



Con questo documento le scriventi organizzazioni sindacali dei trasporti CGIL, CISL, SAVT, UIL intendono dare il proprio contributo per definire un progetto sulla mobilità collettiva di persone e delle merci, al fine di evitare il perdurare della costante fragilità infrastrutturale che ha rallentato lo sviluppo della Valle d'Aosta ed ha portato ad una crisi di sistema.

In linea preliminare si osserva che nel Piano devono essere inseriti un capitolo sulla valenza attuale di tutti i servizi e soprattutto uno sulla regolazione (governance dei servizi) nonché una chiara esplicitazione della strategia trasportistica e degli obiettivi politici, che a parere delle OO. SS. trasporti, deve prevedere la ferrovia come asse portante da Torino a Pré Saint Didier.

Si sottolinea, inoltre, che il Piano regionale dei trasporti necessita di finanziamenti certi, di scopo ed urgenti, affinché i trasporti nella nostra regione diventino da problema a strumento di rilancio dell'economia tutta, opportunità per l'industria, il turismo, l'artigianato, l'istruzione, università ed i servizi, portando sviluppo anche alle vallate laterali, con una gestione più equilibrata e duratura delle politiche sul territorio e favorendo il recupero abitativo anche dei villaggi più piccoli.

## **FERROVIA**

L'infrastruttura ferroviaria, che deve rimanere di competenza di Rete Ferroviaria Italiana, deve essere ammodernata, elettrificata, inserita nel sistema nazionale ed internazionale dei trasporti ed intesa in continuità dal Piemonte a Pré Saint Didier senza rotture di carico. Perciò vanno effettuati interventi sul sistema ferroviario eliminando le criticità, per garantire la fluidità del servizio in quanto nell'asta di fondo valle fondamentale devono confluire ed interagire tutte le modalità di trasporto.

Per queste ragioni le OO. SS. sostengono che alla Valle d'Aosta, fermo restando la modalità e la certezza del viaggio con regolarità e puntualità, servano:

- collegamenti in tempi rapidi da Aosta (50 minuti per Ivrea / 90 minuti per Torino) e servizi ferroviari TPL adeguati alle esigenze dei pendolari, prevedendo anche eventuali raddoppi selettivi sull'intera tratta;
- riqualificazione, nel contesto urbano, delle stazioni ferroviarie, a partire da quella di Aosta interconnettendole con tutti gli altri servizi di trasporto, compresi quelli funiviari, dotandole di parcheggi, e trasformandole in hub di interscambio, intese come porte di accesso (anche per le vallate laterali), punti di assistenza, vendita biglietti integrati ed informazioni alla clientela;

- servizi ferroviari adeguati tra la Valle d'Aosta, Piemonte e Lombardia che garantiscano i Km/treno necessari per soddisfare le richieste di trasporto ferroviario collettivo nei giorni feriali e festivi di pendolari e turisti, comprendendo in orario anche collegamenti interregionali veloci dedicati da Milano Centrale e da Torino per Pré St Didier senza rotture di carico;
- promozione in sinergia con le agenzie turistiche e di settore per favorire l'utilizzo sistematico della ferrovia e degli altri vettori per effettuare in particolare nei fine settimana e nel periodo non scolastico itinerari turistici, culturali, archeologici ed eno-gastronomici anche con treni storici ecc....

Per quanto sopra, la segregazione proposta nella stazione di Aosta in alcune delle ipotesi presentate risulta inaccettabile.

In merito alle proposte del Piano sul miglioramento della mobilità interna in una logica di uno sviluppo sostenibile di collegamento Aosta - Pré Saint Didier – Courmayeur - Funivie Sky Way, tenuto conto che la linea Aosta Pré Saint Didier all'atto della sua sospensione all'esercizio era già stata totalmente automatizzata nella gestione della circolazione con il solo presidio della stazione di Arvier sede di incrocio, si ritengono percorribili due ipotesi:

la PRIMA ipotesi: arrivare con il trasporto su rotaie ai piedi del Monte Bianco, fermo restando l'infrastruttura in capo alla gestione di RFI fino a Pré Saint Didier, procedendo per fasi:

Immediata:

- esecuzione lavori previsti da parte di RFI, riapertura della tratta Aosta - Pré Saint Didier al servizio ferroviario per i pendolari, ripristinando anche treni interregionali diretti / veloci da Pré Saint Didier fino a Torino e Milano, utilizzando eventualmente treni bimodali;
- eliminazione di alcuni passaggi a livello, cosa già possibile allo stato attuale senza l'impiego di risorse elevate in quanto esiste una viabilità alternativa, e istituzione di alcune nuove fermate per permettere un servizio ferroviario di tipo metropolitano;
- istituzione di servizi con bus di linea ibridi o a metano per La Thuile - Courmayeur - Entrèves - Sky Way in coincidenza ai treni.

