



XVI LEGISLATURA

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE (Sviluppo economico)

VERBALE SOMMARIO DELLA RIUNIONE N. 15 DEL 12/03/2021

GROSJACQUES Giulio	(Presidente)	(Presente)
ROSAIRE Roberto	(Vicepresidente)	(Presente)
PADOVANI Andrea	(Segretario)	(Delega E. GUICHARDAZ)
FOUDRAZ Raffaella		(Presente)
GANIS Christian		(Presente)
JORDAN Corrado		(Presente)
ROLLANDIN Augusto		(Presente)

Partecipano i Consiglieri: RESTANO, MARGUERETTAZ, CHATRIAN, MALACRINÒ, PERRON e TESTOLIN.

Assiste alla riunione Sonia GRIECO, Dirigente della Struttura Affari legislativi, studi e documentazione. Funge da Segretario Monica BAUDIN.

La riunione è aperta alle ore 14:05, ad Aosta, nell'Aula Consiglio della Presidenza del Consiglio regionale, per l'esame del seguente ordine del giorno:

- 1) Comunicazioni del Presidente.
- 2) Approvazione del verbale n. 12 (sommario e integrale) del 18.02.2021.
- 3) Audizioni sulle tematiche concernenti la ferrovia:
 - **ore 14.00:** Prosecuzione approfondimenti avviati nella riunione del 05.03.2021 con il Coordinatore del Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile, ing. Antonio POLLANO, e il Dirigente della Struttura aeroporto e ferrovie del medesimo Dipartimento, ing. Marco TREVISAN;
 - **ore 16.00:** Amministratore delegato di Trenitalia Spa, Dott. Luigi CORRADI.

* * *

Il Presidente GROSJACQUES, constatata la validità della riunione, dichiara aperta la seduta per la trattazione degli oggetti iscritti all'ordine del giorno, come da lettera prot. n. 1463 in data 8 marzo 2021.



AUDIZIONI SULLE TEMATICHE CONCERNENTI LA FERROVIA:

- **Prosecuzione approfondimenti avviati nella riunione del 05.03.2021 con il Coordinatore del Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile, ing. Antonio POLLANO, e il Dirigente della Struttura aeroporto e ferrovie del medesimo Dipartimento, ing. Marco TREVISAN;**

* * *

Il Coordinatore del Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile, ing. Antonio POLLANO, e il Dirigente della Struttura aeroporto e ferrovie del medesimo Dipartimento, ing. Marco TREVISAN, prendono parte alla riunione alle ore 14.05.

* * *

Il Presidente GROSJACQUES, nell'introdurre la prosecuzione degli approfondimenti sul tema della ferrovia che, nel corso del precedente incontro, si sono focalizzati sulla tratta Aosta - Ivrea - Torino, invita i Dirigenti a svolgere un breve excursus rispetto allo stato dell'arte della tratta ferroviaria Aosta - Pré-Saint-Didier.

L'ing. TREVISAN riferisce in merito alle caratteristiche tecniche della linea e precisa che la circolazione ferroviaria sulla stessa è stata sospesa nel 2015 su iniziativa di RFI, perché la linea, che già presentava alcuni rallentamenti, aveva necessità di importanti interventi di manutenzione straordinaria, che ad oggi devono, peraltro, ancora essere effettuati.

Il Consigliere MARGUERETTAZ chiede se lo studio da parte di RFI riguardo agli interventi per la sostituzione dei binari e per portare la linea a sostenere 18 tonnellate per asse sia completato e, in tal caso, quali siano le stime dei costi e dei tempi rispetto ai lavori ipotizzati.

L'ing. TREVISAN risponde che RFI ha completato lo studio riguardo agli interventi necessari per elevare il carico assiale, che prevede un costo ipotizzato tra i 4 e 5 milioni di euro, mentre per quanto riguarda le manutenzioni ai binari necessarie per riattivare la linea, RFI ha quantificato un importo minimo di 44 milioni, comprensivo del costo del carico assiale.

* * *

Il Consigliere PERRON prende parte alla riunione alle ore 14.10.

* * *

Il Consigliere ROLLANDIN chiede notizie in merito agli ulteriori studi che hanno interessato la tratta ferroviaria in questione e il possibile collegamento da Aosta all'Alta Valle.

L'ing. TREVISAN rende noto che a seguito dell'approvazione della l.r. 22/2016 è stato effettuato uno studio, nell'ambito delle valutazioni relative al Piano regionale dei trasporti, per



valutare le possibili opzioni di collegamento tra Pré-Saint-Didier e Courmayeur, che ha preso in considerazione anche l'insieme della linea ferroviaria esistente.

