

INTERVENTI PRT

30 LUGLIO 2026

”

MINELLI CHIARA

1. ATTO DELIBERATIVO ALL'ESAME DEL CONSIGLIO

Oggi il Consiglio regionale è chiamato a pronunciarsi su un Atto deliberativo composto da tre documenti: relazione generale, rapporto ambientale e dichiarazione di sintesi, nella versione di aprile 2026, che costituiscono il Piano regionale dei Trasporti 2035; cioè sembrerebbe di capire che dobbiamo approvare dei documenti che ci dicono come funzionerà il sistema dei trasporti in Vda nel 2035.

In realtà quello che abbiamo in mano non è un Piano ma un insieme di temi, di schede, di flash, di dichiarazioni che parlano di mobilità, accostati l'uno all'altro senza però una visione complessiva. E come se dicessimo: "Idee sparse su alcuni aspetti della mobilità in Valle di Aosta. Oggi e in futuro". Ecco, quello sarebbe un titolo più appropriato.

Se prendiamo il documento base, cioè la Relazione generale ed andiamo a leggere l'Indice troviamo al primo punto: "Cornice motivazione all'aggiornamento del Piano regionale dei Trasporti". Il lavoro viene cioè presentato come un aggiornamento di un Piano, che in realtà non esiste e non è mai esistito perché non è mai stato approvato, pur in presenza di un obbligo a redigerlo ed approvarlo, stabilito da una legge regionale che risale a ben 29 anni fa.

Ad aumentare la confusione e a far pensare all'esistenza di un vero Piano precedente c'è anche il fatto che il PRT contiene e descrive due maxi progetti che in realtà, come è scritto a pag 10 della Relazione generale, fanno parte di uno "scenario evolutivo" che si colloca dopo il 2035, e che esula quindi dal Piano.

2. RICOSTRUZIONE DALLA LEGGE DEL 1997 ALLA BOZZA DEL 2021

Per cercare di mettere un po' d'ordine sulla situazione attuale è bene ricostruire la cronistoria del PRT. La normativa regionale, fin dalla legge n. 29 del 1997, aveva previsto che i servizi di trasporto pubblico avvenissero nell'ambito di una programmazione complessiva tramite un Piano Regionale dei Trasporti. Un dettato normativo che è stato bellamente ignorato per oltre vent'anni, finché nel 2018, a fronte di rilievi ministeriali e al rischio di perdita di contributi statali ed europei, è stata infine affidata la redazione del PRT ad un raggruppamento di imprese.

A febbraio 2019 la società incaricata ha consegnato una prima bozza su cui è stata avviata una fase di concertazione e confronto. La bozza è stata trasmessa alla IV Commissione consiliare, al Celva, alle OO.SS., alle associazioni dei consumatori ed

ai principali portatori di interesse. Sono state presentate numerose osservazioni scritte che sono state esaminate dalla società TPS.

Dalla fine del 2019 all'ottobre 2020 il dossier si è fermato a causa della crisi politica e del successivo scioglimento del Consiglio regionale.

Con l'insediamento del nuovo Governo nell'ottobre 2020 è stato possibile riprendere il percorso, e la versione PRT del febbraio 2019 è stata minimamente aggiornata dalla società Tps.

La nuova bozza del febbraio 2021 era pronta per essere trasmessa alla procedura di Vas e poi approdare in Consiglio, ma l'allora maggioranza, con atteggiamento ostruzionistico, ha deciso di non procedere. Per un anno tutto è rimasto fermo ed è poi stata la Giunta con ai Trasporti un assessore ad interim ad avviare la procedura di VAS, su quello stesso testo del 2021, che si è conclusa nell'agosto 2022, senza che poi il Piano venisse portato all'esame ed all'approvazione del Consiglio.

Nel giugno 2024 nuovo Aggiornamento, per cui viene annunciato l'avvio a procedura di VAS, ma poi di fatto essa ha inizio solo a dicembre, perché è stato necessario aspettare pareri dalla Francia visto che è stato inserito anche il raddoppio del tunnel. Infine ad aprile 2026, dopo la procedura di Vas e le 218 osservazioni da parte di 31 soggetti, ulteriore aggiornamento.

