridoio territoriale, pur presentando valori di domanda non trascurabili, non era servito dalla ferrovia né lo sarebbe potuto essere in prospettiva per caratteristiche orografiche”. Il piano stesso ci sta dicendo che se esiste una ferrovia riattivabile il BRT non è la scelta idonea.

Dismettere un'infrastruttura esistente per sostituirla con un sistema nato per sopperire alla mancanza di binari è una contraddizione logica insanabile contenuta nello stesso piano che stiamo votando. Ma l'analisi ci svela delle altre incongruenze ancora più profonde sulla reale natura rapida del servizio BRT. Il sistema dell'Oltradige viaggia oggi su corsia riservata per il 42% del percorso con un progetto già approvato per estendere tale sede preferenziale al 75% della tratta proprio per superare gli ingorghi stradali.

Al contrario, per il contesto valdostano - e le audizioni tecniche ce l'hanno confermato - non sono previste corsie riservate sulla statale 26 se non, ove e solo se lo spazio lo consentirà, per minimi tratti in approccio delle intersezioni semaforiche. E su questo specifico punto rilevo inoltre che ANAS non è stata minimamente coinvolta per acquisire pareri tecnici né sulla fattibilità di avere delle corsie aggiuntive né sulla gestione dei semafori. E qui emerge una clamorosa simmetria procedurale: mentre la soluzione del tram-tyreno fino a Courmayeur è cassata proprio citando uno dei pareri di ANAS, per il BRT non è

stata condotta alcuna interlocuzione con ANAS. Si propone una soluzione su gomma senza essersi confrontati con l'ente gestore della strada. Il piano però è consapevole che l'efficienza di un BRT dipenda dalla segregazione del traffico e infatti propone di riutilizzare una parte del sedime ferroviario dell'Alta Valle per far transitare i bus.

Tuttavia proprio quella proposta rimane vaga. Si parla alternativamente di tratta Aosta/Sarre o Aosta/Villeneuve senza chiarire i criteri di scelta tra le due possibilità, senza analisi di fattibilità sui manufatti esistenti, banalmente se il viadotto di via Paravera sia idoneo, e soprattutto senza indicare dove e come dovrebbero avvenire le emissioni in statale. E anche su questo aspetto ANAS è stata completamente ignorata.

Affrontare la dismissione di una linea ferroviaria con questa superficialità progettuale è inaccettabile perché un'alternativa strategica di questa portata deve essere verificata nella sua realizzabilità prima di essere inserita in un piano, peraltro come unica linea da perseguire. Cosa ne deriva? In mancanza di una sede propria continua il BRT proposto rimarrà un servizio in sede promiscua affogato nella congestione di un'arteria che accoglie già fino a 35.000 veicoli al giorno verso Aosta. Quindi il paragone con Bolzano è tecnicamente nullo, lì il bus evita le code, qui ne farà parte.

Dobbiamo poi fare chiarezza sulla natura del mezzo. Nonostante le illustrazioni nel piano mostrino autobus snodati da 18 metri ad alta capacità, i tecnici hanno ammesso che tali mezzi non sono adatti al nostro contesto, sia in ragione delle pendenze e delle curve delle nostre strade, sia per neve e gelo, vista tra l'altro la criticità nella montabilità delle catene su tali mezzo. Quindi cosa succede? C'è stato detto in commissione: Il servizio si ridurrebbe a dei normali autobus, esattamente come quelli già in circolazione, vanificando la promessa di un trasporto rapido su massa. L'unica differenza sarebbe quella del pianale ribassato e della possibilità di appendere sul retro le biciclette.

Se cerchiamo un benchmark realmente equiparabile per morfologia e rete, dobbiamo guardare, ad esempio, alla linea Merano-Malles della Val Venosta. E a tal proposito ringrazio i colleghi della Quarta Commissione per aver accolto la richiesta di approfondimento che avevamo avanzato per analizzare quella tratta. In quel caso la provincia di Bolzano ha operato una scelta esattamente opposta di quella che si propone. Ha investito per riattivare e potenziare una ferrovia dismessa da 15 anni. Ma su quello studio, ecco questo sì che è un caso studio, tornerà il collega Torrione.