Il Consigliere RESTANO invita i Dirigenti a informare i Consiglieri che non hanno seguito il dossier nelle precedenti legislature rispetto alle conclusioni che questi studi hanno portato riguardo alle ipotesi di collegamento da Aosta a Pré-Saint-Didier.

Il Consigliere MARGUERETTAZ, con riferimento all'intervento del Consigliere Restano, nel rilevare che fra la documentazione che è stata consegnata alla Commissione vi è lo studio preliminare, funzionale al Piano regionale dei trasporti, riguardo alle possibili alternative per il collegamento Pré-Saint-Didier - Courmayeur che prende in considerazione anche il resto del collegamento da Aosta a Pré-Saint-Didier, chiede conferma del fatto che lo studio suddetto proponga, quale soluzione migliore di collegamento, quella del tram treno, che - ritiene - eviterebbe di spendere i 44 milioni previsti per la manutenzione dei binari e della linea e permetterebbe di valutare un eventuale collegamento a raso delle vie del centro della Città di Aosta con la zona F8, ora interrotto dal sedime ferroviario.

L'ing. POLLANO, nel fornire alcuni dettagli in merito allo studio delle ipotesi di collegamento Aosta - Pré-Saint-Didier - Courmayeur che ha preso in esame 6 possibili soluzioni, conferma che l'elaborato in oggetto individua nella soluzione del tram treno quella più percorribile.

* * *

Il Consigliere TESTOLIN prende parte alla riunione alle ore 14.20.

* * *

Il Consigliere MARGUERETTAZ chiede quale sarebbe il costo annuale, a regime, a carico della Regione per il transito di 6 coppie di corse di treni sulla tratta Aosta - Pré-Saint-Didier e a quanto ammonti attualmente il costo del servizio sostitutivo svolto dal trasporto su gomma.

L'ing. TREVISAN risponde che, sulla base dei costi del nuovo contratto di servizio ferroviario, le 6 coppie di corse verrebbero a costare all'incirca 1.375.000 euro annui.

L'ing. POLLANO riferisce che il servizio sostitutivo con i pullman ha un costo di 300 mila euro annuo.

La Consiglieria GUICHARDAZ chiede le ragioni per le quali, pur essendo attualmente sospeso il servizio, RFI ha continuato e continua a interagire con la Regione attraverso la stipula dell'accordo quadro nel 2017 e il recente contratto di servizio per mantenere il servizio sulla linea Aosta - Pré-Saint-Didier e se sia ipotizzabile, da parte della Regione, di poter acquisire la proprietà della linea, se questa venisse dismessa.



L'ing. TREVISAN ripercorre brevemente l'iter burocratico-amministrativo che ha fatto seguito all'approvazione della l.r. 22/2016 e i successivi rapporti intrattenuti dalla Regione con RFI che è concessionaria dell'infrastruttura ferroviaria.

* * *

Il Consigliere ROSAIRE prende parte alla riunione alle ore 14.30.

* * *

Fa presente che il Decreto Legislativo 194/2010 è una norma di attuazione dello Statuto Speciale che attribuisce alla Regione Valle d'Aosta la possibilità di acquisire a titolo gratuito le linee ferroviarie di suo interesse che possano essere funzionalmente separate dal resto del sistema ferroviario.

Il Consigliere MARGUERETTAZ rileva che per rendere giustificabile la riapertura della tratta Aosta - Pré-Saint-Didier occorrerebbe incentivare fortemente l'utilizzo del treno da parte dei cittadini, in quanto le rilevazioni svolte in passato indicavano dei numeri molto bassi di passeggeri (mediamente 250 utenti al giorno, prevalentemente studenti e lavoratori, concentrati in due corse giornaliere).

Chiede se l'elettrificazione della tratta sia compresa nel costo stimato di 44 milioni necessari per riattivare la linea.

L'ing. TREVISAN fa presente che rispetto all'appetibilità di un sistema di trasporto, sicuramente i tempi di percorrenza rivestono un ruolo importante, così come il comfort di viaggio assicurato dal mezzo di trasporto, il costo del biglietto e alcune altre variabili.

Precisa che la stima degli interventi necessari a riattivare la linea Aosta - Pré-Saint-Didier non è comprensiva del costo dell'elettrificazione.

Il Presidente GROSJACQUES rileva che se si volesse elettrificare la tratta l'Aosta - Pré-Saint-Didier, occorrerebbe tener conto anche dei relativi tempi e costi di progettazione.

Il Consigliere RESTANO chiede quale debba essere, ai sensi della normativa vigente, il rapporto esistente tra i ricavi da traffico e i costi operativi di gestione e quale sia il rapporto medio delle ferrovie locali e nazionali e quello della ferrovia valdostana.