Recuperare il filo logico del Piano in questo percorso lungo e tortuoso, in cui dopo un primo testo base ci sono stati ben tre aggiornamenti, e due procedure di Vas, non è certo agevole e nella documentazione ora all'esame del Consiglio ci sono evidenti “buchi” e contraddizioni, sia nella Relazione generale sia nel Rapporto ambientale.

3. GLI AGGIORNAMENTI DEL 2024 E 2026

Gli aggiornamenti 2024 e 2026 in realtà rappresentano uno stravolgimento della bozza di Piano della prima fase, quella del 1919 e del febbraio 2021. In quei testi c'era una visione che si può riassumere nell'espressione “cura del ferro” cioè l'idea di una politica che punta a fare del trasporto su rotaia l'elemento centrale dell'organizzazione della mobilità. Questa visione viene cancellata negli aggiornamenti del 2024 e 2026. Emblematici in questo senso sono l'inserimento nell'aggiornamento di tre importanti temi, quali il raddoppio del Traforo stradale del Monte Bianco, l'ampliamento dell'Autostrada in Bassa Valle e lo smantellamento della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier per sostituirla con un servizio di autobus. L'inversione di rotta rispetto alla bozza di PRT del febbraio 2021 è netta, a nostro avviso negativa, e comunque richiederebbe maggiori spiegazioni, informazioni e analisi, soprattutto per i tre più grossi interventi sopra citati, che mancano pressoché completamente di adeguate illustrazioni.

Va fra l'altro rilevato che questi tre interventi dal rilevante impatto ambientale non sono neppure analizzati nel “Rapporto ambientale” di giugno 2024. Tale documento di 153 pagine contiene ben 36 pagine che si soffermano sull'impatto

dei nuovi ipotizzati svincoli autostradali di Aosta e Courmayeur e nulla rispetto alle tre importanti opere sopra citate, che hanno un impatto ambientale notevolmente superiore a quello degli svincoli autostradali citati.

Con gli aggiornamenti di Piano ora all'esame del Consiglio, i chilometri di ferrovia presenti in Valle d'Aosta invece di aumentare significativamente, come richiederebbe la "cura del ferro" consigliata dalle normative europee, diminuiscono notevolmente, perché si smantella la tratta Aosta-Pré-Saint-Didier, mentre i chilometri di strade e autostrade crescono considerevolmente. E' il contrario di ciò che viene raccomandato. Sono previsti 35 chilometri in più di autostrada e di tunnel stradale e 32 Km in meno di ferrovia.

4. RADDOPPIO DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO

Al grande tema del raddoppio del Traforo stradale del Monte Bianco il PRT dedica solo 14 righe, metà della pagina 20. Per pudore non si parla di "raddoppio", ma di "separazione delle corsie". Le canne diventano due, quindi l'infrastruttura raddoppia le sue dimensioni, ma il PRT, sfidando il senso del ridicolo, afferma che "NON aumenta la capacità della infrastruttura". E' del tutto evidente che la maggior capacità si tradurrà in un maggiore traffico, in particolare dei Tir, i camion internazionali a lunga percorrenza, fonte di grave pericolo, congestionamento e inquinamento. Il progetto di raddoppio del Tunnel è osteggiato da tutti i Comuni della vallata di Chamonix per il degrado ambientale che comporterebbe ed è in contrasto con l'obiettivo del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi e con l'obiettivo dell'Unione Europea di ridurre il transito dei Tir attraverso le Alpi, come ha ricordato CIPRA nelle sue osservazioni alla VAS. Non a caso l'Unione Europea sta finanziando opere ferroviarie imponenti come il collegamento di base fra Lione-Torino, il Terzo valico per superare l'Appennino ligure e la galleria di base del Brennero. L'obiettivo europeo è di trasferire quote crescenti di trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Il PRT si pone in aperto contrasto con tale indirizzo.

5. AMPLIAMENTO TRATTO AUTOSTRADALE BASSA VALLE

Alle pagine 21-23 della Relazione generale viene esposta la confusa idea di migliorare il deflusso del traffico autostradale in Bassa Valle con un intervento di allargamento - su entrambi i lati - di un tratto autostradale di 23 Km da Montjovet a Quincinetto e la costruzione fra Hône e Donnas di una nuova galleria a doppia canna in sostituzione dell'attuale.

