

XIII^e LEGISLATURE

IV COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL (*Essor économique*)

PROCES-VERBAL SOMMAIRE DE LA REUNION N° 149 DU 30 OCTOBRE 2012

EMPEREUR Diego	(Président)	(Présent)
AGOSTINO Salvatore	(Vice-président)	(Présent)
BIELER Mauro	(Secrétaire)	(Présent)
BENIN Anacleto		(Présent)
CHATRIAN Albert		(Présent)
FONTANA Carmela		(Présente)
ROSSET Andrea		(Présent)

Les Conseillers DONZEL et MORELLI participent à la réunion.

Mme Sonia GRIECO, Chef du Service des Commissions du Conseil, assiste à la réunion et Mme Monica BAUDIN assure le secrétariat.

La réunion est ouverte à 14h30, à Aoste, dans la Salle du Conseil régional, pour l'examen de l'ordre du jour suivant:

- 1) Communications du Président.
- 2) Approfondissements sur la thématique des transports en Vallée d'Aoste: auditions sur les transports ferroviaires:
 - 14h30 : Assesseur au tourisme, aux sports, au commerce et aux transports, M. Aurelio MARGUERETTAZ ;
 - 14h45: Responsable du Centre Opératif Exercice de Réseau de Turin de la société RFI Spa, Responsable de la Direction régionale de Trenitalia Spa, Représentants des Organisations syndicales CGIL, CISL, SAVT, UIL et OR.S.A., Représentants de l'association Pendolaristanachivda et Représentants des associations des consommateurs ADICONSUM, CODACONS, Casa del consumatore, FEDERCONSUMATORI, AVCU-SAVT et ADOC-UIL.

* * *

Le Président EMPEREUR, ayant constaté que l'assemblée est légalement constituée, déclare la réunion ouverte pour l'examen des points inscrits à l'ordre du jour, au sens de la lettre du 25 octobre 2012, réf. n° 7790.

COMMUNICATIONS DU PRESIDENT

Il Presidente EMPEREUR comunica che il Presidente del Consiglio:

- ha prorogato di 30 giorni i termini per l'esame del disegno di legge n. 204 (*Modificazioni alla legge regionale 7 giugno 1999, n. 12 (Principi e direttive per l'esercizio dell'attività commerciale)*);
- ha assegnato alla Commissione il disegno di legge n. 213 (*Modificazioni alle leggi regionali 7 marzo 1997, n. 7 (Disciplina della professione di guida alpina in Valle d'Aosta), 31 dicembre 1999, n. 44 (Disciplina della professione di maestro di sci e delle scuole di sci in Valle d'Aosta. Abrogazione delle leggi regionali 1 dicembre 1986, n. 59, 6 settembre 1991, n. 58 e 16 dicembre 1992, n. 74), e 7 maggio 2012, n. 14 (Disciplina dell'attività di acconciatore)*);
- ha trasmesso la nota del Presidente del CPEL del 26/10/2012 con la quale comunica che il Comitato esecutivo del CPEL ha ritenuto di rinviare l'espressione del parere sulla P.L. n. 207 (*Modificazioni alla l.r. 12/1999 (Principi e direttive per l'esercizio dell'attività commerciale)*), in attesa di conoscere gli esiti delle impugnative deliberate dinanzi alla Corte costituzionale di altre leggi regionali in materia di commercio.

La Commission prend acte.

APPROFONDISSEMENTS SUR LA THEMATIQUE DES TRANSPORTS EN VALLEE D'AOSTE: AUDITIONS SUR LES TRANSPORTS FERROVIAIRES:

- **Audition de l'Assesseur au tourisme, aux sports, au commerce et aux transports, M. Aurelio MARGUERETTAZ ;**

* * *

L'Assesseur au tourisme, au sports, au commerce et aux transports, M. Aurelio MARGUERETTAZ, les dirigeants du même assessorat, M. Antonio POLLANO et M. Marco TREVISAN, et le consultant du même assessorat, M. MUSCATELLI, intègrent la réunion à 14h35.

