

RESOCONTO DEL CONSIGLIO REGIONALE

28, 29 E 30 LUGLIO 2026

Il Consiglio regionale di fine luglio è stato interamente assorbito da due provvedimenti di grande rilievo.

Le prime due giornate e mezzo sono state dedicate alla discussione del DL 19, il **disegno di legge di assestamento del bilancio regionale**. Questa manovra ha ridistribuito circa **273 milioni** di euro derivanti da maggiori entrate e dall'aggiornamento delle previsioni finanziarie. Si tratta di uno dei principali provvedimenti economici dell'anno, attraverso il quale vengono ridefinite le priorità della Regione finanziando nuovi investimenti, tra cui:

- **Impianti a fune:** sono stati stanziati oltre **52 milioni di euro** per l'ammodernamento degli impianti, il potenziamento dell'innevamento artificiale e la revisione delle cabine Aosta-Pila
- **Sanità:** un impegno complessivo di circa **25,4 milioni di euro**, di cui quasi 20 milioni per manutenzioni straordinarie e nuove tecnologie dell'Azienda USL, oltre alla copertura del disavanzo di gestione 2025
- **Agricoltura:** oltre **29 milioni di euro** per il sostegno alle imprese agricole, il risparmio idrico dei consorzi e un innovativo impianto di pastorizzazione a freddo per la filiera lattiero-casearia
- **Enti Locali:** quasi **59 milioni di euro** aggiuntivi per edilizia scolastica, difesa del suolo e opere pubbliche comunali.

Nel corso dell'esame abbiamo presentato **quattro Ordini del Giorno**, con l'obiettivo di utilizzare la manovra di assestamento per orientare alcune scelte della Regione.

L'**unico nostro Ordine del Giorno approvato**, seppure dopo una riformulazione concordata con la Giunta, riguarda il **recupero degli spazi interrati dell'ISILTeP di Verrès**, previsti dal progetto originario dell'ex Cotonificio Brambilla. **Da oltre venticinque anni questi locali**, destinati a ospitare un auditorium da circa 400 posti, **sono rimasti incompiuti** e allo stato grezzo. Eppure, amministratori e realtà del territorio evidenziano da tempo l'esigenza di dotare il polo di uno spazio di questo tipo. Con il nostro Ordine del Giorno **abbiamo ottenuto l'impegno della Regione ad avviare gli approfondimenti tecnici e normativi necessari per valutarne il recupero funzionale**. È un primo passo concreto per dare finalmente una prospettiva a un'opera pubblica rimasta incompiuta per oltre vent'anni.

 [Link al testo dell'Ordine del Giorno](#)

 [Link all'interpellanza discussa nel precedente Consiglio](#)

Sono stati purtroppo respinti gli altri tre Ordini del Giorno che abbiamo portato in aula:

