

INTERVENTI PRT

30 LUGLIO 2026

”

EUGENIO TORRIONE

intervengo per ultimo, dopo la consigliera Minelli e il consigliere Campotaro, ovviamente non solo confermando quanto da loro detto, ma anche, se possibile, rincarando la dose. Non ce ne voglia l'assessore Bertschy, che peraltro si aspettava perfettamente la nostra posizione: ricordo anche il suo commento in sede di discussione del Piano Aria quando abbiamo affermato che fosse un piano sostanzialmente ben fatto e condivisibile.

Questo a dimostrazione che non abbiamo preclusioni o posizioni strumentali su quanto ci troviamo di volta in volta a discutere in quest'aula e nelle commissioni. Sono posizioni di chi fa opposizione, cosa che noi non facciamo.

In questo caso, a differenza del Piano Aria, le nostre valutazioni sono estremamente critiche e lo diciamo apertamente e, visto che ci e' stato detto che questo piano non è un punto finale, ma potrà essere oggetto di ulteriori valutazioni e modifiche, speriamo anche che il nostro contributo possa essere preso in considerazione nei prossimi futuri passaggi. Se vi saranno...

Il mio intervento verterà su due punti specifici.

Lo smantellamento dell'Aosta/Pré-Saint-Didier (perché di questo si tratta) e il Collegamento funiviario Pila-Cogne.

Partiamo dalla ferrovia.

La consigliera Minelli ha già chiarito che quello che abbiamo davanti non è un vero Piano, ma un insieme di schede giustapposte senza una visione, approvato attraverso un percorso partecipativo carente (anzi spesso senza considerare le osservazioni emerse dalla VAS); e ha ricordato che la dismissione della ferrovia Aosta-Pré-Saint-Didier per sostituirla con un Metrobus è in aperto contrasto con la legge regionale n. 22 del 2016, con l'Accordo Quadro del 2017 fra Regione e RFI, con il Programma Strategico del 2019 e con la Roadmap Fossil Fuel Free del 2021: tutti atti che, negli ultimi anni, questa Regione ha approvato per riattivare quella linea, non per smantellarla.

Il consigliere Campotaro ha smontato, sul piano tecnico, l'impianto del Metrobus/BRT: il falso paragone con Bolzano, l'assenza dei requisiti minimi di un vero BRT, la rottura di carico che si sposterebbe da Pré-Saint-Didier ad Aosta, penalizzando semmai di più la continuità con Torino e Milano, e l'assenza di una vera analisi economica a sostegno della scelta.

Io non aggiungo altre critiche. Io vorrei fare un passo in più: FARVI UNA PROPOSTA CONCRETA ALTERNATIVA A QUELLA A NOSTRO AVVISO SCIAGURATA

E PRIVA DEL MINIMO BUON SENSO DELLO SMANTELLAMENTO DELL'AO-PRE'. Vorrei cercare di dimostrarvi, E CONVINCERVI, che l'alternativa — riattivare la ferrovia — non è un sogno romantico, ma un progetto concreto, già realizzato altrove, con dati, tempi e costi verificabili.

"SI PUÒ FARE" è la citazione del famoso film FRANKENSTEIN JUNIOR.

Ovvero sostenere che qualcosa che sembra irrealizzabile, seguendo un metodo, dei dati e un po' di ostinazione, funziona. Ecco, io oggi non vi chiedo di credere a un sogno. O di inseguire idee utopistiche e non scientifiche (come nel film). Vi chiedo di guardare a un caso reale, la ferrovia della Val Venosta, in Alto Adige, che è la dimostrazione che la riattivazione della Aosta-Pré-Saint-Didier si può fare, e si può fare bene.

MERANO-MALLES: UNA STORIA CHE COMINCIA COME LA NOSTRA

Il dottor Dejaco, direttore generale di STA, la società che gestisce le infrastrutture ferroviarie della Provincia di Bolzano, lo ha raccontato con grande chiarezza in audizione, e vale la pena riportarlo per esteso a quest'Aula, perché non tutti i colleghi erano presenti. Anzi purtroppo pochi e neanche molto attenti a parte qualche consigliere che ho anche personalmente ringraziato.