* * *

Il Presidente EMPEREUR ricorda che la IV Commissione nel corso della Legislatura ha avuto modo di approfondire la tematica dei trasporti ferroviari, relativamente alla tratta Aosta-Ivrea-Chivasso, nell'ambito della petizione per l'elettrificazione di tale linea e, per quanto concerne la tratta Aosta-Pré-Saint-Didier, nel corso dell'analisi di due documenti ancora all'esame della Commissione: la petizione per salvare tale linea ferroviaria e lo studio di fattibilità predisposto dall'ing. Tullio Russo di Roma.

Propone di organizzare i lavori odierni sulla traccia degli incontri svolti nelle riunioni precedenti sull'argomento, quindi prevedendo un'introduzione della tematica da parte dell'Assessore e, a seguire, il dibattito fra gli intervenuti.

L'Assessore MARGUERETTAZ ritiene condivisibile l'iter procedimentale proposto dal Presidente Empereur.

La Commission prend acte et concorde.

- **Audition du responsable du Centre Opératif Exercice de Réseau de Turin de la société RFI Spa, Responsable de la Direction régionale de Trenitalia Spa, Représentants des Organisations syndicales CGIL, CISL, SAVT, UIL et OR.S.A., Représentants de l'association Pendolaristanachivda et Représentants des associations des consommateurs ADICONSUM, CODACONS, Casa del consumatore, FEDERCONSUMATORI, AVCU-SAVT et ADOC-UIL.**

* * *

Les Représentants des Organisations syndicales, MM. FALCOMATÀ et FUGGETTA (CGIL), M. MARRA (CISL) et DROZ, DEZZUTTI et RUSSO Francesco (OR.S.A.), des associations des consommateurs M. SIRACUSA (ADICONSUM VDA), Mme Rosina ROSSET (AVCU), Mme CROTONE (Casa del consumatore), M. MACALUSO (CODACONS), M. ALBERTINELLI (Federconsumatori) et de l'Association Pendolaristanchi VDA, MM. FILINGERI et MANAZZALE, intègrent la réunion à 14h45.

* * *

Il Presidente EMPEREUR introduce l'audizione sul tema oggetto dell'analisi odierna, che, dopo i primi due incontri dedicati al trasporto su gomma e al trasporto aeroportuale, sarà incentrato sul trasporto ferroviario, segnatamente, delle linee ferroviarie Aosta-Ivrea-Chivasso-Torino e Aosta Pré-Saint-Didier.

Procede all'appello dei rappresentanti delle categorie convocate alla riunione e informa che il Direttore della direzione regionale per la Valle d'Aosta di Trenitalia ha comunicato l'impossibilità a partecipare all'incontro odierno.

* * *

Le Responsable du Centre Opératif Exercice de Réseau de Rete Ferroviaria Italiana, M. Luciano GIRAUDO, et le Représentant de l'Organisation syndicale SAVT, M. CORNIOLO, intègrent la réunion à 14h55.

* * *

L'Assessore MARGUERETTAZ sottolinea che le questioni connesse alle tratte ferroviarie Aosta-Ivrea-Chivasso-Torino e Aosta-Pré-Saint-Didier occupano l'agenda politica regionale da diversi anni e che questo testimonia il fatto che quello del trasporto ferroviario è un tema sentito dalla Regione.

Evidenzia le enormi fragilità che caratterizzano la tratta Aosta-Torino - lunga poco meno di 130 chilometri – quali, ad esempio, il binario unico, la mancanza dell'elettrificazione, l'attraversamento di 72 passaggi a livello (34 sulla Aosta-Ivrea, 30 sulla Ivrea-Chivasso e 8 sulla Chivasso-Torino) ed il fatto che queste fragilità determinano un'importante turbolenza ogniqualvolta si verificano dei problemi sulla stessa.