1. **Tutela degli insediamenti abitativi in in aree a rischio (Caso Palleusieux):** prendendo spunto dalla frana di Palleusieux, che ha costretto all'evacuazione di cinque condomini, abbiamo proposto di avviare una riflessione su uno strumento regionale dedicato alla messa in sicurezza degli insediamenti abitativi colpiti da eventi franosi. L'obiettivo non era intervenire sul singolo caso, ma colmare un vuoto emerso con questa vicenda. Nel disegno di legge, infatti, vengono stanziati ingenti risorse per la difesa del suolo, la tutela di infrastrutture strategiche, degli impianti a fune e delle attività agricole; abbiamo quindi chiesto che la stessa attenzione venga riservata anche alle abitazioni, affinché nessuna famiglia venga lasciata sola quando un dissesto idrogeologico la costringe ad abbandonare la propria casa.
2. **Facilitazione Digitale e Trasporto Pubblico:** prendendo spunto dalle difficoltà emerse con il rinnovo digitale dell'abbonamento SPECIAL20, abbiamo proposto di rafforzare e rendere più capillare la rete dei punti di facilitazione digitale sul territorio. La trasformazione digitale della pubblica amministrazione è una scelta condivisibile, ma deve essere accompagnata da servizi di supporto, soprattutto per le persone anziane e per chi ha minore dimestichezza con gli strumenti informatici. L'obiettivo era favorire l'accesso ai servizi pubblici digitali, dai trasporti al Fascicolo Sanitario Elettronico, evitando che l'innovazione si trasformi in una barriera anziché in un'opportunità.
3. **Casa Berton e sede del CSV:** abbiamo depositato un ordine del giorno collegato all'articolo 65 del disegno di legge di assestamento di bilancio 2026 (DL 19), che stanziava 5,8 milioni di euro per il restauro dell'immobile da destinare al Coordinamento Solidarietà Valle d'Aosta. Pur riconoscendo la legittimità politica della scelta della Giunta di valorizzare un immobile regionale, con questo ODG abbiamo voluto evidenziare sia gli elevati costi per la ristrutturazione sia i tempi della stessa che risultano estremamente lunghi ed incerti, a fronte dell'urgenza di garantire al CSV una sede adeguata, essendo quella attuale ormai inadatta alle nuove esigenze di personale e spazi. Con l'ODG si proponeva pertanto come soluzione più rapida ed economica, l'ipotesi alternativa dell'ex Centro per l'Impiego nel quartiere Cogne, di proprietà del Comune di Aosta, sostenendo che i risparmi ottenuti potrebbero essere destinati ad altri interventi in ambito sociale, riservando eventualmente Casa Berton a progetti futuri non urgenti.

 [Leggi l'intervento integrale di Eugenio](#) –  [Guarda e ascolta sulla Mediateca ConsVdA](#)

 [Leggi l'intervento integrale di Chiara](#) –  [Guarda e ascolta sulla Mediateca ConsVdA](#)

Solo nel pomeriggio inoltrato dell'ultima giornata, il Consiglio ha potuto affrontare il **nuovo Piano regionale dei trasporti**, destinato a indirizzare le politiche della mobilità valdostana per i prossimi 10 anni.

Per effetto della durata del dibattito su questi due provvedimenti **nessuna delle 15 iniziative presentate dal nostro gruppo (1 question time, 5 interrogazioni, 8 interpellanze e 1 mozione) ha potuto essere discussa**. Saranno rinviate alla prossima adunanza del Consiglio regionale.

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Nel corso della discussione, abbiamo sviluppato un'analisi articolata sia sul metodo seguito per l'elaborazione del Piano sia sui suoi contenuti, mettendo in evidenza numerose criticità sotto il profilo strategico, tecnico, ambientale e trasportistico.

Sull'ipotesi di dismissione della ferrovia riteniamo necessario un referendum popolare, perché il dibattito pubblico deve essere pieno e reale.

Di seguito proponiamo un resoconto dei principali temi affrontati, organizzato per macroargomenti, così da ricostruire in modo organico le osservazioni e le proposte avanzate nel corso degli interventi di Chiara, Eugenio e Andrea.

UN PIANO PRIVO DI UNA VERA VISIONE STRATEGICA

Aperto il dibattito, **Chiara ha evidenziato** come **il documento** sottoposto all'approvazione del Consiglio **non possa essere considerato un vero Piano regionale dei trasporti**. Più che uno strumento strategico capace di delineare l'evoluzione della mobilità valdostana al 2035, il documento appare come **una raccolta di schede, interventi e proposte prive di una visione organica e coerente**.

Per comprendere questa situazione **ha ricostruito l'intera vicenda** del Piano, **previsto dalla legge** regionale fin dal **1997** ma mai approvato. La **prima elaborazione, sviluppata tra il 2019 e il 2021** dopo un lungo percorso di confronto con enti, associazioni e portatori di interesse, **era fondata su una chiara impostazione di rafforzamento della mobilità ferroviaria**. Gli **aggiornamenti del 2024 e del 2026 hanno invece modificato profondamente quella filosofia**, introducendo nuove opere e nuove priorità senza un adeguato percorso di approfondimento tecnico e politico.