E' sorprendente che tale proposta venga presentata senza minimamente analizzare quali sono le criticità che determinano gli incolonnamenti automobilistici nei rientri verso il Piemonte e la Lombardia nei fine settimana estivi e in occasione di alcune festività. Non c'è un'analisi delle criticità che determinano la difficoltà di deflusso né della frequenza del fenomeno. Non si comprende che significato possa avere allargare i 23 chilometri fra Montjovet e Quincinetto quando poi l'Autostrada prosegue verso Ivrea con le stesse caratteristiche attuali e poi ancora oltre nel Raccordo fra A5 e A4.

E' stata la stessa Sav nelle sue osservazioni al PRT, a evidenziare perplessità e difficoltà rispetto alla proposta di realizzazione della cosiddetta terza corsia dinamica in bassa valle da attivare nelle giornate di contro-esodo. Considerazioni ribadite del resto da Sav in audizione in Commissione.

6. FERROVIA AOSTA-IVREA-CHIVASSO

Nel primo trimestre del 2021 si è verificato un fatto di notevole importanza per la tratta ferroviaria Ivrea-Aosta. Nonostante la diffusa ostilità di buona parte dell'allora maggioranza regionale, si è ottenuto l'inserimento del progetto di elettrificazione della tratta nell'elenco delle opere finanziate con il PNRR. Decisione fondamentale che ha dato copertura finanziaria all'opera e tempi definiti per la sua realizzazione, visto che le opere PNRR devono essere terminate entro il 2026.

Un passaggio fondamentale per la ferrovia valdostana. Eppure il PRT sottovaluta il cambiamento intervenuto, nulla dice sugli effetti positivi che avrà l'elettrificazione della tratta ed in particolare sul fatto che si potrà utilizzare una gamma molto ampia di elettrotreni, che da ogni punto della rete ferroviaria italiana si potrà arrivare fino ad Aosta, che permetterà di avere una adeguata capacità di trasporto e maggiore regolarità del servizio.

La realizzazione dell'elettrificazione e i contestuali interventi per consentire gli incroci dinamici dei treni nelle stazioni consentiranno di rendere più rapidi i collegamenti. Ma è indubbio che molto rilevanti e positivi per la velocizzazione sarebbero gli interventi di raddoppio della tratta fra Chivasso ed Ivrea e anche di alcuni raddoppi selettivi mirati in Valle d'Aosta.

Su questo tema dei raddoppi selettivi, su cui Rete Ferroviaria Italiana sta lavorando e su cui ci sono delle bozze, il PRT è troppo reticente e non fornisce indicazioni significative. Dovrebbe invece farlo, e lo dovrebbe fare ora, anche per dare indicazioni a RFI. Sappiamo infatti che RFI sta valutando il raddoppio fra Verrès ed Hone: noi riteniamo che andrebbe proposto dalla Valle d'Aosta anche il raddoppio fra Quart e Aosta indispensabile per poter usare anche la ferrovia per un servizio urbano nella Plaine.

7. FERROVIA AOSTA/PRE'-SAINT-DIDIER

Il PRT imbocca la strada della dismissione della ferrovia dell'Alta Valle. Si tratta di un totale cambiamento di rotta rispetto al testo del febbraio 2021. Secondo il nuovo PRT il servizio di trasporto ferroviario verrebbe sostituito da un Metrobus/BRT. La proposta è in contrasto con la normativa regionale e con vari Piani/Programmi regionali e nazionali vigenti:

1. Legge Regionale n. 22/2016 che prevede la riattivazione della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier.
2. Accordo Quadro del 2017 tra la Regione e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che prevede il ripristino del servizio ferroviario con oneri a carico di RFI.