A seguire:

- costruzione di un hub / parking alla stazione ferroviaria di Pré Saint Didier;
- costruzione di un nuovo collegamento tramviario da Pré Saint Didier a Courmayeur - Entrèves - Sky Way.

La SECONDA ipotesi, potrebbe essere quella di un impianto di trasporto a fune ad ammassamento automatico con partenza dall'hub / parking ubicato alla stazione ferroviaria sarebbe; anche in

questo caso procedendo per fasi:

- esecuzione lavori previsti da parte di RFI, riapertura della tratta Aosta - Pré Saint Didier al servizio ferroviario per i pendolari, ripristinando anche treni interregionali diretti/veloci da Pré Saint Didier fino a Torino e Milano, utilizzando eventualmente treni bimodali;
- eliminazione di alcuni passaggi a livello, cosa già possibile allo stato attuale senza l'impiego di risorse elevate in quanto esiste una viabilità alternativa, e istituzione di alcune nuove fermate per permettere un servizio ferroviario di tipo metropolitano;
- istituzione di servizi con bus di linea ibridi o a metano per La Thuile - Courmayeur - Entrèves - Sky Way in coincidenza ai treni.

A seguire:

- costruzione di un hub / parking alla stazione ferroviaria di Pré Saint Didier;
- costruzione impianto di trasporto a fune da Pré Saint Didier a Courmayeur - Entrèves - Sky Way.

Con la seconda ipotesi si completerebbe l'offerta di trasporto collettivo mettendo in relazione tutto il sistema con bus ibridi o metano per La Thuile, gli impianti funiviari dell'alta Valle e Chamonix costituendo un circuito turistico con rientro con Bus tramite il Traforo con l'obiettivo di un forte decremento del trasporto privato nell'area di Courmayeur e del Monte Bianco.

- A favore della prima ipotesi, invece, gioca il fatto (molto più rilevante) che i veicoli tramviari circolanti da Pré Saint Didier a Entrèves - Sky Way potranno, previa verifica normativa, circolare come tram -treno su tutta l'infrastruttura (elettrificata) in capo a RFI.

## **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA**

Il trasporto locale serve a dare risposte alle vallate laterali per non isolarle, diventando quindi uno strumento di incentivazione per gli abitanti a restare nei propri territori, per gli anziani a muoversi senza difficoltà verso i centri più grandi e dare risposte concrete ai comuni più lontani.

Per questo occorre una programmazione, che garantisca il servizio universale con un cadenzamento adeguato alla domanda nei giorni feriali e festivi su tutto il territorio in coincidenza con il fondo valle presso gli hub / parcheggi / nodi di interscambio e gli altri servizi situati alle stazioni ferroviarie (sosta bus turistici). Le autolinee non devono quindi essere pensate in concorrenza alla ferrovia, che deve rimanere asse portante del trasporto regionale, ma pensate soprattutto in funzione di servizi di ultimo miglio.

Per raggiungere gli obiettivi sopra esplicitati, il trasporto locale su gomma deve continuare a svolgere, anche sull'asta di fondo valle, il ruolo di porta a porta, con mezzi non di grandi dimensioni, funzione fondamentale per le famiglie, garantendo collegamenti con le scuole, con gli asili, il posto di lavoro ed i luoghi di interesse pubblico.

Devono essere mantenuti e rafforzati i collegamenti con l'esterno della nostra regione, nell'ottica di una visione globale e non solo locale, in modo da avviare un reale sviluppo sostenibile, ecologico e compatibile con gli utenti che userebbero meno l'automobile ed i turisti che sfrutterebbero a pieno tutti i collegamenti.

I dati di riferimento relativi ai Km/bus devono essere confermati, ma considerati come bacino unico e non in contrapposizione in modo da poter aggredire in maniera seria e strutturata il trasporto privato.

Per l'area urbana di Aosta e della Plaine, al fine di aumentare la velocità commerciale, occorre istituire sensi unici, corsie preferenziali, spostando le aree di sosta dei veicoli privati all'esterno presso i parcheggi di interscambio individuati, garantendo agli utenti un servizio di tipo circolare e di navetta dai parcheggi per raggiungere il centro ed i luoghi di interesse pubblico.

In tutto ciò, anche gli enti locali devono fare la loro parte con scelte urbanistiche diverse da quelle attuali, trasformando le piazze da parcheggi in "Giardini Urbani".