La ferrovia Merano-Malles è stata chiusa nel 1990, per lo stesso, identico motivo per cui è stata chiusa la Aosta-Pré-Saint-Didier: la scarsità di passeggeri, la classificazione a "ramo secco", la scelta delle Ferrovie di abbandonarla in nome di un presunto efficientamento. Stessa diagnosi, stesso destino.

Poi, però, le strade si separano. Nel 1998, per effetto dello Statuto di autonomia, la linea passa dalla proprietà dello Stato a quella della Provincia di Bolzano — un passaggio non troppo diverso da quello di cui discutiamo noi oggi, quando parliamo di chi debba farsi carico del sedime della nostra tratta. Nel 1999 la nuova Giunta provinciale, anche sotto la spinta di una popolazione che non si era rassegnata alla chiusura, decide di riattivarla. I lavori partono nel 2000: il tracciato viene mantenuto, il binario rinnovato dove necessario, tre gallerie vengono consolidate, i passaggi a livello ridotti da 80 a circa 30 attraverso la realizzazione di sottopassi. Le stazioni storiche vengono restaurate seguendo ricerche d'archivio — sono arrivati fino a Vienna per ritrovare i colori originali del 1906 — e dove serviva ne vengono costruite di nuove, semplici e moderne, con marciapiedi rialzati a 55 centimetri per l'accessibilità universale.

Il 5 maggio 2005 — 05/05/05 — la linea riapre. Non c'è una fase soft, un avvio prudente: si parte, per usare le parole di Dejaco, "in quinta". Già nel primo anno, aperto peraltro solo da maggio, la Val Venosta registra un milione di passeggeri. Negli anni successivi si stabilizza fra 1,7 e 2 milioni di passeggeri l'anno. E le scuole, per evitare di concentrare tutti gli studenti sugli stessi convogli, hanno riorganizzato i propri orari di ingresso attorno a quelli dei treni: è il servizio pubblico che diventa così centrale da riorganizzare le abitudini di un intero territorio, non il contrario.

UNA FERROVIA BELLA E FUNZIONALE PER TUTTI

Il segreto di questo successo, per usare ancora le parole dell'audizione, è che la Val Venosta non ha costruito una ferrovia qualunque: ha costruito una ferrovia bella e funzionale, capace di rispondere insieme alle esigenze dei pendolari, dei lavoratori, degli studenti e dei turisti. Non un treno per una sola categoria di utenti, ma un'infrastruttura pensata per tutti.

È esattamente il potenziale della nostra tratta: pendolari e studenti che si muovono verso Aosta al mattino e rientrano in senso contrario la sera, turisti che risalgono verso l'Alta Valle. Due flussi diversi, complementari, che si sommano sulla stessa linea, esattamente come accade sui 60 chilometri fra Merano e Malles.

DUE NODI TECNICI DA NON PERDERE DI VISTA

Due aggiunte tecniche, in continuità con quanto già detto dal consigliere Campotaro sulla rottura di carico ad Aosta, che non ripeto: mantenere la continuità ferroviaria fino a Pré-Saint-Didier significa poter far arrivare, con o senza cambio, anche i treni provenienti da Torino e da Milano, quando l'elettrificazione della Aosta-Ivrea, già finanziata con il PNRR, sarà a regime.

Resta un tema distinto, che non va confuso con questo: il collegamento fra Pré-Saint-Didier e Courmayeur, che potrà essere gestito con un servizio su gomma dedicato — anche un BRT, se tecnicamente sostenibile su quella tratta specifica — o comunque con corse organizzate in coincidenza con i treni. E qui arriviamo al punto, a mio avviso, decisivo, quello che la Val Venosta insegna meglio di ogni altro: l'intermodalità fra il treno di fondovalle e le linee di bus che servono le valli laterali. È quell'integrazione, più di ogni singola infrastruttura, a rendere davvero funzionale l'intero sistema. VEDERE L'IMMAGINE DELLA FERMATA DEL TRENO ALLA PENSILINA E DALL'ALTRA PARTE DEL BUS DO COINCIDENZA MI HA COLPITO MOLTO.

I NUMERI CHE DIMOSTRANO CHE SI PUÒ FARE

Vengo ai numeri, perché è su questo terreno che il progetto va difeso, non sulle suggestioni.