Concludo questo primo punto. Inserire in un piano strategico con orizzonte 2035 un modello BRT, privo di corsie preferenziali, spacciandolo per trasporto rapido, significa declassare l'Alta Valle a un servizio di serie B. Si rinuncia a un asse ferroviario continuo che permetterebbe di collegare Torino-Milano direttamente al Monte Bianco per sostituirlo con degli autobus con un'etichetta diversa, BRT, spacciata chissà per che cosa, ma destinato a non avere nulla di diverso dagli

autobus che già oggi circolano. È stato illustrato in commissione anche dallo stesso coordinatore del Dipartimento dei Trasporti: è una sigla.

Affronto ora un tema che riguarda la coerenza trasportistica del sistema: la rottura di carico nel nodo di Aosta e la frammentazione dell'asse portante regionale che per forza di cose ne deriva.

Il piano giustifica - qui attenzione - la dismissione della ferrovia Aosta/Pré-Saint-Didier definendo come obiettivo irrinunciabile l'eliminazione della rottura di carico attualmente esistente a Pré-Saint-Didier per chi è diretto a Courmayeur. Cioè si sta dicendo che l'unico caso in cui avrebbe senso investire sulla rotaia sarebbe quello in cui fosse possibile arrivare direttamente a Courmayeur. Tuttavia questa impostazione contiene una contraddizione logica insanabile. Per evitare un cambio di mezzo in una località periferica Pré-Saint-Didier il piano ne impone uno sistematico e molto più penalizzante nel cuore geografico funzionale della regione, cioè Aosta. Con la soluzione del BRT chiunque arriverà in treno da Torino e Milano o semplicemente anche Ivrea sarà obbligato a scendere alla stazione di Aosta, percorrere probabilmente 200, 250, 300 metri per trasbordare su un autobus per proseguire verso l'Alta Valle.

Quindi questo trasforma la stazione di Aosta in un imbuto della mobilità. Al contrario un sistema ferroviario ammodernato ha una capacità di carico e una regolarità dei flussi che un servizio bus, per quanto frequente, non può eguagliare, specialmente quando deve assorbire istantaneamente i flussi di passeggeri che arrivano con i treni. Sostituire una tratta ferroviaria esistente con la gomma significa rinunciare a un asse portante continuo lungo l'intero fondo valle, da Pont-Saint-Martin ai piedi del Monte Bianco.

In ingegneria dei trasporti la continuità della rete è il fattore chiave per la competitività del mezzo pubblico. Frammentare la dorsale ferroviaria propria ad Aosta, obbligando a un cambio forzato di vettore, declassa tecnicamente l'offerta di trasporto verso l'Alta Valle. Questa è una valutazione di efficienza del sistema.

Mantenere e ammodernare l'infrastruttura ferroviaria fino a Pré-Saint-Didier, tra l'altro in coerenza con la legge regionale 22/2016, con gli accordi con RFI, permetterebbe una fluidità di collegamento con il resto d'Italia che questo piano sceglie di spezzare, isolando l'Alta Valle dal sistema ferroviario nazionale.

Non possiamo ignorare che il nodo della stazione di Aosta è interlacciato con la proposta di riorganizzazione dell'area Porta Sud. Dall'analisi dei documenti e dalle audizioni in commissione, emerge chiaramente che si sta dando un rilievo che reputo tecnicamente distorto alla questione della ricucitura urbana della città.

