



Al Dipartimento Ambiente,

Alla Struttura Organizzativa Valutazioni,
Autorizzazioni ambientali e Qualità dell'aria,

e p.c. Assessorato allo Sviluppo Economico,
Formazione e Lavoro, Trasporti e Mobilità Sostenibile.

OGGETTO: Osservazioni al Piano Regionale dei Trasporti

Con questo documento la scrivente federazione dei trasporti FILT CGIL della Valle d'Aosta intende dare il proprio contributo per definire un progetto sulla mobilità collettiva di persone e merci.

In Valle d'Aosta è necessario risolvere il nodo della rete dei trasporti per rendere più attrattiva la nostra Regione.

Sono da evidenziare le priorità degli utenti, la sinergia tra le modalità dei trasporti, l'integrazione tariffaria, dando una risposta definitiva alla domanda sempre più crescente di mobilità collettiva.

Vanno rafforzati i collegamenti con l'esterno, nell'ottica di una visione globale del trasporto, garantire le coincidenze tra tutti i vettori.

Bisogna arrivare ad un piano sostenibile, ecologico e compatibile; gli utenti userebbero meno l'automobile e i turisti sfrutterebbero appieno tutti i collegamenti.

Trasporto Ferroviario

E' positivo l'avvio dei lavori per l'elettrificazione della linea Aosta - Ivrea per garantire un servizio adeguato ed efficiente, senza rotture di carico nei collegamenti col Piemonte, la Lombardia, la Liguria. Ci aspettiamo una

Sede Regionale Via Binel, 24 11100 Aosta - Tel. 345/8678532

e-mail: filt@cgil.vda.it

pec: filt.vda@pec.it

maggior regolarità del servizio, grazie all'efficientamento degli incroci, ai sistemi di sicurezza e ai nuovi materiali rotabili che saranno più capienti; vi sarà una sostenibilità del servizio, grazie appunto all'impiego della trazione elettrica anziché termica e saremo la prima regione italiana ad avere tutte le stazioni accessibili alle persone con mobilità ridotta.

E' fondamentale che alla riapertura della tratta Aosta - Ivrea vi siano le condizioni per un trasporto merci su rotaia a disposizione delle attività produttive valdostane quali la Cogne, le Acque minerali etc; bisogna inoltre progettare un polo della logistica a ridosso del parco ferroviario come già espresso nelle nostre proposte nei vari Piani Regionali dei Trasporti, con il coinvolgimento di tutti i portatori di interessi (RFI, i vettori del trasporto merci, Confindustria...).

Riteniamo assolutamente indispensabile, invece, la riapertura della tratta Aosta - Pré Saint Didier, 32 km di linea ormai abbandonata a se stessa e vittima di rifiuti e di degrado.

In riferimento alla proposta che prevede l'acquisizione del sedime ferroviario da parte della Regione e la soluzione di effettuare un collegamento Metro Bus da Aosta a Pré Saint Didier/Courmayeur/Skyway utilizzando una parte minimale della tratta ferroviaria, riteniamo opportuno mantenere la ferrovia (unica alternativa alla strada) di competenza allo Stato e a RFI che ha previsto nel suo piano decennale la riapertura e l'esecuzione dei lavori a suo carico della tratta e del servizio ferroviario a Trenitalia, come previsto dall'appalto in essere per i pendolari, ripristinando anche treni regionali veloci da Pré Saint Didier a Torino e Milano, utilizzando da subito i treni bimodali.

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

Inoltre, visto il grande interesse da parte di un turismo dedicato, sarebbe opportuno promuovere, in sinergia con le agenzie turistiche e di

Sede Regionale Via Binel, 24 11100 Aosta - Tel. 345/8678532

e-mail: filt@cgil.vda.it

pec: filt.vda@pec.it

settore, l'utilizzo sistematico della ferrovia e degli altri vettori per effettuare itinerari turistici, culturali, archeologici ed eno-gastronomici (anche con treni storici), in particolare nei fine settimana e nel periodo non scolastico.

Per questo alla stazione di Pré Saint Didier, chiediamo, al fine di dare continuità al servizio, di prevedere un hub di interscambio con parcheggio da cui far partire bus di linea ibridi/elettrici/idrogeno per Courmayeur/Skyway e la Thuile.

Il servizio di trasporto potrebbe essere affidato a Trenitalia così da proporlo sulle piattaforme di acquisto di biglietti ferroviari.

Inoltre, bisogna rafforzare il confronto con la dirigenza di RFI sul territorio valdostano per affrontare e risolvere tutte le pratiche in materia di patrimonio, progetti di eliminazione passaggi a livello e autorizzazioni varie (rapporti tra RFI, Regione e privati).