Non si tratta quindi di un semplice aggiornamento del Piano originario, ma di **un vero e proprio cambio di paradigma** che avrebbe richiesto analisi molto più approfondite e un confronto pubblico molto più ampio.

DALLA "CURA DEL FERRO" AL RITORNO DELLA MOBILITÀ SU GOMMA

Uno degli elementi più contestati riguarda proprio il cambiamento della filosofia del Piano. **Chiara ha ricordato** come la prima impostazione fosse costruita attorno alla cosiddetta **"cura del ferro"**, cioè al rafforzamento del **trasporto ferroviario quale asse portante della mobilità regionale**. La nuova versione, invece, abbandona questa impostazione **privilegiando grandi opere stradali e autostradali**.

Fra le principali novità introdotte figurano il **raddoppio del Traforo del Monte Bianco**, l'**ampliamento dell'autostrada in Bassa Valle** e soprattutto la **dismissione della ferrovia Aosta-Pré-Saint-Didier a favore di un sistema BRT** (Bus Rapid Transit).

Questa inversione di rotta è **in aperto contrasto con gli indirizzi europei** che promuovono il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia, con la **Road Map Fossil Fuel Free della Regione**, con la **legge regionale n. 22 del 2016**, con gli **accordi sottoscritti con RFI** e con gli stessi programmi strategici approvati negli anni precedenti.

Anche nella dichiarazione finale di voto **Chiara ha richiamato il tema della coerenza politica**, ricordando come la **riattivazione della Aosta-Pré-Saint-Didier fosse stata inserita nei programmi condivisi della precedente legislatura** e come la sua cancellazione rappresenti una netta smentita degli impegni allora assunti.

LA FERROVIA AOSTA-PRÉ-SAINT-DIDIER: IL CUORE DEL DIBATTITO

La questione della **ferrovia dell'Alta Valle** ha rappresentato il tema centrale dell'intero confronto. **Chiara** ha ribadito che la sua dismissione costituisce **una scelta miope e strategicamente sbagliata**, destinata ad indebolire l'intero sistema della mobilità regionale.

Andrea ha affrontato la questione sotto il profilo tecnico, evidenziando come il Piano utilizzi impropriamente il **caso Bolzano-Oltradige** per giustificare il ricorso al BRT. Il confronto è metodologicamente scorretto: **nel caso altoatesino non esisteva una ferrovia da riattivare**, mentre in Valle d'Aosta si propone di smantellare un'infrastruttura esistente per sostituirla con autobus.

È stato inoltre ricordato come la stessa società incaricata dalla Regione per la redazione del Piano, **individui**, all'interno degli strumenti di pianificazione predisposti per altre località italiane, **la ferrovia quale asse portante della mobilità sostenibile e preveda il ricorso ai sistemi BRT soltanto nei corridoi non serviti**

dalla ferrovia e non raggiungibili con essa, come richiamato anche a pagina 70 del Piano valdostano.

Eugenio ha proposto un'**alternativa concreta** allo smantellamento della linea, portando come esempio concreto la **Merano - Malles** che ha una storia e delle caratteristiche molto simili a quelle della nostra tratta.