Rende noto che nel 2006, nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro sottoscritto dalla Regione Autonoma Valle d'Aosta, dalla Regione Piemonte, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e da RFI spa, è stato effettuato uno studio di fattibilità predisposto dal prof. Caposio, del Politecnico di Torino, che ha evidenziato che, per un miglioramento della linea Aosta-Torino, sarebbe necessario sostenere dei costi di investimento pari a 1 miliardo e 56 milioni di euro, grazie ai quali si otterrebbe una riduzione dei tempi di percorrenza della tratta di 24 minuti.

Precisa che, rispetto a questi investimenti, 40 milioni di euro sono relativi alla realizzazione della "lunetta" di Chivasso che difficilmente sarà realizzata, per l'opposizione della comunità locale.

Aggiunge che la tratta Ivrea-Aosta negli anni non è stata interessata da significativi interventi di miglioramento, per cui è rimasta come in origine una linea a carattere interregionale, mentre, al contrario, la tratta Chivasso-Ivrea ha beneficiato di consistenti finanziamenti da parte dello Stato che ha realizzato l'elettrificazione della linea.

* * *

Le Conseiller DONZEL et le Représentant de l'Organisation syndicale OR.S.A., M. MARTINI, intègrent la réunion à 15h20.

* * *

Rammenta che la proprietà dell'infrastruttura è di RFI Spa e che i treni sono di proprietà di Trenitalia Spa (che esercita il servizio attraverso un contratto con il Ministero competente) e sottolinea come le norme di attuazione in materia (d.lgs. 194/2010) riguardanti il trasferimento delle competenze alla Regione da attuarsi attraverso una serie di accordi di programma, prevedano che lo Stato provveda agli investimenti necessari all'ammodernamento della tratta ferroviaria per consentire il corretto svolgimento del servizio, ma che ad oggi nulla è stato fatto, perché lo Stato non ha ancora provveduto a

onorare gli impegni previsti dalla normativa.

Spiega che per quanto riguarda la tratta Aosta-Pré-Saint-Didier - lunga 31 chilometri, percorsa in circa 50 minuti di tempo e servita da 12 coppie di treni al giorno - lo studio di fattibilità predisposto dall'ing. Tullio Russo, a seguito di quanto stabilito da una deliberazione del Consiglio regionale, ha evidenziato le problematiche esistenti sulla stessa (19 gallerie, 22 passaggi a livello, un unico scambio ad Arvier), uno scarso utilizzo del servizio (332 persone giornaliere corrispondenti a 664 accessi), a fronte di un costo annuo di gestione a "catalogo" di Trenitalia di oltre 4 milioni di euro e dei costi necessari per il suo ammodernamento di circa 140 milioni di euro.

Aggiunge che sulla tratta parallela alla linea Aosta/Pré-Saint-Didier vi è un servizio di trasporto pubblico locale su gomma servito da dieci corse, di andata e ritorno, con tempo di percorrenza analogo a quello del treno.

Fa presente che, vista la complessità del contesto rappresentato, dovendo l'azione dell'Amministrazione regionale essere tesa a migliorare la situazione con interventi mirati, si è cercato di utilizzare le risorse per ottenere sin da subito un risultato, che è stato individuato anche da parte di Trenitalia nell'ipotesi dell'acquisizione di treni bimodali.

Non ritiene al momento percorribile la strada dell'elettrificazione della tratta da Ivrea ad Aosta a causa dei costi elevati per la sua realizzazione e anche in considerazione dei pareri espressi da alcuni comuni valdostani in merito alla costruzione sul proprio territorio delle sottostazioni necessarie al suo funzionamento.

Il sig. SIRACUSA esprime sconcerto in merito alla stima dei costi enunciati dall'Assessore riguardo agli interventi necessari per l'ammodernamento delle linee ferroviarie valdostane.