3. Programma Strategico di Interventi per la Ferrovia approvato dal Consiglio Regionale nel luglio 2019 che dà attuazione coerente a quanto previsto dalla legge regionale n. 22/2016
4. Roadmap per una Valle d'Aosta Fossil Fuel Free, approvata con deliberazione della Giunta regionale n. 151 in data 22 febbraio 2021, che prevede la riapertura ed elettrificazione della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier
5. Piano Industriale delle Ferrovie dello Stato al 2031, che include la riapertura della tratta Aosta-Pré-Saint-Didier.

La proposta di dismettere la ferrovia è in palese contrasto con tutta l'azione politica condotta fra il 2016 e il 2021, che ha permesso di rilanciare un impegno della Regione dopo decenni di trascuratezza. Nel 2017 Regione e RFI, oltre all'Accordo Quadro sulla complessiva politica ferroviaria, hanno infatti sottoscritto anche un Protocollo di intesa per l'istituzione di un Tavolo Tecnico per la definizione degli interventi sia sulla tratta Aosta-Ivrea, sia sulla tratta Aosta-Pré-Saint-Didier.

Sulla base dei contenuti dell'Accordo Quadro e delle indicazioni di quel Tavolo tecnico, oggi dimenticato, RFI ha compiuto gli studi e le elaborazioni necessarie ed ha redatto il Progetto di fattibilità Tecnica e Economica, cioè il progetto con tutte le opere necessarie per riaprire la linea Aosta-Pré-Saint-Didier. Con l'attuale proposta del PRT si abbandonerebbe un progetto concreto di riattivazione della linea ferroviaria per abbracciare un'idea assurda, quella del Metrobus con BRT. Ma su questo aspetto interverrà in modo puntuale il collega Campotaro, mentre il collega Torrione si concentrerà sull'esempio della ferrovia della Val Venosta, che può essere decisamente utile per comprendere ciò che potremmo progettare per la nostra realtà.

A nostro avviso la proposta del BRT è impraticabile e sbagliata, riteniamo necessario su questo punto confermare il progetto di ammodernamento e di riattivazione della ferrovia Aosta –Pré-Saint-Didier. Una soluzione che è più praticabile e vantaggiosa, capace di trasportare più passeggeri con meno inquinamento e di ridurre la pressione sulla strada statale, migliorando complessivamente la mobilità, la sostenibilità e la sicurezza nell'intera Alta Valle d'Aosta.

8. AUTOBUS E BRT

E' certamente condivisibile la sollecitazione del Piano di una revisione complessiva delle linee di trasporto su gomma extraurbane e l'istituzione, per tutte le principali vallate laterali, di un servizio meglio coordinato con gli orari ferroviari, tale da garantire un'efficace adduzione dalle valli laterali alla ferrovia di fondovalle.

Non si condivide invece l'enfasi posta sui BRT. Si tratta di una tipologia di autobus e di un sistema di trasporto non adatti alla Valle d'Aosta ed inoltre, da quanto si evince dal PRT, nel fondovalle questi Bus rapidi verrebbero di fatto a svolgere un

ruolo concorrente rispetto alla ferrovia. Ma anche su questo aspetto interverrà più specificatamente il Consigliere Campotaro.

Manca inoltre nel Piano una riflessione approfondita sul ruolo che potrebbero avere i servizi automobilistici a chiamata, soprattutto a servizio della mobilità nelle vallate laterali, ed anche sui servizi estivi e invernali all'interno delle valli, svolti con le navette. Servizi che ora sono limitati a periodi troppo brevi.

9. IMPIANTI A FUNE

Nella Relazione generale a pag 96 c'è un titolo "Impianti a fune". Ci si aspetterebbe un'analisi di quelli che sono attualmente gli impianti a fune che hanno, come la tratta Buisson-Chamois o quella del Crest in val d'Ayas, funzione di trasporto pubblico. In realtà sotto il titolo c'è solo una paginetta, molto sbrigativa e approssimativa, per citare l'ipotesi del collegamento funiviario fra Pila-Cogne. Un progetto che risale a oltre dieci anni fa, già oggetto di due studi di fattibilità, uno nel 2012 ed uno nel 2016. Ora il tema è stato ripreso e rilanciato affermando che costituirebbe una via di collegamento in caso di impossibilità, a causa di eventi calamitosi come quelli alluvionali, ad utilizzare la strada regionale che collega Cogne con il fondovalle.