UN BRT CHE NON POSSIEDE LE CARATTERISTICHE DI UN VERO BRT

Una parte significativa della discussione è stata dedicata all'analisi tecnica del sistema BRT proposto dal Piano. **Andrea ha evidenziato** come, nelle audizioni svolte in Commissione, sia emerso che **in Valle d'Aosta non saranno realizzate vere corsie preferenziali continue** (come invece accade nella linea Bolzano-Oltradige) **e che gli autobus circoleranno prevalentemente nel traffico ordinario della Statale 26**. Il Piano è però consapevole che un sistema BRT, per essere tale, deve poter bypassare il traffico ed infatti viene proposto di recuperare una parte del sedime ferroviario per consentire il transito dei bus in sede propria. Nei documenti vengono richiamate alternativamente due ipotesi: una che prevede il **riutilizzo del sedime fino a Sarre** e una seconda che lo estende fino a Villeneuve. **Non viene però spiegato sulla base di quali criteri dovrebbe essere scelta una soluzione piuttosto che l'altra**, né vengono fornite **verifiche di fattibilità** sulle opere esistenti, sui manufatti ferroviari, sui **punti di riconnessione con la viabilità ordinaria** o sulle modalità con cui gli autobus dovrebbero immettersi nuovamente sulla Strada Statale 26. Su questi aspetti, nonostante il progetto interessi direttamente una strada di competenza statale, ANAS non è mai stata coinvolta per esprimere le proprie valutazioni tecniche.

Anche la **tipologia dei mezzi** risulta profondamente diversa rispetto ai BRT tradizionali: **gli autobus articolati da 18 metri illustrati nel Piano sono stati giudicati poco compatibili con le caratteristiche orografiche e climatiche della regione**. Di fatto il servizio rischia quindi di essere svolto con autobus ordinari, privi degli elementi che caratterizzano un vero sistema Bus Rapid Transit.

Su questo punto è intervenuta anche **Chiara**, osservando come **il termine "BRT" venga utilizzato impropriamente e finisca per generare aspettative che il progetto non è in grado di soddisfare**. Lo stesso coordinatore del Dipartimento Trasporti aveva infatti definito il BRT poco più che una sigla!

È stato inoltre evidenziato come **tale soluzione risulti ancora meno convincente nelle vallate laterali (il Piano propone BRT anche nelle valli di Cogne, del Lys, etc)**, dove le caratteristiche geomorfologiche rendono difficilmente applicabile il modello classico del Bus Rapid Transit. **In questi contesti sarebbe stato più opportuno investire sul cadenzamento dei servizi, sull'integrazione con la ferrovia e sul trasporto a chiamata**.

IL NODO DI AOSTA: UNA SCELTA CHE FRAMMENTA LA RETE FERROVIARIA REGIONALE

Andrea ha dedicato un ampio approfondimento al ruolo strategico della **stazione di Aosta**, evidenziando come il Piano trasformi quello che oggi è il principale nodo di interscambio della mobilità regionale in un **punto di rottura della continuità ferroviaria**.

Il Piano giustifica infatti la dismissione della ferrovia Aosta-Pré-Saint-Didier sostenendo la necessità di eliminare l'attuale rottura di carico a Pré-Saint-Didier per chi è diretto a Courmayeur. Questa impostazione contiene però una profonda contraddizione: per evitare un cambio di mezzo in una località periferica si introduce un cambio sistematico proprio nel cuore del sistema dei trasporti valdostano.

Con la soluzione proposta, **tutti i passeggeri provenienti da Torino, Milano**, e dal resto della rete ferroviaria nazionale **dovrebbero scendere alla stazione di Aosta**, percorrere **200-300 metri a piedi** e salire su un **autobus** per proseguire il viaggio verso l'Alta Valle. In questo modo il nodo di Aosta diventerebbe un imbuto della mobilità regionale, concentrando in un unico punto tutti i trasbordi tra ferro e gomma e interrompendo la continuità dell'asse ferroviario lungo il fondovalle.

Andrea ha sottolineato come, dal punto di vista dell'ingegneria dei trasporti, la **continuità della rete rappresenti uno dei principali fattori di competitività** del trasporto pubblico. Un collegamento ferroviario continuo consente infatti maggiore capacità di trasporto, migliore regolarità del servizio, minori tempi di percorrenza e una migliore integrazione con la rete ferroviaria nazionale. Al contrario, la sostituzione della tratta ferroviaria con autobus determina inevitabilmente una riduzione della qualità del servizio e dell'attrattività del trasporto pubblico.