Il servizio in Val Venosta conta 50 treni al giorno, dalle 5 del mattino a mezzanotte, con cadenzamento che oggi è ogni 30 minuti. Sui 60 chilometri complessivi il tempo di percorrenza attuale è di circa un'ora e 10 m. Non abbiamo, ad oggi, una stima ufficiale dei tempi di percorrenza sulla Aosta-Pré-Saint-Didier con tutte le fermate — è una delle domande che abbiamo formalmente posto al dottor Dejaco dopo l'audizione, e che resta aperta — ma possiamo ragionare per proporzione: la nostra tratta è lunga la metà, 32 chilometri contro 60, e chi oggi percorre in auto la statale 26 da Aosta a Pré-Saint-Didier non impiegherebbe certo meno tempo di quanto potrebbe impiegare un treno moderno su quella stessa distanza.

Il costo del ripristino della Merano-Malles, compreso l'acquisto di 12 nuovi convogli, è stato di circa 130 milioni di euro per 60 chilometri. Anche fosse la stessa cifra a chilometro per i nostri 32 chilometri, il dato che ne uscirebbe — attorno ai 70 milioni che probabilmente sarebbero di più considerati gli aumenti di questi anni (85 mil con il 20% di aumenti?!?!) — sarebbe pienamente proporzionato e sostenibile, tanto più alla luce della disponibilità già espressa da RFI a farsi carico degli oneri infrastrutturali sul sedime, in base all'Accordo Quadro del 2017 e al Piano Industriale delle Ferrovie dello Stato al 2031, che include esplicitamente la riapertura della Aosta-Pré-Saint-Didier. A questo costo andrebbero sommati i costi dell'elettrificazione.

E i costi di gestione? In Val Venosta sono di circa 13 milioni di euro l'anno, fra esercizio e infrastruttura. Una cifra a cui contribuisce, per oltre un terzo, il gettito della tassa di soggiorno provinciale — l'Alto Adige Guest Pass, che vale circa 70 centesimi per pernottamento e che nel 2025 ha generato oltre 20 milioni di euro per il sistema di trasporto pubblico della Provincia. È la dimostrazione che un turismo di qualità, ben integrato con il trasporto pubblico, non è un costo: è parte del finanziamento.

Il risultato di tutto questo, lo dicevo, sono 1,7-2 milioni di passeggeri l'anno su una tratta lunga il doppio della nostra ipotesi. Numeri che, in proporzione, dovremmo poterci permettere anche noi.

CONCLUSIONE

La proposta contenuta nel PRT smantella un asset esistente — un sedime, delle stazioni, un tracciato — per sostituirlo con un'infrastruttura su gomma che, come ha spiegato il consigliere Campotaro, non risponde nemmeno agli standard tecnici di un vero BRT.

Se, come è sembrato tra le righe delle parole dell'Ass Bertschy, non tutto è ormai deciso noi vogliamo mettere un grande cuneo nella grande crepa della scelta che traspare dal PRT perché il dibattito pubblico promesso sul DOCFAP del BRT non sia una formalità a scelta già fatta, ma un vero confronto scientifico fra più alternative, includendo esplicitamente il ripristino della tratta ferroviaria come una delle opzioni da mettere a confronto (come chiesto anche da Legambiente).

Come ha precisato il collega Campotaro non siamo in modo pre-concettuale contrari al BRT laddove ha un senso che si faccia. Il BRT può avere un senso laddove una linea ferroviaria non c'è.

Qui in valle d'Aosta la linea c'è e inoltre non c'è bisogno di inventare nulla, ma seguire una strada già percorsa e già collaudata, con un metodo verificabile, tempi definiti e costi proporzionati.

E questa realistica ipotesi di riattivazione della Aosta-Pré-Saint-Didier si integra, tra l'altro, con il progetto di ferrovia leggera che come gruppo abbiamo già presentato pubblicamente per la Plaine, la Ligne Express Régionale fra Sarre e

Quart: un disegno complessivo di mobilità su ferro per l'intera Valle, non due battaglie scollegate.