Un collegamento in realtà non utilizzabile durante il persistere di eventi meteo di rilievo. Nessun cenno al possibile utilizzo emergenziale della galleria e ferrovia del Drinc già esistente, che potrebbe essere sistemata e riattivata. Tema che affronterà meglio il collega Torrione.

10. COLLEGAMENTI INTERVALLIVI

A pagina 110 il Piano si pronuncia a favore di due collegamenti intervallivi: quello fra Gressoney-Saint-Jean e Brusson attraverso il Col Ranzola e quello fra Pont (Valsavarenche) e Ceresole Reale, attraverso il Colle del Nivolet. Anche in questo caso si tratta di un inserimento frettoloso, senza un'analisi del tema, che pure è importante, e delle reali necessità dei collegamenti intervallivi.

Il collegamento attraverso il Colle del Nivolet è qualificato con caratteristiche esclusivamente escursionistiche e ciclopedonali, ma non si dice che il percorso si svolge interamente all'interno del territorio del Parco Nazionale Gran Paradiso, in un'area che richiede particolare protezione. Fra il 1968 ed il 1973 vennero eseguiti importanti lavori per salire con una strada dal versante valdostano al Colle che comportarono la costruzione di alcuni tornanti e della galleria ancora percorribile. Le pressioni ambientaliste fortunatamente portarono all'abbandono dei lavori e alla salvezza di un prezioso ambiente naturale. Oggi il percorso fra la Valsavarenche e il Colle Nivolet è già meta di itinerari cicloturistici, si possono migliorare alcuni tratti ma è discutibile l'opportunità di immaginare la costruzione di nuovi percorsi.

Per quanto riguarda il col Ranzola c'è nel PRT un'immagine con una didascalia che parla di un collegamento "escursionistico e ciclo-pedonale", ma poi c'è un testo che rimanda allo studio di fattibilità commissionato dal Comune di

Gressoney St-Jean. Si tratta di un collegamento stradale, di un tracciato nuovo di circa 6 km che si svolge in area estremamente sensibile dal punto di vista storico-archeologico, paesaggistico ed ambientale.

11. DECARBONIZZAZIONE TRASPORTI

I punti 10.7 e 10.8 del PRT, che si occupano della decarbonizzazione del settore del trasporto e della coerenza del Piano con le disposizioni della legge regionale sulla mobilità sostenibile, non sono confortanti rispetto all'obiettivo di una Valle d'Aosta Fossil Fuel Free perseguito dalla Regione. Per quanto riguarda la decarbonizzazione della flotta di autobus del trasporto pubblico locale, si afferma, a pag. 143, che si prevede di arrivare all'abbandono dei combustibili fossili “attraverso un processo che, traguardando l'obiettivo finale del ricorso all'idrogeno, si sviluppi ricorrendo sia ad autobus elettrici che mediante il biometano”. In sostanza si comprende che per gli autobus occorre pensare ad autobus elettrici, ma il discorso non è esplicito e obiettivi non ne vengono dati.

Per quanto riguarda poi la coerenza del Piano con le previsioni della legge regionale n. 16/2019, “Principi e disposizioni per la mobilità sostenibile”, si afferma che l'obiettivo di sostenibilità indicato dalla legge per il 2030 non è raggiungibile.

Mentre infatti essa prevede una percentuale di sostenibilità del 35% al 2025 (cioè una mobilità che per gli spostamenti sistematici utilizzi mezzi di trasporto pubblici o bicicletta o mezzo elettrico), i dati del 2022 - raccolti per gli studi del PRT - segnalano una percentuale che si ferma al 26%. Di fronte a questo preoccupante ritardo il PRT che fa? Invece di indicare azioni efficaci per superarlo, “suggerisce di porre mano ad una rivisitazione della legge” in modo da tracciare un percorso meno ambizioso!