Il piano prospetta la realizzazione di un grande attraversamento pedonale a raso tra via Bramafan e il piazzale della telecabina per pila, come un obiettivo irrinunciabile che giustificerebbe da solo la dismissione della tratta Aosta/Pré-Saint-Didier. Tuttavia, sotto il profilo tecnico ferroviario, questa proposta ignora la realtà operativa della stazione di Aosta. Come evidenziato in

commissione dagli addetti ai lavori, l'area interessata dall'ipotetico passaggio a raso è una zona dove si svolgeranno ordinariamente le manovre dei treni. Trasformare la stazione in una stazione di testa per consentire l'attraversamento in superficie non è quindi un'operazione neutra. Significa spostare tutte le manovre dei treni sul lato di Torino, andando a complicare la gestione del modo ferroviario. Inoltre, vi è un problema di fattibilità che il piano omette completamente. Se anche RFI cedesse il tracciato ferroviario dell'Alta Valle alla regione, le pertinenze della stazione, che si estendono proprio sull'area dell'attraversamento, rimarrebbero di competenza ferroviaria. Non abbiamo alcuna certezza sulla loro cedibilità, né sugli spazi di sicurezza che RFI continuerebbe a imporre per l'esercizio della tratta verso Torino, rendendo probabilmente l'obiettivo del passaggio a raso vano.

Io ho l'impressione che il tema della ricucitura venga oggi strumentalizzato per nascondere interessi che non c'entrano nulla con la mobilità.

Perché se l'obiettivo è davvero unire la città alla zona sud, si possono prendere in considerazione anche delle altre alternative infrastrutturali che non richiedono l'interruzione di una ferrovia strategica. Si può andare verso l'ampliamento del sottopasso esistente, la realizzazione di passerelle ciclopedonali all'altezza della torre di via Bramafan e della breccia nelle mura romane, che peraltro è di soli 4 metri. Insomma, soluzioni alternative che permetterebbero la permeabilità nord-sud salvaguardando l'asse portante del ferro.

Inoltre l'assessore Bertschy ha ammesso esplicitamente, lo aveva già fatto in Commissione ma poi lo ha ribadito in Consiglio intervenendo nella discussione della mozione sui raddoppi selettivi, che il territorio valdostano soffre le regole del trasporto ferroviario, regole che limitano pesantemente l'utilizzo dei suoli e lo sviluppo urbanistico. Lo smantellamento della ferrovia serve dunque a far decadere vincoli urbanistici e fasce di rispetto, che oggi impediscono di costruire o trasformare quei terreni. Ci troviamo di fronte a una situazione che io trovo paradossale, cioè un assessore alla mobilità che pianifica lo smantellamento di un'infrastruttura di trasporto protetta da una legge regionale non per migliorare i flussi, ma per liberare il territorio dalle regole tecniche della ferrovia. Si sta deliberatamente subordinando una visione strategica della mobilità alla rimozione di vincoli urbanistici.

Passo ora ad alcune considerazioni di carattere economico. Sarebbe ingenuo negare che l'ammodernamento di un'infrastruttura ferroviaria presenta effettivamente costi iniziali superiori alla messa in esercizio di un servizio bus. Tuttavia, il confronto economico del piano è viziato, e forse lo diceva anche il collega Centoz, dall'assenza di stime analitiche sui costi che la Regione dovrebbe sostenere, una volta acquisita la linea (che credo avvenga gratuitamente) per la bonifica, la trasformazione infrastrutturale, l'adeguamento dei manufatti per il transito di bus. Sappiamo invece che per la sola riattivazione della linea esistente fino a Pré-Saint-Didier erano stati previsti circa 71 milioni di euro, fondi a carico dello Stato e di RFI. Tuttavia, cosa fa il piano? Il piano usa la cifra di 450 milioni di

euro, costo stimato per il tram-treno in gallerie elicoidali fino a Courmayeur, per condannare ogni soluzione su ferro, e non esiste un'analisi aggiornata del solo ammodernamento della tratta fino a Pré-Saint-Didier.