PASSO ORA AL SECONDO PUNTO DEL MIO INTERVENTO: IL COLLEGAMENTO FUNIVIARIO PILA-COGNE.

Un punto che nella Relazione generale occupa letteralmente 5 righe e pure sbagliate (E POI SPIEGHERO' L'ERRORE).

UN PIANO A DUE VELOCITÀ

5 righe sul collegamento funiviario Pila-Cogne (8 DICIAMO NON PROPRIO UN ARGOMENTO RESIDUALE O MARGINALE) che dimostrano un altro limite di questo PRT. Il PRT che abbiamo davanti agli occhi è un documento a due velocità. Ci sono parti sviluppate con grande dettaglio, con schede tecniche, ipotesi alternative, riferimenti a studi pregressi. E poi ci sono parti - come questa - liquidate in poche righe, senza un'analisi delle alternative, senza un impianto valutativo comparabile a quello riservato ad altri interventi. Non è un'impressione soggettiva: a pagina 96 della Relazione generale, sotto il titolo "Impianto a fune", il collegamento Pila-Cogne viene veramente trattato in 5 righe. Cinque righe per un'opera da centinaia di milioni di euro che sta destando una notevole attenzione da parte della popolazione e dei comuni interessati da questa potenziale opera. Mi riferisco a Delibere comunali, incontri pubblici, richieste di incontro alla regione di residenti del comune di Cogne.

In realtà, a dire il vero, di collegamento funiviario se parla anche in un'altra riga dei Documenti del PRT quando si dice "la chiusura delle circuitazioni realizzate dai nuovi impianti a fune è garantita dal BRT di Cogne" - un BRT sulla strada di Cogne!!! Due infrastrutture indefinite e fantasiose che si garantiscono a vicenda sulla carta.

Questa superficialità "a tratti" non è un caso isolato del metodo con cui è stato questo documento tanto atteso. Lo stesso documento di Legambiente depositato in Commissione osserva che, delle 220 osservazioni pervenute in fase di VAS, 55 sono state respinte e 131 giudicate "non necessitanti di recepimento" - un bilancio che, unito alla genericità di alcuni passaggi del Piano, racconta di un metodo di lavoro disomogeneo. Anche l'Associazione Valle Virtuosa, nella memoria depositata il 18 giugno, chiede alla Commissione di verificare la coerenza interna del Piano e la tracciabilità del recepimento delle osservazioni. Ecco: il Pila-Cogne è l'esempio più netto di questa disomogeneità, perché a questa scarsità di analisi si aggiunge, come vedremo, anche un errore procedurale vero e proprio.

IL CONTESTO

Il collegamento Pila-Cogne compare nel DEFR come ipotesi da "approfondire" e nel Programma di legislatura come "completamento degli studi" e nel PRT liquidato in 5 righe.. diciamo 6!

Nel frattempo, il 5 febbraio scorso, la società Pila S.p.A. ha presentato un proprio studio di fattibilità - il terzo dopo quelli del 2016 e del 2017 - che mette sul tavolo nove ipotesi progettuali, quattro delle quali definite ad alta fattibilità, con costi che vanno dai 133 ai 209 milioni di euro.

UNO STUDIO LEGITTIMO MA PARZIALE

È uno studio condotto con serietà tecnica, e lo riconosciamo. Ma resta lo studio di una società che ha una missione statutaria di sviluppo turistico, non l'interesse generale della Regione o della Valle di Cogne. E infatti, per sua stessa impostazione, non prende in considerazione l'opzione zero, non considera il recupero della storica ferrovia Cogne-Acque Fredde e della galleria del Drinc, non valuta la messa in sicurezza della strada regionale. Lo stesso documento di Legambiente propone che un eventuale studio comparativo regionale includa tra le alternative anche il ripristino della tratta ferroviaria, e riporta un'osservazione dell'Associazione Musei di Cogne (condivisa da molte persone residenti e turisti storici di Cogne) secondo cui la galleria del Drinc potrebbe comunque restare utilizzabile come via di fuga anche in presenza della funivia - un ragionamento che meriterebbe di essere approfondito indipendentemente da quale soluzione si scelga.