La critica si è estesa anche alla stretta **connessione tra la dismissione della ferrovia e il progetto di riqualificazione dell'area della Porta Sud**. Secondo il Piano, la trasformazione della stazione in una stazione di testa consentirebbe di realizzare un grande attraversamento pedonale a raso tra via Bramafam (dove la breccia nelle mura romane misura soli 4 metri) e il piazzale della telecabina di Pila, ricucendo urbanisticamente due parti della città oggi separate dai binari. **Andrea** ha però evidenziato come questa scelta attribuisca un peso eccessivo alle esigenze urbanistiche rispetto a quelle trasportistiche. Nel corso delle audizioni, infatti, era emerso che proprio **nell'area interessata dal previsto attraversamento continuerebbero a svolgersi le manovre ferroviarie, rendendo particolarmente complessa la realizzazione di un passaggio a raso compatibile con l'esercizio della stazione**. Non può essere la ricucitura urbana a determinare il futuro dell'intero sistema ferroviario regionale. Un Piano dei trasporti dovrebbe partire dall'obiettivo di garantire la migliore efficienza possibile della rete di mobilità e solo

successivamente individuare le soluzioni urbanistiche compatibili, come potrebbero essere dei sottopassi o sovrappassi.

L'ESEMPIO DELLA VAL VENOSTA: UNA STRADA DIVERSA È POSSIBILE

Per dimostrare che **esiste un'alternativa concreta alla dismissione della ferrovia Aosta-Pré-Saint-Didier**, **Eugenio** ha dedicato un ampio approfondimento all'**esperienza della ferrovia Merano-Malles, in Val Venosta**, illustrata in audizione dal direttore generale di STA – Strutture Trasporto Alto Adige, Joachim Dejaco.

Il confronto non è stato proposto come un semplice paragone teorico, ma come un **caso reale che presenta numerose analogie con la situazione valdostana**. Anche la ferrovia della Val Venosta, lunga circa 60 chilometri, **era infatti stata classificata come "ramo secco" e chiusa nel 1990 a causa dello scarso numero di passeggeri**, con il conseguente trasferimento del servizio sulla rete automobilistica.

La svolta arrivò alla fine degli anni Novanta. Nel 1999 la linea passò alla **Provincia autonoma di Bolzano**, che **decise di non abbandonare l'infrastruttura ma di investire nella sua completa riqualificazione**. I lavori iniziarono nel 2000 e non si limitarono alla semplice riapertura dei binari: furono rinnovati i tratti ferroviari deteriorati, consolidate le gallerie, restaurate le stazioni storiche rispettando le caratteristiche architettoniche originarie, eliminati oltre cinquanta passaggi a livello sostituiti da sottopassi, realizzati nuovi impianti tecnologici, sistemi di controllo centralizzato, marciapiedi accessibili e acquistati nuovi convogli a pianale ribassato.

Il 5 maggio 2005 la linea tornò in esercizio dopo quindici anni di chiusura. I risultati furono immediati: già nel primo anno di attività fu superata la soglia di un milione di passeggeri, nonostante il servizio fosse operativo soltanto da maggio, mentre negli anni successivi il traffico si è stabilizzato fra 1,7 e quasi 2 milioni di passeggeri all'anno, tanto da rendere necessaria una nuova fase di investimenti per aumentare capacità e frequenza.

Durante l'audizione era stato inoltre evidenziato come il successo della linea non derivasse soltanto dall'infrastruttura ferroviaria, ma dalla costruzione di un vero sistema integrato della mobilità. **La ferrovia è stata progettata per servire contemporaneamente studenti, lavoratori e turisti**; gli orari scolastici sono stati coordinati con quelli ferroviari per distribuire meglio i flussi dei passeggeri, le stazioni sono diventate punti di interscambio con autobus e biciclette e **l'intera rete del trasporto pubblico è stata riorganizzata assumendo la ferrovia quale asse portante della mobilità provinciale**.