Ma c'è anche da dire, però, che la valutazione di un investimento non può di certo fermarsi al solo costo di realizzazione. Un piano strategico deve considerare la resilienza generale del sistema, specialmente in un contesto montano. Sotto il profilo dell'affidabilità meteorologica, le audizioni dei rappresentanti dei lavoratori hanno confermato criticità operative insuperabili per la gomma. Gli autobus snodati o ribassati ipotizzati dal Piano presentano problemi di aderenza e manovre in condizioni di neve o gelicidio che il treno per sua natura non conosce. E questo è un dato storico. Nel dicembre 2015, poco prima della chiusura della linea dell'Alta Valle, il treno garantiva il servizio verso la Val digne proprio mentre la statale 26 era bloccata dal maltempo. Sostituire il treno con il BRT significa privare l'Alta Valle dell'unica infrastruttura capace di funzionare quando la viabilità ordinaria entra in crisi. Inoltre bisogna considerare che il mezzo su rotaia, ed è ampiamente dimostrato, attrae mediamente il 10% in più di utenza rispetto alla gomma a parità di tempi, grazie al maggior comfort e alla percezione di affidabilità.

Infine vi è il valore del marketing territoriale e della capacità di carico. Una ferrovia moderna vista Monte Bianco è anche un asset turistico, un asset turistico di valore anche internazionale. Proviamo a immaginare un progetto come "Monte Bianco in treno", con offerte integrate treno più funivia, che permetterebbe di intercettare flussi turistici che una flotta di autobus bloccati nel traffico dei rientri domenicali non potrà mai generare. Il treno inoltre garantisce spazi e facilità di trasporto per sciatori, per cicloturisti, che il bus per i suoi limiti fisici di capienza non può offrire in modo altrettanto efficiente.

In sintesi, concentrarsi solo sul risparmio immediato, peraltro che non è documentato - come dicevo - significa ignorare il valore strategico a lungo termine. La mobilità dell'Alta Valle non dovrebbe essere una spesa da tagliare, ma un'infrastruttura di sviluppo da potenziare seguendo il modello del resto d'Europa.

Concludo il mio intervento affrontando la questione della visione strategica del lungo periodo e rispondo a una critica che ci è già stata mossa parlando delle infrastrutture ferroviarie, l'accusa di avere una visione romantica e nostalgica del treno, ideologica. Difendere la ferrovia Aosta/Pré-Saint-Didier significa applicare principi tecnici di efficienza e resilienza che governano la mobilità moderna in tutta Europa. E' evidente che il ripristino della linea non può essere un semplice ritorno al passato. Esso richiede approfondimenti tecnici rigorosi, aspetti che oggi il piano ignora totalmente. L'ottimizzazione del numero di corse, la soppressione di passaggi al livello in favore di sovrappassi e sottopassi, l'individuazione di nuove fermate strategiche per aumentare la capillarità del servizio, ascoltando anche le esigenze che arrivano dal territorio. E' però tecnicamente illogico che un piano strategico, che dovrebbe tracciare la rotta per i prossimi dieci anni, assuma come

soluzione di riferimento la strada meno approfondita dal punto di vista della fattibilità e meno sensata sotto il profilo trasportistico.

Sostenere che l'unica via percorribile sia lo smantellamento di un binario esistente per sostituirlo con autobus e viaggeranno nel traffico della Statale 26 è una rinuncia al progresso della nostra rete di mobilità.

Questa criticità che ho provato a raccogliere nel mio intervento non sono però degli inciampi isolati del piano, ma è un sintomo di debolezza metodologica che pervade l'intero documento. Come ha ricordato anche la collega Minelli, ci troviamo nell'assurda posizione di votare l'aggiornamento di un piano che nei fatti non è mai esistito per quasi tre decenni, e questa lunghissima gestazione ha prodotto un testo frammentato e in molti passaggi in aperta contraddizione con le sue stesse premesse. Approvare oggi questo documento significa arrendersi a una visione trasportistica che è debole e incoerente, che priva il territorio di una vera spina dorsale ferroviaria e lo condanna a una mobilità frammentata e dipendente dalla gomma.

Voi oggi andrete avanti con questo strumento, ma io davvero vi invito a riflettere su qualcuno di questi punti che ho citato.