Il sig. ALBERTINELLI ritiene prioritario che venga data attuazione in tempi brevi al d.lgs. 194/2010 riguardante il trasferimento delle competenze in materia ferroviaria alla Regione, in quanto questo le consentirebbe di subentrare allo Stato in qualità di contraente del contratto di servizio con Trenitalia, tenuto conto che al momento gli utenti non riescono ad avere nessun risarcimento per i disservizi sul servizio erogato.

Stigmatizza la mancata presenza all'incontro odierno del direttore della direzione regionale di Trenitalia, in quanto la società in questione rappresenta una delle componenti essenziali del servizio ferroviario valdostano.

Mette in evidenza l'estrema debolezza della Valle d'Aosta rispetto alle decisioni che vengono assunte riguardo alle politiche di investimento sulla tratta Torino-Aosta, che ritiene debba essere necessariamente migliorata.

Fa presente la necessità evidenziata dai passeggeri di eliminare la rottura di carico che avviene alla stazione di Ivrea, che crea notevole disagio agli utenti, soprattutto a coloro che da Aosta intendono raggiungere Torino.

Relativamente alla tratta Aosta-Pré-Saint-Didier, riconosce che i numeri riferiti agli attuali utenti di tale linea sono contenuti, ma fa presente che, prima di prendere delle decisioni relativamente alla sua chiusura, sarebbe necessario considerare anche i benefici

di tipo sociale che sono forniti da tale servizio.

La sig.ra Rosina ROSSET ritiene fondamentale risolvere prioritariamente le problematiche presenti sulla tratta Aosta-Torino e, in subordine, quelle legate alla tratta Aosta-Pré-Saint-Didier.

Il sig. MACALUSO condivide quanto espresso dagli altri rappresentanti delle associazioni dei consumatori e chiede una maggiore incisività dell'azione regionale ai vari tavoli in cui vengono trattate le problematiche del sistema ferroviario valdostano.

Ritiene che lo scarso utilizzo del treno sulla tratta Aosta-Pré-Saint-Didier sia determinato dal fatto che, pur essendo un mezzo di trasporto conveniente dal punto di vista economico, l'utente non sia invogliato ad utilizzarlo in quanto non offre un servizio confortevole, efficiente e puntuale come sarebbe auspicato.

Reputa possibile incrementare il numero degli attuali passeggeri sulla linea in questione incentivando un utilizzo di tipo turistico per raggiungere le Terme di Pré-Saint-Didier.

Il sig. FILINGERI mette in evidenza l'opportunità di intraprendere una politica dei "piccoli passi" riguardo all'ammodernamento della tratta ferroviaria Torino-Aosta per renderla più efficiente ed, in particolare, la necessità di procedere ad una sua elettrificazione che permetterebbe di risolvere il problema delle rotture di carico di Ivrea e di Chivasso, che rappresentano - soprattutto quest'ultima - una delle maggiori difficoltà affrontate ogni giorno dai pendolari della tratta in questione, oltre a quella della mancanza di puntualità dei treni che a volte fa perdere le coincidenze con la restante rete ferroviaria.

Ritiene che, per quanto concerne la linea Aosta-Pré-Saint-Didier, sia possibile mutuare quanto intrapreso in Sudtirolo per la ferrovia "Merano-Malles", per la quale la Provincia autonoma di Bolzano ha deciso di sostenere un intervento finanziario di circa 120 milioni di euro per la sua realizzazione, che è avvenuta in sei anni, ha prodotto un indotto turistico importante ed ha permesso di raggiungere il dato di quasi 3 milioni di passeggeri annui.

Suggerisce la necessità di istituire un tipo di bigliettazione unica fra autobus e treno al fine di realizzare un sistema di trasporto integrato su tutto il territorio valdostano.