Infine, per i servizi di TPL su gomma occorre procedere al graduale rinnovo del parco autobus con mezzi ibridi o metano accessibili a tutti gli utenti e realizzare, alle fermate, dei "bus gate" per evitare le perturbazioni di traffico (in particolare nella statale e valli laterali).

I collegamenti rapidi e l'utilizzo di veicoli BRT Livello 1 non risultano adatti al territorio.

## **IMPIANTI A FUNE**

Non si può non investire sugli impianti di trasporto a fune per l'economia della Valle d'Aosta, ma è necessario inserirli in un progetto unico nel Piano regionale dei trasporti. Impianti ben strutturati e tecnologicamente avanzati favoriscono lo sviluppo di un turismo che sceglie il trasporto a fune per fruire della montagna, che deve essere accessibile tutto l'anno.

Per creare un circolo virtuoso nell'attrarre il turista e far crescere ulteriormente il Prodotto Interno Lordo, occorre attrarre risorse anche dal settore privato, coinvolgendo tutti gli attori interessati a livello territoriale, nazionale ed internazionale.

Per queste ragioni, il Trasporto a fune deve essere integralmente inserito nel Piano regionale dei trasporti, prevedendo che non solo i collegamenti Aosta - Pila, Buisson - Chamoix e Champoluc - Crest siano intesi come trasporto pubblico locale, ma lo stesso concetto deve essere esteso anche agli altri impianti di arroccamento, per garantire alle persone la fruizione del servizio di trasporto a fune non solo nei periodi invernali, ma nella logica della continuità territoriale tutto l'anno, svolgendo quindi anche il servizio di "ultimo miglio".

## **TRASPORTO AEREO**

per quanto concerne l'Aeroporto Regionale si deve tenere conto del Masterplan in fase di definizione, che diventerà la strada maestra per il suo sviluppo negli anni futuri.

L'aeroporto "Corrado Gex" di Aosta è operativo a tutti gli effetti e deve continuare ad essere un'opportunità per il rilancio turistico della nostra regione per tutto l'anno.

In particolare seguendo il piano di sviluppo portato avanti nell'ultimo anno si registra un aumento dei movimenti e delle soste dei voli di aviazione generale (compagnie private, aerei privati...) e si prevede una sinergia con FBO internazionali (società di trasporto aereo specializzate) di alta gamma.

Si sottolinea che il ruolo del trasporto aereo e del Corrado Gex deve essere funzionale e fondamentale nell'assetto generale dei trasporti prevedendo un piano marketing efficace nella condivisione di un HUB strategico per tutte le attività Aeree sia turistiche che commerciali e capace di attrarre anche turismo di alto profilo.

Si ritiene che l'aeroporto "Corrado Gex" diventi l'ultimo miglio con collegamento di Charter acquistati da agenzie, sia con aerotaxi che elitaxi di alta gamma tra hub internazionali come Milano - Bergamo - Bologna - Ginevra - Nizza - Londra - Francoforte - Monaco per intercettare, attraverso un' incisiva promozione turistica e con il fondamentale ruolo delle agenzie, parte della clientela internazionale che sceglie l'Europa e l'Italia, proponendo la Valle d'Aosta nel circuito.

Si ritiene, inoltre, che sussistano le condizioni per lo sfruttamento della posizione dell'Aeroporto come base scuola di formazione per il volo in alta montagna per le forze armate, per quelle civili e per il volo turistico.

Considerata l'importanza strategica della posizione della nostra regione quale zona di confine è necessario implementare con un accordo tra Stato - Regione e Enav il controllo dello spazio aereo.

Si condivide la proposta di potenziamento dell'accessibilità mediante servizi elicotteristici ai servizi sanitari di emergenza ad alta specializzazione a favore delle aree svantaggiate e di rendere ancora più solido ed incisivo il servizio di Protezione Civile utilizzando la nuova procedura satellitare in corso di realizzazione.

Infine, non si ritiene che per il rilancio dell'aeroporto sia necessario il collegamento aereo con Bologna, in quanto per migliorare l'integrazione della Valle d'Aosta nella rete europea e nazionale, è necessario valutare con la regione Piemonte la fattibilità della costruzione della cosiddetta Porta del Canavese accedendo quindi all'alta velocità e comunque con Torino.

## **VIABILITA'**

I soggetti che rappresentano la viabilità nella nostra regione sono Traforo del Monte Bianco, Traforo del Gran San Bernardo, Anas, Sav, Rav e Regione.

Abbiamo quindi un quadro di 6 soggetti che operano nello stesso ambito sul territorio, a volte però in contrasto tra loro. Questo non è positivo per una regione come la nostra dove occorre sempre ricercare il massimo della sinergia e della condivisione.