Per quanto sopra, la segregazione proposta nella stazione di Aosta risulta inaccettabile. Pertanto, si chiede di prevedere un sovrappassaggio accessibile in alternativa al passaggio a raso.

Inoltre, con un sottopassaggio in ambito stazione (che potrebbe essere ampliato) e un collegamento stradale (Via Chamolè), risulta inutile un ulteriore attraversamento a raso che andrebbe di fatto a creare una criticità a livello di sicurezza e regolarità di esercizio.

Per questo, si deve confermare il ruolo determinante dell'autostazione di via Carrel come punto di interscambio tra treno, TPL urbani, extra urbani ed internazionali, visti i lavori già previsti di collegamento tra la stazione e il terminal.

Chiusura linea e contrasti con la normativa

Questa proposta è in contrasto con:

- 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 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 delibera 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 con un finanziamento di 71 milioni di euro.

Cogne - Acque Fredde

Si chiede di inserire nel PRT l'infrastruttura Cogne - Acque Fredde mantenendo il collegamento su binari o, in alternativa, un collegamento stradale con servizio a spola, utilizzando veicoli ibridi o mini bus elettrici, attrezzati anche per trasporto biciclette.

In questo modo, oltre ad essere una valida alternativa di collegamento con Cogne, 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 vallata del Gran Paradiso, valorizzando la mobilità dolce, un mercato sempre più ricercato.

Trasporto merci

Al fine di incentivare e dirottare il traffico delle merci dalla gomma al ferro, è necessario promuovere accordi tra le attività produttive e l'industria presenti in Valle e le imprese ferroviarie presenti sul mercato del trasporto merci. Si ipotizza, pertanto, l'utilizzo della ferrovia nelle ore notturne per le necessità del trasporto non solo delle merci in arrivo, ma anche dei lavoratori 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 opportunamente potenziata inserendo la cosiddetta area grigia per poter soddisfare anche le necessità legate alle criticità della statale 27 e del tunnel del Gran San Bernardo con relativo accesso, adeguandola con servizi agli utenti e agli autisti, con punti di ristoro e aree attrezzate.

Area della logistica

Si propone la realizzazione a sud della ferrovia, o altra area attigua, un polo della logistica e della distribuzione dove far confluire ed insediare 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, almeno per Aosta e i comuni della Plaine.

Trasporto Pubblico Locale

Osservazioni sul Metrobus (BHNS) - Materiale rotabile

Se, come riportato nella presentazione, si farà uso di autobus snodati ad alta capacità sorgono alcuni dubbi pratici riguardo la conduzione degli stessi:

1. Percorso su strada tradizionale, dopo l'abbandono della sede dedicata, e l'effettiva concorrenzialità dei veicoli sul percorso non dedicato;
2. Differenze climatiche tra i due capolinea che comportano delle difficoltà durante eventi climatici avversi come su tratte innevate o ghiacciate. Vista già la difficoltosa gestione di un autobus a due assi su ghiaccio o neve ed essendo ribassati.
 - a. è possibile il montaggio delle catene?
 - b. su quanti assi è necessario montarle?
 - c. chi le monta e dove?
3. Possessori di patente DE limitati poiché non tutti i conducenti di autobus in forza, la cui media anagrafica è piuttosto elevata, hanno conseguito tale patente per cui si renderebbe necessaria l'integrazione della E nella D (con un costo medio che si aggira intorno ai 1000 €)
 - a. chi pagherebbe in quel caso i costi supplementari?
4. Riguardo autobus snodati, sentite le testimonianze di altre aziende che li usano abitualmente, sono difficilmente controllabili su strada viscida

Sede Regionale Via Binel, 24 11100 Aosta - Tel. 345/8678532

e-mail: filt@cgil.vda.it

pec: filt.vda@pec.it

per cui è uso farli rientrare in rimessa per essere sostituiti da autobus 12m catenabili oppure, se dotati di pneumatici invernali i 18m sono limitati a breve tratte rettilinee e pianeggianti. Nel nostro caso il percorso più soggetto al maltempo è proprio la tratta che copre gli ultimi 20 km in direzione di Courmayeur dove la strada statale assume tratti pendenti e curvilinei.

Fermo restando quanto sopra, ogni intervento volto al decremento dell'uso dei veicoli privati a favore del trasporto pubblico con evidente vantaggio sociale, ambientale e per la sicurezza stradale è ovviamente ben accolto.

Qui non si avversa il nobile intento, ma la sua modalità di realizzazione.

Il parere per un progetto la cui sostenibilità in molti aspetti solleva diversi dubbi non può essere espresso se non tramite una discussione più approfondita e arricchita di maggiori dettagli poiché le informazioni fornite per il comparto del trasporto pubblico risultano generiche e sommarie.

Si ritiene che:

- la scelta di materiale rotabile non è idonea e quindi che non si riesce a percorrere, per diversi motivi, con puntualità la tratta;
- un tracciato che per essere più veloce e rettilineo escluda poi parti di utenza costrette quindi a tornare sul traffico privato;
- un tracciato misto che non aderisce alle peculiarità auspiccate per raggiungere i benefici progettuali;
- un sistema di interscambio con le valli laterali che potrebbe impattare negativamente sull'attuale organizzazione dei turni;
- un sistema che andrebbe a ricalcare in gran parte il servizio sulla tratta già esistente Aosta/Courmayeur e di cui si auspica una pianificazione per l'integrazione fra i due sistemi onde evitare duplicazioni di corse;
- i soggetti coinvolti per l'espletamento dell'esercizio;
- la scelta dei criteri di selezione delle aziende;
- l'inclusione nel bacino di traffico.

Miglioria della qualità del servizio - Voler realizzare un percorso riservato in uscita e in entrata da Aosta per migliorare la puntualità e la percorribilità con mezzi pubblici (che spesso rimangono affogati nel traffico privato) potrebbe segnare un punto favorevole nel progetto, senonché sarebbe da verificare che il valore del vantaggio sia raggiunto a pieno dato che il resto del percorso è condiviso su strada statale.

Disagi circa la puntualità e la frequenza sono facilmente preventivabili nella tratta tra Morgex e Courmayeur particolarmente ingolfata d'estate e soprattutto d'inverno:

- per la massiccia iniezione di veicoli dovuta alla presenza turistica;
- per i rallentamenti dovuti a conducenti non avvezzi o addirittura impreparati al clima invernale;
- per le occasionali ma frequenti chiusure manutentive del ramo autostradale parallelo;
- per le code di attesa del TMB che talvolta si estendono fino a Courmayeur.

La crisi potrebbe verificarsi proprio laddove il servizio dovrebbe dimostrare il picco di efficienza e non sarebbero accettabili le scuse degli amministratori che si richiamano a casistiche una tantum.

Materiale rotabile - Ci sono molte riserve sull'attuazione di un servizio con autobus di tipo BRT a più casse poiché si intravedono molte difficoltà operative per il contrasto tra le condizioni climatiche caratteristiche del territorio e le caratteristiche peculiari dei veicoli (snodati e ribassati) di cui ai punti precedenti.

La scelta poi di materiale a trazione ecologica è certamente lodevole, oltre che necessaria per l'adeguamento agli standard sulle emissioni. Tuttavia particolare attenzione andrà valutata nella scelta della tipologia di trazione perché l'impatto sui costi di realizzazione e gestione è notevole.

Sostenibilità economica - Si esprime anche preoccupazione riguardo la redditività finale di un'opera che rischia per l'ennesima volta di ricadere sulle casse pubbliche e quindi sui cittadini; i vantaggi sono conseguibili

Sede Regionale Via Binel, 24 11100 Aosta - Tel. 345/8678532

e-mail: filt@cgil.vda.it

pec: filt.vda@pec.it

all'interno di precise condizioni che sembrano difficilmente attuabili se non affrontando poi extra costi. Nel caso in cui le aziende incaricate del servizio non riuscissero ad ottenere sufficiente redditività dall'operatività sicuramente girerebbero le loro lagnanze all'ente concedente per le necessarie integrazioni economiche.

Si ritiene infine che l'attuale materiale di presentazione del progetto, per quanto riguarda il settore trasporto pubblico, non rechi sufficienti dettagli per una completa valutazione.

I dubbi sopra citati sorgono già nell'analisi preliminare, ma alcuni elementi sono talmente parte integrante per il successo del progetto globale che si ritiene che la loro modifica comporti lo snaturamento dello stesso.

Elisuperfici

Bisogna valutare l'utilizzo delle elisuperfici, situate nelle vallate laterali (da consolidare per le necessità di soccorso), anche per il trasporto passeggeri al fine di poter offrire un'ulteriore offerta turistica di alto profilo.

Infine, si propone la costituzione di un Comitato di Monitoraggio permanente 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.

Restiamo a disposizione per ulteriori approfondimenti.

Aosta, 16 gennaio 2025

Segretaria Generale FILT CGIL
(Cristina Marchiaro)