Il sig. FUGGETTA sollecita l'attivazione di un tavolo di lavoro congiunto sul tema del trasporto ferroviario che veda rappresentati tutti i soggetti interessati - Regione Valle d'Aosta, Regione Piemonte, Ministeri competenti, RFI e Trenitalia - per concordare gli orari dell'intero sistema ferroviario - da Torino a Pré-Saint-Didier - sulla base dei quali valutare l'effettivo utilizzo delle infrastrutture, le criticità e, di conseguenza, individuare gli interventi da realizzare (utilizzo di treni bimodali, realizzazione del by-pass tra Verrès e Châtillon, eliminazione dei passaggi a livello).

Sottolinea l'esigenza di non mettere in concorrenza i vari sistemi di trasporto collettivo presenti sul territorio regionale e di prevedere uno sviluppo armonico dello

stesso, che vada a disincentivare l'utilizzo del mezzo privato.

Reputa necessario sia preservare tutto il collegamento ferroviario da Chivasso a Pré-Saint-Didier - utilizzato non solo da studenti e lavoratori, ma anche dai turisti - sia far crescere gli utenti prevedendo un efficace collegamento tra gomma e ferro, intento peraltro già stabilito in passato da alcune delibere della Giunta regionale relativamente allo sviluppo ferroviario, in particolare, della tratta Aosta-Pré-Saint-Didier.

Sottolinea l'importanza di un futuro passaggio delle competenze in materia ferroviaria alla Regione, che si traduca anche in un'assegnazione di risorse economiche, oltre al contratto di esercizio sulle tratte valdostane.

Il sig. MARRA fa presente che il trasporto su ferro è indispensabile alla Valle d'Aosta per non rimanere isolata tra le montagne, scollegata dalla restante rete ferroviaria italiana; reputa quindi indispensabile migliorare la situazione dei trasporti regionali per non regredire rispetto al resto del mondo.

Rammenta che nel secolo scorso i treni a vapore percorrevano i cento chilometri che dividono Aosta da Chivasso in circa 80 minuti, mentre attualmente i tempi di percorrenza si sono allungati a 124 minuti.

Sottolinea che le difficoltà orografiche del territorio non hanno impedito ad altre regioni con questo stesso problema di migliorare il servizio su ferro e che il fatto di promuovere il trasporto ferroviario in una regione montana ad alto impatto turistico produrrebbe dei benefici anche dal punto di vista commerciale e turistico ed incentiverebbe l'afflusso in Valle d'Aosta degli amanti della montagna e della natura.

Il sig. CORNIOLO ritiene che la Valle d'Aosta non possa rinunciare al miglioramento del trasporto su rotaia per la comunità valdostana, ma che comunque non spetti alla Regione accollarsi per intero tale onere, che ammonta a circa un miliardo di euro.

Reputa che la Regione abbia perso un'occasione, a seguito dell'interruzione dei servizi ferroviari dovuta ai danni provocati dall'alluvione avvenuta nel 2000, per concordare con lo Stato degli interventi - sulla base di un progetto di portata quindicennale o ventennale - che avrebbero permesso di avere oggi l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta.

Condivide la proposta dell'Amministrazione regionale di provvedere all'acquisto di treni bimodali in quanto reputa che questa soluzione potrebbe rappresentare una buona e relativamente rapida soluzione per superare l'attuale criticità della rottura di carico sulla linea Aosta-Torino.

Suggerisce l'opportunità di istituire un treno diretto Aosta/Torino-Stura e di potenziare la tratta Aosta/Pré-Saint-Didier tenuto conto dell'indotto turistico che comporterebbe tale sviluppo.

Il sig. DROZ auspica che dai vari incontri sul tema in questione possa scaturire un programma chiaro a breve, medio e lungo termine, che svisceri i problemi che affliggono

le ferrovie valdostane e metta in evidenza le possibili soluzioni.

Riferisce in merito alla riunione organizzata dall'associazione Pendolaristanchi alcuni giorni addietro alla quale è stato invitato - in qualità di relatore - l'ing. Helmuth Moroder, già progettista della ferrovia "Merano-Malles", che ha illustrato i passaggi e gli interventi compiuti dalla Provincia autonoma di Bolzano su tale tratta ferroviaria, che ritiene siano calzanti con la realtà valdostana e che potrebbero essere trasposti sulla tratta Aosta/Pré-Saint-Didier.