Chiede inoltre quale sia l'incidenza dei lavori di manutenzione straordinaria delle opere di ingegneria della tratta ferroviaria e se per aumentare il carico assiale sia necessario intervenire sulle opere d'ingegneria.

L'ing. TREVISAN fornisce i chiarimenti tecnici richiesti dal Consigliere Restano, precisando che, ai sensi del d.lgs. n. 422 del 1997, il rapporto tra i ricavi dalla vendita dei biglietti e i costi operativi, non dev'essere inferiore al 35%.

Il Consigliere JORDAN ritiene che gli interventi indicati per riattivare la linea si potranno realizzare unicamente attraverso specifici e cospicui finanziamenti da parte dello Stato.



Reputa difficilmente ipotizzabile un incremento importante dell'utilizzo della ferrovia da parte dei turisti che, provenendo da Milano o da Torino, intendano raggiungere Courmayeur o Skyway con il treno, in considerazione dei lunghi tempi di trasferimento e il cambio dei treni che sarebbero necessari per raggiungere le suddette località.

Chiede se in passato siano stati effettuati degli approfondimenti utili ad incrementare il numero di passeggeri sulla linea ferroviaria Aosta - Pré-Saint-Didier ed esprime delle perplessità rispetto al fatto che questo numero possa cambiare in futuro, anche nel caso in cui si facessero gli interventi di miglioramento previsti sulla linea.

L'ing. POLLANO osserva che i dati riferiti al numero degli utenti della ferrovia rilevati nel 2015 e negli anni precedenti sono inclementi.

Fa presente che l'alternativa proposta attraverso gli studi effettuati, in particolare quelli nell'ambito delle valutazioni sul Piano regionale dei trasporti, è quella di realizzare un'infrastruttura che incentivi l'utilizzo del mezzo pubblico sia da parte dei residenti, sia dei turisti - ma di quelli già presenti in Valle d'Aosta - che volessero raggiungere, senza dover utilizzare la propria auto, le località della Valdigne e condivide la perplessità che un numero importante di turisti provenienti da Torino o da Milano possa utilizzare il treno per raggiungere l'Alta Valle.

La Consigliera GUICHARDAZ ritiene molto importante la stipula dell'accordo quadro fra la Regione e RFI stipulato nel 2017 rispetto a tutta una serie di interventi da attuare sulla linea Aosta - Pré-Saint-Didier.

Il Consigliere RESTANO chiede se nell'ambito delle valutazioni svolte in merito alla futura utenza potenziale del treno si sia tenuto conto della tipologia dei turisti presenti nella Valdigne e del fatto che, nel periodo estivo, quando la tratta non è frequentata dagli studenti, il numero degli utenti del treno è ancora più ridotta.

L'ing. POLLANO fa presente che l'ipotetico tram treno sarebbe un'infrastruttura per i turisti che già sono arrivati sul territorio per fare i movimenti di corto raggio.

Il Consigliere GANIS ritiene poco considerevole attenersi solo a delle stime rispetto alle valutazioni da svolgere sull'utenza potenziale della tratta e reputa necessario conoscere nel dettaglio la tipologia dei futuri fruitori del treno.

L'ing. POLLANO fa presente che nell'ambito delle analisi degli studi si cerca di fare delle previsioni le più precise e ragionevoli possibili.

Il Consigliere MARGUERETTAZ svolge alcune considerazioni in ordine all'utenza della tratta ferroviaria in esame.

Il Consigliere PERRON chiede se, alla luce anche delle proiezioni sull'attrattività e la fruizione della linea, dal punto di vista tecnico, si ritenga, quindi, preferibile un investimento sul tram treno.



L'ing. POLLANO fa presente che il già citato studio specifico sul possibile collegamento da Aosta a Courmayeur individua come preferibile la soluzione del tram treno.

Il Consigliere RESTANO sottolinea che, quindi, per esclusione, sarà impossibile ripristinare il traffico ferroviario.

L'ing. POLLANO fa presente che i risultati dello studio danno come preferibile, ad oggi, la soluzione del tram treno, ma che la scelta dovrà tenere conto delle valutazioni sui pro e sui contro, evidenziati dalle possibili soluzioni contenute nello studio, e dall'obiettivo che l'amministratore intende raggiungere.

Il Consigliere PERRON osserva che, quindi, la conclusione dello studio punterebbe al tram treno per un uso più metropolitano del mezzo di trasporto, permettendo all'asse della vallata, da Aosta a Courmayeur, di essere collegato con una mobilità che permetta alle persone di muoversi come se fosse in una grande città, piuttosto che un collegamento ferroviario che parte da Milano e permette alle persone di arrivare a Courmayeur.

L'ing. POLLANO riferisce che la visione del Piano regionale dei trasporti per la mobilità interna nella Val digne va a prediligere la soluzione del tram treno, in quanto ripristinare la ferrovia, com'era nel 2015, riproporrebbe più o meno gli stessi passeggeri preesistenti, ma ribadisce che ogni valutazione in merito alla questione rimane comunque di tipo politico.

Fa presente che, nel caso si decidesse di optare per la soluzione del tram treno, occorrerebbe comunque svolgere opportuni ragionamenti con l'ANAS, in quanto tale tipologia di mezzo di trasporto andrebbe ad incidere con interventi strutturali non indifferenti sul tracciato della Strada Statale n. 26 da Pré-Saint-Didier a Courmayeur, che è appunto di competenza dell'ANAS.

Aggiunge che il tram treno permetterebbe di poter viaggiare anche sulla ferrovia da Aosta ad Ivrea con lo stesso mezzo di trasporto che, nella parte alta del tracciato, viaggerebbe in modalità tramviaria sulla Strada Statale.

Il Consigliere ROLLANDIN chiede quale sia, quindi, in conclusione la possibile tipologia di collegamento sulla quale vi sono elementi per andare ad un approfondimento che porti dei benefici all'insieme della situazione di tutta la Val digne e di Aosta.

Ritiene utile, in particolare, trovare una soluzione anche all'annosa questione del collegamento delle vie centrali di Aosta con la zona F8.

L'ing. POLLANO sottolinea che, in effetti, il Piano regionale dei trasporti in via di realizzazione, è un documento integrato che propone diverse soluzioni che vedono fra loro connettersi il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico locale, le autostrade e la mobilità privata dei cittadini.

Il Presidente GROSJACQUES ringrazia i Dirigenti per la disponibilità dimostrata nel



fornire i chiarimenti richiesti dai Commissari sia nella riunione odierna che nel corso del precedente incontro sul tema.

* * *

Alle ore 15.25 il Coordinatore POLLANO e il Dirigente TREVISAN abbandonano l'Aula consiliare.

* * *

Il Presidente GROSJACQUES comunica che l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana ha dato la disponibilità all'audizione in via telematica come proposto dalla Commissione, proponendo quali date per l'incontro lunedì 22 marzo 2021 alle ore 14.30 oppure mercoledì 24 marzo 2021 alle ore 16.30. Precisa che il giorno 24 marzo vi sarà adunanza consiliare e che, quindi, si rende necessario optare per calendarizzare l'incontro per il giorno 22 marzo 2021.

La Commissione concorda.

* * *

In attesa del collegamento in via telematica con i Referenti di Trenitalia, la riunione è sospesa fino alle ore 15.50.

* * *

- ***Audizione dell'Amministratore delegato di TRENITALIA S.p.A. sulle tematiche concernenti la ferrovia.***

* * *

La Dott.ssa Sabrina DE FILIPPIS, Direttore Divisione Passeggeri di Trenitalia Spa, si collega in videoconferenza alle ore 15.50.

* * *

La Dott.ssa DE FILIPPIS annuncia di essere delegata a partecipare all'incontro odierno con la Commissione.

La Commissione prende atto.

Il Consigliere MARGUERETTAZ chiede se le segnalazioni da parte degli utenti evidenziate su articoli di stampa rispetto a ritardi e soppressioni dei treni siano riferibili all'infrastruttura ferroviaria - quindi a malfunzionamenti degli scambi, dei passaggi a livello, dell'elettrificazione nella tratta, laddove presente - oppure a guasti del materiale rotabile.

La Dott.ssa DE FILIPPIS riferisce in merito ai 18 collegamenti ferroviari che Trenitalia ha avviato, a partire dallo scorso mese di dicembre 2020, sulla tratta Torino - Aosta, in virtù del nuovo contratto di servizio ferroviario in essere con la Regione, con i treni



bimodali - a trazione elettrica e diesel - e alcuni treni Minuetto a trazione diesel utilizzati per le brevi distanze.

Fa presente che, dai sondaggi rivolti agli utenti della tratta valdostana, la situazione rispetto all'affidabilità dei treni è migliorata e fornisce i dati relativi al gradimento delle persone che utilizzano tale tipologia di trasporto sulla tratta Aosta - Torino.

Il Consigliere MARGUERETTAZ chiede una valutazione in merito alla validità dei progetti presentati in passato rispetto alla realizzazione della Lunetta di Chivasso, che permetterebbe di evitare l'inversione di marcia del treno verso Torino, e della Porta del Canavese, che consentirebbe ai treni provenienti dalla Valle d'Aosta di innestarsi sulla linea dell'Alta Velocità Torino-Milano.

La Dott.ssa DE FILIPPIS evidenzia che Trenitalia accoglie tutti i progetti di Rete Ferroviaria Italiana relativi ad opere di miglioramento della fluidità dei collegamenti che rendono migliore il servizio.

Il Presidente GROSJACQUES comunica che è in attesa di collegamento il Direttore regionale di Trenitalia, Fabio Cairolì, che verrà quindi collegato alla videoconferenza.

La Commissione concorda.

* * *

Il Dott. Fabio CAIROLI, Direttore della Direzione regionale Valle d'Aosta di Trenitalia Spa, si collega in videoconferenza alla riunione alle ore 16.00.

* * *

Il Consigliere MARGUERETTAZ chiede se le indicazioni rispetto al gradimento del servizio e le percentuali di affidabilità e di puntualità dei treni siano stati comunicati all'Assessore regionale competente.

La Dott.ssa DE FILIPPIS risponde che i dati in questione sono forniti costantemente all'Amministrazione regionale.

Il Consigliere MARGUERETTAZ rileva che il contratto di servizio stipulato con la Regione prevede la fornitura di treni bimodali messi a disposizione da Trenitalia e chiede chiarimenti in merito alle caratteristiche tecniche degli stessi e alla loro messa in esercizio sulla tratta valdostana.

La Dott.ssa DE FILIPPIS spiega che i treni in questione saranno ibridi e fornisce chiarimenti sulle loro caratteristiche tecniche e sui tempi necessari per loro messa in esercizio sulla linea ferroviaria Aosta - Torino.



La Consiglieria GUICHARDAZ evidenzia che l'obiettivo della Valle d'Aosta è quello di essere, entro l'anno 2040, una regione *fossil free* e chiede quali siano i vantaggi dell'elettrificazione della ferrovia in tal senso.

La Dott.ssa DE FILIPPIS risponde che per Trenitalia l'elettrificazione è importante in quanto si rileva che, laddove le linee sono elettrificate, il trasporto ferroviario va molto bene.

Sottolinea che l'investimento fatto, sia attraverso l'acquisto dei treni bimodali da parte della Regione sia dei treni ibridi da parte di Trenitalia, è coerente con lo scenario infrastrutturale che è previsto in Valle d'Aosta.

Il Consigliere PERRON chiede se lo sviluppo di nuovi treni ibridi, eventualmente alimentati ad idrogeno, sia ipotizzabile che in futuro potrebbero prendere decisamente più piede rispetto alle tecnologie attuali, anche a prescindere da interventi di elettrificazione delle linee.

La Dott.ssa DE FILIPPIS risponde che quando si decide, insieme al committente, di fare un investimento su un determinato tipo di materiale rotabile, ci si aspetta che quell'investimento faccia la sua vita utile e che, quindi, Trenitalia è pronta a fare gli investimenti che migliorano il servizio, ma che siano investimenti coerenti con lo scenario infrastrutturale adatto al territorio e all'infrastruttura.

Il Consigliere MARGUERETTAZ rileva che i treni bimodali, stando l'infrastruttura attuale della tratta Aosta – Ivrea, non elettrificata, nel medio periodo, danno la possibilità di effettuare un servizio che è coerente con degli obiettivi di riduzione delle emissioni e, al contempo, permettono di superare il problema rappresentato dalla rottura di carico a Ivrea e chiede se anche con la messa in esercizio dei treni Hitachi potranno essere garantite le stesse caratteristiche di trasporto.

La Dott.ssa DE FILIPPIS risponde brevemente e comunica che i treni Hitachi saranno in esercizio a partire dal terzo orario dalla stipula del contratto, quindi dal mese di dicembre 2022.

* * *

Alle ore 16.35 termina il collegamento in via telematica con la Dott.ssa DE FILIPPIS e con il Dott. CAIROLI.

* **

La Commissione prende atto delle informazioni ricevute nel corso delle audizioni.

APPROVAZIONE DEL VERBALE N. 12 (SOMMARIO E INTEGRALE) DEL 18.02.2021.

Non essendo pervenute osservazioni da parte dei Commissari, i verbali si intendono



approvati.

Il Presidente GROSJACQUES chiude la seduta alle ore 16.35.

Letto, approvato e sottoscritto

IL PRESIDENTE

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO

IL FUNZIONARIO SEGRETARIO

Data di approvazione del presente processo verbale: 23/04/2021