Eugenio ha inoltre richiamato il cosiddetto **"bonus ferrovia"**, cioè quella **maggiore capacità attrattiva che il trasporto ferroviario esercita rispetto ad un servizio equivalente su gomma**. Dall'esperienza altoatesina emerge infatti che la presenza

di una ferrovia moderna contribuisce ad aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico e rappresenta anche un elemento di valorizzazione turistica del territorio.

L'esempio della Val Venosta dimostra quindi che la scelta non è tra una ferrovia inevitabilmente destinata al declino e un sistema di autobus, ma tra investire nel rilancio di un'infrastruttura esistente oppure decretarne definitivamente l'abbandono. Proprio per questo abbiamo ritenuto profondamente sbagliato che il Piano regionale dei trasporti **escluda a priori la riattivazione della Aosta-Pré-Saint-Didier** senza aver svolto uno studio comparativo completo delle possibili alternative e senza aver valutato, con lo stesso livello di approfondimento, gli effetti economici, trasportistici e territoriali di una sua modernizzazione.

FINANZIAMENTI E BENEFICI: UN CONFRONTO MAI SVOLTO

Andrea ha ricordato come il **Piano industriale di Rete Ferroviaria Italiana** prevedesse **71 milioni** di euro destinati all'ammodernamento della linea. **La decisione della Regione di acquisire il sedime ferroviario e di rinunciare alla sua funzione originaria non rappresenta quindi una scelta neutra, ma comporta il venir meno della possibilità di beneficiare di risorse statali già programmate per il potenziamento dell'infrastruttura.**

Il Piano assume questa decisione senza aver svolto un reale confronto tra le diverse alternative disponibili. **Non viene infatti messo a confronto il costo dell'ammodernamento della ferrovia con quello necessario per realizzare il nuovo sistema BRT**, le infrastrutture dedicate, la riorganizzazione del nodo di Aosta e tutte le opere complementari necessarie al suo funzionamento.

Abbiamo infine evidenziato come **una pianificazione di questo tipo non possa limitarsi ai soli costi di realizzazione delle opere**. Un'infrastruttura ferroviaria produce infatti benefici che vanno ben oltre il mero investimento economico: maggiore capacità di trasporto, minori emissioni, riduzione del traffico automobilistico, migliore integrazione con la rete ferroviaria nazionale, maggiore attrattività turistica e una più elevata competitività del trasporto pubblico. Proprio questi benefici, come dimostrato anche dall'esperienza della Val Venosta, avrebbero dovuto essere oggetto di una valutazione comparativa approfondita prima di assumere una decisione irreversibile come la dismissione della ferrovia.

PERCHÉ SI VUOLE DAVVERO SMANTELLARE LA FERROVIA?

Nel corso del dibattito Andrea ha richiamato un elemento particolarmente significativo sulle ragioni che stanno alla base della scelta di smantellare la ferrovia Aosta/Pré-Saint-Didier. È stato evidenziato come l'Assessore abbia più volte confermato durante i lavori del Consiglio che la presenza della ferrovia e delle relative fasce di rispetto costituisce un limite all'utilizzo dei suoli e allo sviluppo urbanistico della Valle d'Aosta: la sua eliminazione consentirebbe quindi di far

decadere tali vincoli e di rendere disponibili alla trasformazione urbanistica aree oggi soggette alle regole ferroviarie.

Questo elemento è stato ulteriormente confermato, in conclusione del dibattito, anche dal capogruppo dell'Union Valdôtaine, Aurelio Marguerettaz. La dismissione della ferrovia non viene motivata da esigenze di mobilità, ma dalla volontà di rimuovere i vincoli che la presenza dell'infrastruttura impone allo sviluppo urbanistico dei terreni attraversati. Una scelta che ribalta la logica della pianificazione: non è l'urbanistica a doversi organizzare intorno a un sistema di mobilità strategico, ma è la ferrovia a essere sacrificata per liberare il territorio dai vincoli che ne derivano.