Fa presente che il sindacato esprime un giudizio favorevole in linea di massima riguardo all'acquisto di treni bimodali, con alcuni distinguo: non è d'accordo a tale acquisto se con i treni bimodali si intendono risolvere tutti i problemi della ferrovia valdostana, mentre la proposta diventa interessante se questo acquisto rappresenterà una soluzione temporanea a cui facciano poi seguito interventi infrastrutturali importanti come, ad esempio, il raddoppio del binario nel tratto compreso tra Montjovet e Châtillon.

L'ing. GIRAUDO fornisce alcuni chiarimenti tecnici in merito alle soluzioni che RFI sta prospettando di mettere in atto per risolvere le problematiche sollevate dai pendolari relativamente alle coincidenze dei treni, alla sicurezza dei sottopassi - in particolare, quello della stazione di Chivasso -, ai guasti dei passaggi a livello lungo la tratta Torino-Chivasso, alla velocità di percorrenza delle tratte.

Afferma che RFI potrebbe ritenere condivisibile la creazione di fasi funzionali di interventi infrastrutturali sulla linea ferroviaria Torino-Aosta, ma sottolinea che occorrerebbe tuttavia fare in modo che questi interventi infrastrutturali non diventino delle false spese, ovverosia, che tali interventi possano trovare una loro logica e razionalità nel tempo.

* * *

A 17h le Conseiller BENIN et le Représentant de l'Association des consommateurs SIRACUSA quittent la Salle du Conseil.

* * *

L'Assessore MARGUERETTAZ condivide l'analisi fatta dal rappresentante di RFI relativamente alla necessità di prevedere sulla tratta ferroviaria degli interventi che possano trovare una loro logica e razionalità nel tempo tenuto conto degli importanti investimenti finanziari che sarebbero necessari per la realizzazione di alcune opere come, ad esempio, l'elettificazione della linea o il raddoppio del binario nel tratto compreso tra Montjovet e Châtillon.

Ricorda che in passato la Regione Valle d'Aosta ha già contribuito in quota parte all'acquisto di materiale rotabile per la dotazione di sette treni Minuetto sulle tratte valdostane, che tuttavia non sono stati utilizzati sulla Aosta/Pré-Saint-Didier in quanto non adeguati per tale linea ferroviaria; annuncia l'intenzione della Regione di dotare la linea di treni bimodali che rimangano di proprietà dell'Amministrazione regionale.

Ritiene che gli APQ sottoscritti dalla Regione, dal Gruppo Ferrovie e dal Ministero

competente siano vincolanti per i contraenti, ma fa notare che al momento non sono applicati, mancando i necessari finanziamenti statali; rende noto che il bilancio regionale per gli anni 2013/2015 prevede, nei fondi globali, uno stanziamento di 23 milioni di euro per la ferrovia.

Confuta i dati riportati da alcuni organi di stampa in riferimento all'incremento delle presenze di turisti svizzeri in Val Venosta connesso alla riapertura della tratta ferroviaria "Merano-Malles".

Esprime delle perplessità in merito ad un possibile incremento dell'utilizzo del treno da parte dei turisti per raggiungere le Terme di Pré-Saint-Didier con tale mezzo di trasporto, evidenziando i disagi dovuti ai lunghi tempi di percorrenza che un passeggero dovrebbe sostenere arrivando alle Terme in treno da Torino o da Milano.

Afferma che i dati in possesso dell'assessorato, riferiti all'estate 2012, indicano maggiori arrivi e presenze di turisti in Valle d'Aosta e ritiene quindi che la nostra regione non stia vivendo una situazione di isolamento.