Sul fronte sicurezza, peraltro, non c'è nemmeno accordo tra i tecnici locali: se da un lato si sottolinea il valore di un'alternativa alla strada in caso di isolamento, dall'altro un ingegnere del tavolo di lavoro comunale ha osservato che l'impianto non avrebbe alcuna reale funzione di via di emergenza. Ecco perché non possiamo accontentarci delle rassicurazioni di uno studio commissionato dalla parte interessata: serve una valutazione indipendente, anche sul profilo sicurezza che non è diciamo di interesse specifico della Soc Pila.

LE CRITICITÀ TECNICHE E AMBIENTALI

La soluzione più fattibile individuata dallo studio prevede il passaggio della funivia sotto l'elettrodotto ad altissima tensione del Superphenix: una soluzione mai realizzata altrove, su un versante roccioso, difficilmente accessibile, dove è legittimo dubitare della possibilità stessa di realizzare piste di cantiere. Non è una preoccupazione generica: la Dichiarazione di sintesi della VAS, a pagina 69, richiama esplicitamente lo studio SIF del 2018, che già allora segnalava queste stesse criticità - l'attraversamento della linea Superphénix e le caratteristiche geotecniche critiche dei punti di ancoraggio dei sostegni, ubicati in zone di elevata criticità.

A questo si aggiunge un elemento che considero il più rilevante emerso finora e che voglio portare all'attenzione della Commissione: dalla Dichiarazione di sintesi, alle pagine 104 e 136, risulta che l'intervento - identificato con il codice ufficiale del Piano F1001a - interferisce direttamente con la ZSC/ZPS del Parco Naturale del Mont Avic, sito della Rete Natura 2000. Il D.M. 17 ottobre 2007 vieta la realizzazione di nuovi impianti di risalita nelle ZPS, salvo quelli già previsti dagli strumenti di pianificazione vigenti a quella data. Non parliamo quindi soltanto di

un'opportunità paesaggistica discutibile, ma di un possibile ostacolo giuridico alla stessa autorizzabilità dell'opera, richiamato peraltro dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia europea citata nello stesso documento di sintesi.

L'ERRORE PROCEDURALE CITATO PRIMA

E qui arrivo al secondo elemento, quello più tecnico. Nel breve paragrafo dedicato al Pila-Cogne, il PRT scrive che è prevista "la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica entro il 2026", saltando completamente i due passaggi obbligatori che lo stesso Piano richiama altrove: il DIP e il DOCFAP. In audizione, il dirigente Pollano ha ammesso trattarsi di un refuso, riconoscendo che la scadenza indicata non sarebbe comunque realizzabile e che il testo risale, in alcune sue parti, al 2023. È un errore che il dirigente stesso ha definito tale, ma che in un documento di pianificazione che orienta investimenti pubblici di centinaia di milioni di euro non può essere archiviato come un semplice refuso: va corretto, e va corretto pubblicamente. Aggiungo un dato che ritengo significativo: a rispondere su questo punto, in audizione, è stato solo il dirigente Pollano. Da parte dell'Assessore competente non è arrivata, agli atti, alcuna presa di posizione politica su come e quando questo errore verrà corretto. Un chiarimento tecnico non basta: chiediamo una risposta politica.

LE RICHIESTE

Per questo chiediamo che la Regione si doti, prima di procedere, di un quadro conoscitivo realmente completo: non lo studio della sola Pila S.p.A., per quanto accurato, ma un'analisi comparativa che integri ai nove scenari già presentati anche l'opzione zero, il ripristino della ferrovia storica e della galleria del Drinc, e la messa in sicurezza della strada regionale - valutando tutte le alternative anche sotto il profilo della sicurezza, con pubblicazione integrale degli studi, pieno coinvolgimento della Commissione e un confronto realmente pubblico con la comunità di Cogne, che finora ha ricevuto solo una presentazione a cose già impostate. Chiediamo inoltre che, prima di qualunque ulteriore studio o investimento, venga effettuata una verifica preventiva e trasparente di compatibilità con la disciplina delle Zone di Protezione Speciale, così da chiarire fin da subito se l'opera sia effettivamente autorizzabile, prima di continuare a spendere tempo e risorse pubbliche su un'ipotesi che potrebbe rivelarsi giuridicamente impraticabile.