LE ALTRE CRITICITÀ DEL PIANO

Abbiamo poi espresso forti perplessità anche su numerose altre scelte contenute nel Piano.

Chiara ha criticato **l'inserimento del raddoppio del Traforo del Monte Bianco**, osservando come **il documento dedichi pochissimo spazio ad un'infrastruttura di enorme impatto ambientale** e come essa si ponga **in contrasto con gli obiettivi europei di trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia** e con il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi.

Sono state inoltre contestate le ipotesi di **ampliamento dell'autostrada in Bassa Valle** e la realizzazione di nuovi svincoli, giudicate prive di un'adeguata analisi delle reali criticità del traffico e delle possibili alternative.

Chiara ha osservato come il Piano proponga **l'allargamento di un tratto di circa 23 chilometri dell'A5, tra Montjovet e Quincinetto, e la realizzazione di una nuova galleria tra Hône e Donnas** senza però fornire un'analisi delle cause che determinano gli incolonnamenti nei rientri verso Piemonte e Lombardia, né una valutazione della frequenza del fenomeno e dell'effettiva efficacia degli interventi proposti.

In particolare, riguardo alla proposta di introdurre una **terza corsia dinamica** sull'autostrada A5, **SAV ha evidenziato che l'intervento non risulta tecnicamente praticabile a causa delle caratteristiche geometriche del tracciato e della presenza di numerose opere d'arte** – ponti, viadotti e gallerie – che non consentono l'utilizzo della corsia di emergenza come corsia di marcia.

Eugenio si è invece soffermato sul **collegamento Pila-Cogne**, evidenziando come lo studio presentato dalla Pila spa risulti incompleto perché non analizza tutte le possibili soluzioni progettuali. Ad esempio non vengono trattate né l'opzione zero, né il ripristino della ferrovia del Drink né la messa in sicurezza della strada regionale. In buona sostanza non abbiamo sostenuto una particolare alternativa, ma abbiamo semplicemente chiesto che **ogni ipotesi venga valutata attraverso**

studi comparativi completi, in modo da poter scegliere realmente la soluzione migliore.

LE OSSERVAZIONI DELLA VAS E IL METODO SEGUITO

Uno degli aspetti più critici evidenziati durante il dibattito riguarda il metodo con cui è stato costruito il Piano. **Andrea** ha analizzato nel dettaglio la **dichiarazione di sintesi della Valutazione Ambientale Strategica**, evidenziando come **la grande maggioranza delle osservazioni presentate da enti, associazioni, cittadini e gestori delle infrastrutture sia stata respinta** oppure dichiarata "non meritevole di recepimento".

Sono state richiamate, in particolare, le osservazioni formulate da SAV sulla terza corsia dinamica dell'autostrada e sullo svincolo di Aosta Est, quelle del Comune di Aosta sulla mobilità urbana e sul sistema ferroviario e numerosi rilievi riguardanti la compatibilità urbanistica, idrogeologica e normativa delle opere previste.

Molte risposte si limitano a rinviare ogni approfondimento alle successive fasi progettuali, senza verificare fin da ora la reale fattibilità degli interventi. Un Piano strategico, invece, dovrebbe fondarsi proprio sulla preventiva dimostrazione della praticabilità tecnica delle scelte che propone.

Sia Chiara sia Andrea hanno inoltre evidenziato come il percorso partecipativo abbia perso gran parte della sua funzione, trasformandosi in un procedimento formale incapace di incidere realmente sulle decisioni finali.