Per questo si condivide la proposta di un soggetto unico di implementazione I.T.S. regionale per la gestione della viabilità, dell'informazione all'utenza.

Considerato che l'utenza autostradale è sia pendolare che turistica, il tratto di competenza della RAV deve essere trasformato da sistema aperto a sistema chiuso, individuando rampe di accesso e piste di riscossione pedaggi - manuali - Viacard - telepass ecc. in quanto il sistema "Free Flow" già in uso sull'autostrada pedemontana sta generando innumerevoli contenziosi sul sistema dei pagamenti.

Inoltre, nell'ottica di un sistema integrato vi è la necessità di un tavolo di concertazione per la determinazione dei pedaggi, in cui dovranno essere definiti abbonamenti in base all'utilizzo delle tratte su base chilometrica a prescindere dalle società, ipotizzando uno sconto crescente, incentivando la modalità di pagamento con abbonamenti fino all'annuale.

Al fine di migliorare l'integrazione della Valle d'Aosta nella rete europea internazionale e per garantire il transito e la sosta dei bus turistici, l'hub primario di Aosta deve prevedere un nuovo svincolo a servizio dell'hub stesso e per l'accesso esclusivo dei bus all'area centrale di Aosta per le sole operazioni di carico e scarico.

## **MOBILITA' SOSTENIBILE**

Si chiede di inserire nel PRT l'infrastruttura "Cogne - Acque Fredde" che nasce come collegamento ferroviario, riconvertendola in strada a pedaggio, video sorvegliata, dedicata solo per il trasporto collettivo di persone ed a chiamata, utilizzando veicoli a noleggio con conducente ibridi o mini bus elettrici, attrezzati anche per trasporto biciclette.

In questo modo, si completerebbe l'interconnessione tra le varie modalità di trasporto Ferrovia, Funivie, Mini Bus ibridi/elettrici, ..., E-Bike Sharing, Ciclovia, si realizzerebbe un unico itinerario di grande attrazione turistica che a partire dalla pianura, attraverso le medie e alte vie, porterebbe ad un sito di enormi potenzialità nella valle di Cogne e del Gran Paradiso, valorizzando la mobilità dolce, un mercato particolare sempre più ricercato.

## **TRASPORTO DELLE MERCI**

Al fine di incentivare a spostare il traffico delle merci dalla gomma al ferro, è necessario promuovere accordi tra la grande industria pesante presente in Valle e le imprese ferroviarie presenti sul mercato del trasporto merci, ipotizzando l'utilizzo del trasporto ferroviario nelle ore notturne, per le necessità del trasporto non solo delle merci in arrivo, ma anche dei lavorati e semilavorati in partenza.

Per le merci in transito su gomma, l'area di regolazione oggi dedicata alle sole criticità dell'alta valle e del Monte Bianco deve essere adeguata per poter soddisfare anche le necessità legate alle criticità del tunnel del Gran San Bernardo e relativo accesso.

Per quanto riguarda la distribuzione urbana delle merci, si ritiene che possa e debba essere fatta sia ad Aosta che nella Plaine; condizione fondamentale per la riuscita del progetto è che presso l'area identificata nel piano, a sud della ferrovia, venga realizzato un polo della logistica e della distribuzione dove far confluire ed insediare tutte le aziende di trasporto merci e logistica; solo in questo modo si può realizzare un modello di consegne delle merci (ultimo miglio) condiviso tra tutti i Vettori.

Per queste ragioni si deve continuare a lavorare sul piano regionale dei trasporti con una visione globale del sistema che ricomprenda l'interconnessione necessaria e fondamentale dalla ferrovia, agli impianti a fune, dall'aeroporto, al trasporto pubblico locale su gomma. Tutto ciò per favorire il

trasporto collettivo di lavoratori, studenti, pendolari, attraverso la necessaria e fondamentale integrazione tariffaria, che deve essere però una libera scelta dell'utente o del turista e non una imposizione, senza dimenticare la grande risposta di alto profilo al turismo tutto l'anno per la Valle d'Aosta. Quanto sopra perché nel piano non si parla di servizi turistici mentre occorre incentivare all'uso del trasporto collettivo anche la domanda turistica per poter rendere efficiente il servizio, considerato il numero degli abitanti della Valle d'Aosta.

Si propone infine la costituzione di un Comitato di monitoraggio, composto da tutti i portatori di interessi collettivi relativi ai trasporti che segua tutto l'iter di approvazione del piano e la sua successiva realizzazione.

Aosta, 23 aprile 2019

FILT CGIL    FIT CISL    UIL TRASPORTI    SAVT TRASPORTI