Reputa che la realizzazione di un biglietto unico per il treno e per gli autobus non sia di facile soluzione in quanto, al momento, non vi è condivisione, soprattutto sulla tratta Ivrea-Torino, rispetto alla possibilità di dotare i mezzi di un macchinario unico per le obliterazioni.

Informa di avere sollecitato l'apertura di un tavolo di confronto con i soggetti interessati in relazione alla revisione degli orari dei treni.

Fa presente, relativamente al discorso dell'assegnazione delle competenze in materia ferroviaria, che la Regione autonoma Valle d'Aosta esige che vengano onorati da parte dello Stato gli impegni indicati nel d.lgs. 194/2010.

Il Consigliere AGOSTINO concorda sulla necessità di effettuare una revisione degli orari dei treni.

Reputa attuabile l'istituzione di un unico biglietto di viaggio sia per gli autobus sia per i treni e auspica un'idonea interconnessione fra questi due mezzi di trasporto.

La Consiglieria MORELLI chiede ai rappresentanti delle associazioni dei consumatori e dei Pendolaristanchi se i passeggeri dei treni ritengano assolutamente prioritaria la questione legata alla necessità di ridurre i tempi di percorrenza della tratta o piuttosto altri aspetti.

Domanda all'Assessore se sia ipotizzabile estendere anche alla tratta Aosta-Pré-Saint-Didier l'utilizzo dei treni bimodali, magari solo per le corse che proseguono verso Torino o che hanno un'affluenza particolare.

Il Consigliere DONZEL chiede ragguagli in merito alle modalità che il Governo regionale ipotizza di seguire riguardo all'acquisto dei treni bimodali.

Il Consigliere CHATRIAN domanda se in attesa dell'attuazione del d.lgs. 194/2010 il Governo regionale abbia l'intenzione di prevedere l'utilizzo di risorse proprie per

effettuare degli interventi sulla ferrovia.

La Consigliera FONTANA non condivide l'analisi fatta dall'Assessore in merito alle presenze di turisti nella nostra regione.

Ritiene necessario non limitare l'analisi delle proposte di ammodernamento sulle linee ferroviarie valdostane sinora presentati ed invita il Governo regionale a prevedere degli ulteriori studi alternativi.

Il sig. FILINGERI risponde alla Consigliera Morelli che i pendolari lamentano essenzialmente delle problematiche connesse ai ritardi ed ai disagi del trasporto ferroviario; informa, a titolo di esempio, in merito alle difficoltà che incontrano i passeggeri a causa della scarsa capienza dei treni Minuetto.

Comunica che l'Associazione Pendolaristanchi non esprime un giudizio positivo sull'acquisto dei treni bimodali deciso dal Governo regionale in quanto reputa che questi treni non rappresentino la soluzione al problema della ferrovia valdostana, ma servano unicamente a tamponare temporaneamente la situazione.

Il sig. DROZ, nel riprendere un suo intervento di inizio seduta, puntualizza che l'ing. Moroder nella riunione organizzata dai Pendolaristanchi a Sarre ha precisato che la gran parte dei viaggiatori della ferrovia Merano-Malles è composta da residenti; ha inoltre riferito che vi è stato effettivamente un aumento delle presenze di turisti svizzeri in tale località, ma che tuttavia questo aspetto è marginale rispetto ai benefici apportati agli abitanti della Val Venosta.

Chiede se RFI abbia previsto di effettuare degli investimenti sulla linea Ivrea-Aosta-Pré-Saint-Didier.

Risponde alla Consigliera Morelli che ai passeggeri del treno interessa soprattutto il confort di viaggio - quindi un mezzo pulito e caldo in inverno e fresco in estate - e di arrivare in orario a destinazione.

Il sig. MANAZZALE conferma che l'aspetto fondamentale per i pendolari è quello riferito alla puntualità.