UN CONFRONTO TECNICO MANCATO

Nel corso del dibattito sia **Chiara** sia **Eugenio** hanno espresso rammarico per il **limitato confronto sviluppatosi in Aula**. Entrambi hanno osservato come un documento di questa importanza avrebbe meritato una partecipazione molto più ampia e soprattutto una risposta puntuale da parte dell'Assessore alle numerose osservazioni tecniche formulate dall'opposizione.

Abbiamo sottolineato di aver costruito le nostre critiche sulla base di studi, audizioni, dati tecnici e documenti ufficiali, chiedendo che il confronto si svolgesse sul merito delle questioni e non attraverso contrapposizioni di carattere ideologico.

Al termine del dibattito abbiamo espresso un voto convintamente contrario al Piano Regionale dei Trasporti 2035.

Il documento approvato non rappresenta una vera strategia per la mobilità valdostana ma sancisce l'abbandono della centralità della ferrovia, privilegia nuove infrastrutture stradali, presenta numerose criticità tecniche ancora irrisolte e nasce da un percorso partecipativo che non ha realmente valorizzato i contributi emersi durante la Valutazione Ambientale Strategica.

Per queste ragioni continueremo a sostenere un modello di mobilità fondato sul rafforzamento del trasporto ferroviario, sull'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto, sulla riduzione del traffico privato e su una pianificazione realmente coerente con gli obiettivi europei di sostenibilità ambientale.

 [Link al comunicato stampa](#)

 [Leggi l'intervento integrale di Chiara](#) –  [Guarda e ascolta sulla Mediateca ConsVdA](#)

 [Leggi l'intervento integrale di Eugenio](#) –  [Guarda e ascolta sulla Mediateca ConsVdA](#)

 [Leggi l'intervento integrale di Andrea](#) –  [Guarda e ascolta sulla Mediateca ConsVdA](#)

QUESTION TIME

Chiarimenti sull'intervento di soccorso del 25 giugno 2026 nel Comune di Cogne (Chiara, Eugenio, Andrea) **RINVIATA**

INTERROGAZIONI

Disability Card: aggiornamenti sull'attivazione delle convenzioni (Chiara, Eugenio, Andrea) **RINVIATA**

Collaboratori scolastici nei plessi scolastici regionali: facciamo il punto (Chiara, Eugenio, Andrea) **RINVIATA**

Aggiornamento sullo stato di avanzamento del progetto "Fattoria solare Pioule" nel Comune di Saint-Vincent (Andrea) **RINVIATA**

Aggiornamento sullo stato di attuazione del progetto Maison de la Montagne (Andrea, Eugenio) **RINVIATA**

INTERPELLANZE

Coerenza del Progetto Bandiera con gli adempimenti digitali relativi alle locazioni turistiche (Andrea, Eugenio) **RINVIATA**

Stato delle ricerche e valorizzazione degli insediamenti protostorici attribuiti alla popolazione dei Salassi (Eugenio, Chiara) **RINVIATA**

Nuova palestra ad Aosta (Eugenio, Andrea) **RINVIATA**

Fiera di Sant'Orso e percorso di visita Smoke free (Chiara, Eugenio, Andrea) **RINVIATA**

Accessibilità alla frazione They Dessus nel Comune di Lillianes (Andrea, Chiara) **RINVIATA**

Aggiornamento delle Linee di indirizzo regionali per la ristorazione scolastica (Andrea, Chiara) **RINVIATA**

Sistema regionale di sostegno all'attività agonistica di rilievo nazionale (Eugenio) **RINVIATA**

MOZIONI

Tutela di specie vulnerabili della fauna alpina, criteri di gestione del monitoraggio faunistico e del calendario venatorio regionale (Chiara, Andrea, Eugenio) **RINVIATA**

**HAI DELLE
TEMATICHE DA
SEGNALARE?**

I nostri contatti:

cminelli@consiglio.vda.it

etorrione@consiglio.vda.it

acampotaro@consiglio.vda.it