



*Adunanza del Consiglio regionale*

## **APPROVATA UNA RISOLUZIONE SULLA LINEA FERROVIARIA IVREA-AOSTA-PRÉ-SAINT-DIDIER**

In apertura della seconda giornata di lavori dell'Assemblea, riunita giovedì 14 luglio 2011, i Consiglieri hanno discusso la petizione popolare a favore dell'elettrificazione e dell'ammodernamento della tratta ferroviaria Ivrea-Aosta-Pré-Saint-Didier, sottoscritta da 3.456 cittadini. L'esame si è concluso con l'approvazione (23 voti a favore e 8 contrari) di una risoluzione proposta dai Capigruppo di maggioranza (UV, FA, SA e PdL). Contestualmente è stata respinta una risoluzione presentata dai gruppi di minoranza (Alpe e PD).

La risoluzione adottata invita i Parlamentari valdostani e impegna il Governo regionale a *"portare a completamento nel più breve tempo possibile il trasferimento alla Regione delle funzioni in materia di trasporto ferroviario ai sensi del Decreto legislativo 26 ottobre 2010, n. 194, condizione necessaria per poter mettere in opera le operazioni connesse alla gestione futura del servizio e dell'infrastruttura ferroviaria; sviluppare le azioni necessarie per mantenere e aumentare l'interesse sovragionale e internazionale sul progetto della direttrice Aosta-Martigny, considerando che solo la realizzazione di una nuova linea ferroviaria garantirebbe il miglioramento radicale del trasporto ferroviario in Valle d'Aosta; proporre, tenendo conto che l'elettrificazione della linea ferroviaria Aosta-Ivrea non è ancora definita in termini di costi, tempi di realizzazione e condivisione con gli enti locali valdostani, le iniziative più opportune per una soluzione dei disagi quotidiani degli utenti della linea ferroviaria valdostana e in particolare per ripristinare il collegamento diretto Aosta-Torino eliminando la rottura di carico, anche mediante l'utilizzo di tecnologie alternative quali i treni bimodali, per i quali sarà*

*necessario un adeguato interessamento da parte degli organismi competenti in materia di omologazioni, ad oggi ancora da ottenere per la circolazione in Italia; avviare non appena possibile un confronto con la Commissione consiliare competente sulle conclusioni dello studio di fattibilità relativo alla linea Aosta/Pré-Saint-Didier."*

L'iniziativa della minoranza intendeva perseguire con urgenza l'obiettivo dell'immediata elettrificazione della tratta Aosta-Ivrea e operare per il reperimento delle risorse finanziarie che prevedesse un adeguato finanziamento da parte statale a cui si aggiungesse la necessaria compartecipazione della Regione.

Il Presidente della quarta Commissione consiliare, Diego **Empereur** (UV), ha illustrato in Aula la relazione approvata dai Commissari nella riunione del 20 giugno scorso, a seguito dell'approfondimento sviluppato in questi mesi. *"Per una risposta ai disagi che quasi ogni giorno affliggono gli utenti della linea ferroviaria valdostana - ha sottolineato il Presidente Empereur -, l'intervento di elettrificazione della tratta Aosta-Ivrea pare essere il più idoneo, anche se i costi, i tempi di realizzazione e le ricadute sul territorio - in particolar modo per quanto riguarda il numero e le dimensioni delle sottostazioni elettriche - devono essere ancora ben definiti. Non va tuttavia dimenticato che questa opera, da sola, non potrà porre rimedio a tutti i limiti del tracciato; sarà quindi indispensabile operare su più fronti, in modo da compiere ogni azione utile allo scopo. Sarà importante dare nuovo impulso alle attività previste con gli Accordi di programma fino ad oggi sottoscritti (nei quali è stata inserita la realizzazione dell'elettrificazione della tratta Aosta-Ivrea, per la quale sono al vaglio due ipotesi alternative: la prima, per un costo presunto di oltre 300 milioni di euro, è quella che prevede la realizzazione di una variante tra Châtillon e Verrès per bypassare le gallerie presenti, la seconda senza variante ha un costo ipotizzato superiore a 85 milioni di euro) e adoperarsi presso i Ministeri competenti per ottenere la copertura finanziaria degli interventi previsti nelle sezioni programmatiche di tali accordi. Per quanto riguarda invece la tratta Aosta/Pré-Saint-Didier si ritiene preferibile, prima di*



*avviare qualunque intervento, chiarire scenari, obiettivi e strategie per questo collegamento, anche sulla base dei risultati degli studi in via di ultimazione e svolgere un'attenta analisi costi-benefici visto il suo attuale sottoutilizzo."*

Nel dibattito generale sono intervenuti i Consiglieri Chatrian, Fontana, Salzone, Tibaldi, Donzel, l'Assessore ai trasporti e il Presidente della Regione.