11. AEROPORTO REGIONALE

Il Master Plan di sviluppo dell'Aeroporto di Aosta del 2004 si è rivelato completamente errato. Prevedeva intensi voli commerciali: inizialmente si parlava di 24.000 passeggeri annui, poi aggiornati fino ad arrivare a previsioni di 100.000 dopo vent'anni dall'apertura. La realtà è che vent'anni dopo non c'è più alcun volo di linea all'Aeroporto Corrado Gex, altro che 100.000 passeggeri l'anno. Il problema di fondo è che l'Aeroporto di Aosta, per le dimensioni della regione e anche per le caratteristiche orografiche della Valle, non ha una vocazione commerciale.

La grande Aerostazione, da tempo in corso di realizzazione, era stata progettata sulla base di quelle infondate previsioni di traffico, ma ora non serve più con quelle caratteristiche. Del resto tutta l'impostazione del Master Plan era sbagliata. Si sono spesi oltre trenta milioni per opere di ammodernamento che non vengono utilizzate, per costosi sistemi di radioassistenza che poi sono stati disabilitati e decine di milioni per la gestione di servizi per un'attività commerciale inesistente.

Nel 2015 il Consiglio regionale ha approvato una risoluzione con cui prendeva atto della “insostenibilità dell'aeroporto commerciale” e della necessità “di procedere all'aggiornamento del Master Plan rivedendo gli obiettivi strategici”.

Sono passati dieci anni da quella decisione, ma il nuovo Master Plan non c'è. Eppure questa carenza non viene rilevata dal PRT. Il capitolo 11, a pag. 149, delinea una prospettiva potenzialmente condivisibile di un aeroporto di "aviazione generale locale": base logistica per la Protezione civile e il servizio di eliambulanza, sede per la pratica di volo a vela e di scuola di volo alpino, scalo per voli charter e per eventuali voli di linea a carattere stagionale, ma sono indicazioni elencate senza raccomandare l'approvazione in tempi brevi e definiti del nuovo Master Plan, cioè di una pianificazione puntuale del ruolo e delle modalità di utilizzo dell'Aeroporto regionale.

12. CONCLUSIONE

Ci sarebbero tante altre cose da dire perché il tema dell'organizzazione della mobilità regionale è di grande importanza ed il nostro gruppo è fortemente impegnato su questo tema, ma le considerazioni già fatte sono sufficienti per motivare un complessivo e marcato giudizio critico che riguarda il format del Piano, i contenuti ed anche le modalità carenti di partecipazione con cui si arriva ad approvare questo documento.

Sull'aspetto della partecipazione vorrei aggiungere alcune considerazioni.

La partecipazione pubblica non può ridursi alla possibilità di presentare osservazioni in sede di procedura Vas. Deve comportare il dovere delle istituzioni di esaminarle, valutarle e rispondere compiutamente nel merito prima di assumere le decisioni finali. Una interlocuzione che in questo caso è stata inadeguata. Basta andare a leggere la maggior parte delle controdeduzioni, che sono veramente scarse e superficiali, quando non addirittura assenti. E questo non accresce certo la fiducia dei cittadini nei processi di partecipazione democratica e la credibilità delle istituzioni.

Sul tema quanto mai scottante della Ferrovia Aosta-Pré-Saint-Didier c'è una affermazione a pag 62 della Relazione generale che richiede un'attenzione particolare. Si afferma che il progetto di dismissione della tratta e della sua sostituzione con il Metrobus "dovrà essere sottoposto a dibattito pubblico". E' giusto che così sia, ma è necessario che sia un vero dibattito pubblico, con potere decisionale. Si discuta e si decida con il massimo di partecipazione. Mantenere o demolire una ferrovia è un tema di tale portata che secondo noi bisognerebbe arrivare ad un referendum popolare. Abbiamo lo strumento del referendum regionale consultivo, che non è mai stato utilizzato, perché non lo avete mai voluto. Ebbene questa è l'occasione buona per fare, come succede nei Cantoni svizzeri dove le grandi decisioni vengano affidate al popolo, un referendum consultivo su due possibili alternative: il metrobus o l'ammodernamento e la riattivazione della linea ferroviaria.

Ci sembrerebbe questo un modo serio e democratico di procedere. Per ora abbiamo solo una generica affermazione sulla necessità di "dibattito pubblico". Vedremo nei prossimi mesi che cosa significherà concretamente. Ma temiamo di conoscere la risposta.