INTERVENTO 2

Quando sono andato a studiare fuori regione io, come tanti coetanei, sono stato obbligato per anni a utilizzare l'auto privata per carenza di alternative del trasporto pubblico e organizzavamo dei viaggi in condivisione con gli altri studenti valdostani per ammortizzare i costi e i disagi di un sistema che non è interconnesso.

Parliamo quindi di interconnessioni. Sostenere che un hub di interscambio tra BRT dell'Alta Valle e treno ad Aosta sia una scelta efficiente è un'affermazione che è condivisibile solo nel caso in cui non ci sia una linea ferroviaria da riattivare. Pensare che il cambio di mezzo treno-bus sia più efficiente di treni diretti o del cambio treno-treno non regge.

Con questo piano, con questo voto, si sta abbandonando la possibilità di avere un asse portante continuo di mobilità, lo ribadisco, che consenta a un viaggiatore di arrivare dal Piemonte, dalla Lombardia, fino ai piedi del Monte Bianco. State barattando un'infrastruttura strategica nazionale i cui costi di ammodernamento sarebbero anche a carico dello Stato con un progetto regionale incerto e tecnicamente debole. Vi invito a riflettere sulle responsabilità di questa scelta.

Non stiamo solo discutendo di autobus o di treni, stiamo decidendo se la Valle d'Aosta debba restare agganciata ai corridoi di mobilità italiani e europei o se debba isolarsi in una visione provinciale e anacronistica della mobilità su gomma. Io ho fatto attività di ricerca per un anno in una città da 26 milioni di abitanti, spostandomi quotidianamente con metropolitane e treni. Io questa visione, per

quanto legittima, non riesco proprio a comprenderla, ma probabilmente non la comprende nemmeno la stessa società di Bologna che si è occupata della stesura del piano. Perché dico questa cosa? I progettisti del piano sanno che il BRT non è un'alternativa paritetica alla ferrovia. Nel piano dei trasporti della provincia di Bolzano, che è stato redatto dalla stessa società, si indica che il trasporto ferroviario va considerato quale spina dorsale del sistema della mobilità sostenibile se si vuole creare un sistema affidabile e sicuro. Ma il dato più significativo emerge dalla definizione degli ambiti di applicazione di un BRT. Come dicevo prima, visto che è scritto anche nel nostro piano, anche in quello di Bolzano si sostiene che la realizzazione di linee BRT è esclusiva di corridoi non serviti dalla ferrovia. Per la società di pianificazione, il BRT è una soluzione di ripiego per zone orograficamente impossibili da raggiungere con i binari. Non è una tecnologia per sostituire una ferrovia esistente e riattivabile. Infine, per chiudere il paragone, il documento di Bolzano attribuisce il merito della riduzione dell'uso dell'auto privata principalmente allo "sforzo particolarmente degno di nota sul potenziamento del sistema ferroviario. Ciò dimostra che la vera diversione modale si ottiene con il ferro, mentre il BRT ha un ruolo complementare e decisamente più limitato."

Veniamo ora alla dichiarazione di sintesi, il documento che dovrebbe rappresentare il culmine del processo di partecipazione della valutazione ambientale strategica e che invece si rivela essere nei fatti una pietra tombale posta su ogni tentativo di confronto tecnico e democratico. Dalla lettura dei documenti, citava prima il collega Torrione alcuni dati, abbiamo 220 osservazioni presentati da 30 diversi soggetti in cui ci sono enti, associazioni, società, cittadini, solo 10 vengono accolte, 131 sono liquidate con la dicitura "non necessita di recepimento" e 55 sono esplicitamente respinte. Questo non è un processo di mediazione come la ratio stessa della VAS imporrebbe ed è una chiusura amministrativa che ignora completamente i rilievi tecnici.

L'esempio più rilevante di questo approccio riguarda le osservazioni della SAV. La concessionaria che l'infrastruttura la gestisce quotidianamente ha sollevato delle criticità tecniche insuperabili su due punti cardine del piano. Dove parla della terza corsia dinamica la SAV ha chiarito che sull'A5 questa misura non è attuabile a causa delle caratteristiche geometriche del tracciato e della presenza di innumerevoli opere d'arte, ponti, gallerie che non consentono l'uso della corsia di emergenza per il deflusso. Cosa risponde il piano? Liquida queste preoccupazioni come osservazioni aprioristiche, rinviando il merito tecnico a futuri studi. E' paradossale che si definisca aprioristica la valutazione tecnica di chi ha in mano i dati dell'esercizio stradale. Sull'hub di Aosta Est, SAV avverte che il sistema di svincoli ipotizzato potrebbe generare code sul tratto tangenziale ostacolando il traffico pesante internazionale verso il Monte Bianco e compromettendo la sicurezza stradale. Anche qui il piano risponde che la fattibilità è confermata dai propri consulenti e che i flussi non paiono elevati rimandando ancora una volta a successivi studi di dettaglio.

Ma anche le osservazioni del Comune di Aosta sono state trattate con una superficialità preoccupante. Il comune rileva che il PRT non prende formalmente in analisi gli strumenti urbanistici vigenti come il PUMS e il PGU pur essendo questi pilastri della mobilità del capoluogo. Sulla ferrovia e il BRT il Comune segnala che la scelta del BRT supera quanto previsto dai propri piani che invece puntavano su tram-treno o ferrovia e chiede approfondimenti sulla reale fattibilità del passaggio a raso in stazione. La risposta nella dichiarazione di sintesi è però tautologica. Si dice che il comune condivide le azioni e che l'osservazione non necessita di recepimento, ignorando i dubbi tecnici espressi proprio dal Comune e sulle interferenze con le aree di manovra dei treni che erano sollevate. Quando il Comune chiede poi di affrontare nodi di situazioni reali come l'asse di via Parigi, di via Roma, l'area del Pont-Suaz, il piano si nasconde dietro la natura dei documenti. Dice che il piano è un documento strategico generale, dichiarando che le problematiche sono di estremo dettaglio e quindi non accoglibili.

Quindi un filo rosso attraverso tutte le controdeduzioni è il rinvio sistematico a fasi successive. Verrà trattato in un DOCFAP, in un DIP, in progetti di fattibilità.

Si decide oggi di smantellare una ferrovia o di realizzare degli svincoli autostradali ma si rimanda a domani la dimostrazione che queste visioni siano possibili. Come sottolineato dagli uffici regionali stessi, dalle associazioni. Un piano strategico dovrebbe però basarsi su delle scelte che in qualche modo si possano attuare, che siano in qualche modo state verificate nella loro coerenza con degli ambiti inedificabili, con dei vincoli idrogeologici. Invece troviamo risposte sconcertanti come quelle date a chi solleva dei dubbi sullo svincolo di Morgex.

Si ammette che in passato aveva ricevuto una VIA negativa, ma si sostiene che le esigenze sono mutate. Come se il mutamento dei flussi potesse cancellare i vincoli che già c'erano.

Infine non posso non rilevare come il piano ignori deliberatamente leggi regionali come la legge regionale 22 del 2016 che non viene nemmeno citata dalla dichiarazione di sintesi nonostante numerose osservazioni ne chiedessero il rispetto. Ignorare una legge votata all'unanimità significa minare la legittimità stessa di questo piano.

In conclusione questa dichiarazione di sintesi non è un documento di recepimento ma è un manuale di illusione delle criticità. Sono state respinte le osservazioni tecniche dei gestori, avete ignorato i dubbi urbanistici dei comuni, avete trasformato la partecipazione in un simulacro, un piano che ha paura del confronto tecnico e che liquida come aprioristiche le preoccupazioni fondate. Il portatore di interesse non è un piano per il futuro ma è un atto di forza che condannerà la nostra mobilità all'inefficienza per i prossimi anni.

Per queste ragioni il mio giudizio sulla gestione delle osservazioni VAS è totalmente negativo e se sia un minimo di onestà intellettuale lo si evidenzia.