Il Vicepresidente del Consiglio, Albert **Chatrian** (Alpe): *"L'elettrificazione è una soluzione a portata di mano sia da un punto di vista tecnico che finanziario (circa 89 milioni), il progetto è già stato validato con tempi di realizzazione rapidi. L'impiego di treni elettrici riduce i tempi di percorrenza e soprattutto risolve il problema dell'inquinamento, azzerando la cosiddetta rottura di carico - il dover cambiare treno a Ivrea o a Chivasso -, e consente anche una migliore utilizzazione del materiale rotabile. Naturalmente sono da individuare con i Comuni interessati le ubicazioni delle future tre sottostazioni. Comuni che si sono resi disponibili a ricercare soluzioni compatibili con i loro piani regolatori, nell'ottica anche di un corretto utilizzo del loro territorio. Una tratta ferroviaria puntuale, pulita, gradevolmente inserita nell'ambiente, rappresenta realmente un'alternativa alla strada statale e all'autostrada lungo l'asse centrale della Valle, e garantirebbe anche un ottimo collegamento con gli aeroporti di Torino, Milano. Forse un domani potrebbe anche servire quello di Aosta. L'utilizzo del mezzo privato è sempre più costoso - tra spese di acquisto, costi di gestione, di carburante, di autostrada e maggiori rischi connessi - e anche ecologicamente sempre meno sostenibile. Nella risoluzione della maggioranza non vediamo la determinazione di schierarsi a favore di una scelta netta, chiara e senza fronzoli, sembra piuttosto una scelta secondaria o un ripiego senza coraggio."*

Per la Capogruppo del Partito Democratico, Carmela **Fontana**, *"la vera questione è strutturale, perché i mancati investimenti del passato hanno portato a un punto di rottura: la rete valdostana è incompatibile con quella nazionale. Riguardo poi all'Aosta/Pré-Saint-Didier, perché bisogna pensare*

*necessariamente ad una chiusura? Può rappresentare un'importante risorsa in vista di uno sviluppo turistico. Questa petizione è l'occasione per dimostrare che le Istituzioni e la politica vogliono procedere ad un ammodernamento della ferrovia. Oggi ci pare che Rfi stia seriamente investendo energie sul nostro territorio, e il consenso non è arrivato solo dagli Enti locali, ma è stato formalmente dichiarato dalla società valdostana, da una larghissima fascia di soggetti di cui questo Consiglio deve tenere conto. Agire con determinazione per l'elettrificazione significa agire per lo sviluppo complessivo della nostra comunità, ora ai margini. Crediamo che l'ammodernamento della linea sia una priorità, ed è necessario compiere delle scelte, lanciando un segnale forte ai cittadini."*

Il Capogruppo della Stella Alpina, Francesco **Salzone**: *"Manifestiamo il disagio relativamente alla situazione del trasporto ferroviario che ha raggiunto punte di insostenibilità a tutti i livelli. La Regione, in qualche maniera, è sotto scacco per le limitate competenze, ma ha fatto e sta facendo tutto il possibile per giungere al potenziamento dell'infrastruttura e la strada da percorrere è quella di sottoscrivere Accordi di programma quadro, utilizzando le risorse dei Fondi aree sottosviluppate, ma anche partecipando con finanziamenti propri. Consideriamo positivo il trasferimento di competenze anche se bisogna fare i conti con la lentezza degli altri soggetti. Siamo, purtroppo, ancora di fronte a uno scenario complesso, di difficile realizzazione che ci deve far acquisire la titolarità del contratto con Trenitalia, in modo da poter avere maggiore forza contrattuale. Occorrerà tenere conto che i costi totali sono importanti e, quindi, il reperimento delle risorse finanziarie diventa prioritario. Occorrerà valutare anche tutte le possibilità alternative tecnologiche che fornisce il mercato. In questo contesto bisogna proseguire con il progetto della linea internazionale Aosta-Martigny perché può assicurare una certa tranquillità di interventi massicci sulla Aosta-Torino."*

Per il Consigliere del PdL, Enrico **Tibaldi**, *"bisogna fare i conti con la realtà di una ferrovia che è stata nel tempo dimenticata e solo negli ultimi anni l'amministrazione si è resa conto che i disagi andavano risolti. I*



*problemi devono però essere affrontati con un minimo di realismo: la tratta incide per una parte sul territorio valdostano e per l'altra su quello piemontese; la gestione è una sorta di spezzatino tra vari enti (Rfi, Trenitalia). Le richieste dei Pendolari stanchi sono legittime, ma non dobbiamo creare illusioni: nella risoluzione della maggioranza vi sono delle proposte in linea con la realtà che oggi viviamo, con le nostre competenze e con le soluzioni possibili alle quali oggi possiamo far fronte. Il nostro auspicio è che questa tratta possa essere veramente degna del suo ruolo e che dal 'ramo secco' che era considerata si trasformi in un 'ramo verde' che colleghi Aosta a tutto il resto del sistema ferroviario italiano e magari anche Oltralpe, ovvero con Martigny."*

Il Consigliere Raimondo **Donzel** (PD): *"Il dibattito su questo tema è surreale perché non tiene conto della realtà di chi ogni giorno usufruisce del treno. La petizione chiede l'elettrificazione, bisogna rispondere nel merito con chiarezza e onestà, cioè dire che la maggioranza non la vuole. Non è corretto rispondere invece con una grande opera come l'Aosta-Martigny di cui non si conoscono tempistiche, prezzi e non si hanno partner. Sui treni bimodali, aspetteremo il coup de théâtre dell'Assessore che dovrà rimangiarsi quanto detto a dicembre contro l'impiego dei bimodali. Mi preoccupa l'idea di una possibile chiusura dell'Aosta/Pré-Saint-Didier, che invece è un'opportunità unica per il turismo. E' la riprova che questa maggioranza punta a smantellare senza sostituire con servizi efficienti. Siamo amareggiati perché c'era la possibilità di percorrere insieme la strada dell'elettrificazione, soprattutto dopo l'apertura dell'Assessore ai trasporti del Piemonte a condividere con la Regione Valle d'Aosta l'ipotesi di spostare le risorse disponibili per la lunetta all'elettrificazione dell'Ivrea-Aosta."*

Dopo la discussione generale, è intervenuto l'Assessore ai trasporti, Aurelio **Marguerettaz**, affermando che *"il ragionamento che facciamo viene da anni di lavoro. La comunità di Chivasso non ne vuole sapere della 'lunetta' per una serie di motivi. Il primo progetto della 'lunetta' era di 10 milioni, siamo arrivati a 40 milioni. La variante fra Châtillon-Verrès era preventivata*

*a 276 milioni di euro e ora è quasi a 400 milioni. Bisogna fare una riflessione seria: il quadro è stato disegnato, ma è un libro dei sogni. Le valutazioni in termini finanziari sono esplose. Di fronte a questi problemi bisogna essere sinceri con i cittadini. La filosofia di fondo è quella che se proponiamo interventi di cui non abbiamo alcuna certezza, probabilmente l'elettrificazione non la vedremo per alcuni anni. Se vogliamo migliorare la linea dobbiamo dare una risposta a una serie di problemi e occorre fermare lo stillicidio di progetti e di risorse. Verifichiamo se c'è una soluzione per una nuova linea che sia concepita con i criteri attuali e moderni. Per i costi, poi, se non ci sarà uno sviluppo internazionale sarà difficile reperire delle risorse. Infine, di fronte all'elettrificazione riteniamo più ragionevole dare una soluzione certa e impegnarci affinché Trenitalia arrivi a una omologazione e fornisca dei treni che risolvano il problema della rottura di carico, che sarà evitata, con i treni bimodali in tre o quattro anni, mentre in quell'arco di tempo l'elettrificazione non sarà attivata."*

Il Presidente della Regione, Augusto **Rollandin**: *"Non vorremmo che venissero travisate le conclusioni cui è giunta la maggioranza presentando la risoluzione e su questo ci sono due aspetti da sottolineare: il primo è che l'elettrificazione della tratta è una soluzione che ha tempi lunghi di realizzazione e che non è definitiva; il secondo è che dobbiamo partire subito con la progettazione di una linea nuova e il progetto Aosta-Martigny è inserito in un discorso europeo. Credo che le nostre proposte siano oneste, credibili e attendibili, che offrono una soluzione sicuramente migliorativa e con la possibilità di utilizzare fondi a disposizione."*

SC