Reputa comunque un'assurdità percorrere i 100 chilometri che separano Aosta da Torino in due ore di tempo e fa presente che sarebbe opportuno trovare un sistema per aumentare la velocità del treno, pur riconoscendo che la decisione su questo punto spetta soprattutto a RFI o a Trenitalia; suggerisce a tal proposito che vengano ipotizzati alcuni interventi come, ad esempio, il raddoppio selettivo di alcuni chilometri di ferrovia, che permetterebbero di migliorare di alcuni minuti la percorrenza della tratta.

Chiede se sia possibile conoscere il dato preciso ed aggiornato riferito al numero degli utenti del treno e a quanto ammonti il costo a carico dell'Amministrazione regionale di un passeggero che utilizza l'autobus e di un passeggero che utilizza il treno.

L'ing. GIRAUDDO, nel rispondere ai quesiti posti, fa presente che il costo maggiore

di un'eventuale elettrificazione della linea Aosta/Torino è dato dagli interventi sui tratti in galleria, che sono le parti del tracciato più difficili da elettrificare.

Per quanto riguarda le intenzioni riguardo agli investimenti, riferisce che RFI investe solo se lo Stato gli fornisce i finanziamenti necessari; aggiunge che al momento lo Stato non ha previsto alcun finanziamento sulla linea Chivasso-Aosta-Pré-Saint-Didier.

Fornisce una valutazione dei costi che si renderebbe necessario sostenere per velocizzare la linea andando a modificare gli assetti e le eventuali pendenze e contropendenze sulla tratta.

L'Assessore MARGUERETTAZ respinge fermamente il concetto che chi siede ai banchi dell'opposizione pensa al bene dei valdostani, mentre chi governa ha solo l'intenzione di fare disastri e torti alla povera gente.

Riguardo alla questione dei treni bimodali, riferisce che il CIPE ha espresso un parere favorevole sull'utilizzo di 27 milioni di euro per il loro acquisto; fa presente che tale intervento consentirà di avere dei benefici immediati sulla linea Aosta/Torino - non potranno essere utilizzati sulla tratta Aosta-Pré-Saint-Didier a causa del loro peso eccessivo - e auspica che negli anni a venire sia possibile reperire le risorse finanziarie necessarie per effettuare degli investimenti importanti sulla tratta.

Rende noto che, dai dati forniti da Trenitalia, gli utenti della tratta Aosta-Ivrea sono mediamente cinquemila al giorno, andata e ritorno, per un dato complessivo annuale di circa 1,9 milioni di passeggeri all'anno, a fronte di un costo di 29 milioni di euro - annunciato da Trenitalia nel corso di incontri avuti con i tecnici dell'assessorato - per lo svolgimento del servizio in questione.

Fa presente che, invece, per il servizio di TPL la Regione spende all'incirca 20 milioni di euro, a fronte di un utilizzo da parte di 4,55 milioni di utenti (dati del 2011).

Fa notare che all'utente il biglietto del treno costa di meno che il biglietto del pullman in quanto sul treno vi è un'intensità di aiuto maggiore da parte della Regione.

Riferisce in merito alle difficoltà che stanno incontrando le regioni italiane che oggi hanno un contratto di servizio con Trenitalia, che le hanno portate, come ad esempio la Regione Piemonte, a dover sopprimere diverse linee ferroviarie per poter garantire i servizi principali.

Il Presidente EMPEREUR, nel ringraziare tutti gli intervenuti per i contributi portati alla discussione odierna, ricorda che il lavoro svolto, sia oggi sia nelle due riunioni precedenti sulla tematica dei trasporti, è propedeutico alla discussione che si terrà in una seduta monotematica del Consiglio Valle, che prossimamente si confronterà sul tema.

Le Président EMPEREUR clôt la réunion à 18h40.

Lu, approuvé et signé

LE PRÉSIDENT
(Diego EMPEREUR)

LE CONSEILLER SECRÉTAIRE
(Mauro BIELER)

LA FONCTIONNAIRE SECRETAIRE
(Monica BAUDIN)

Le présent procès-verbal a été approuvé le: