

**SUGGERIMENTI
PER L'OTTIMIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ
IN ALTA VALLE D'AOSTA**

Premessa

La decisione di proibire ai diesel il transito nel passante metropolitano di Torino (nov. 2011), ha segnato una svolta sul tran tran della gestione del treno in Valle d'Aosta, A questo si è aggiunta la ventilata minaccia della chiusura della Aosta Prè Saint Didier ed ha fatto sì che l'insieme del servizio di mobilità della valle ricevesse di colpo l'attenzione della opinione pubblica. Anche noi ci dedicammo al tema e distribuimmo a tutte le forze politiche ed ai movimenti interessati al sintesi del documento "Per un servizio ferroviario a misura di passeggero in valle d'Aosta". (Maggio 2012).

Il documento suggeriva:

Per il collegamento Aosta – Torino

- 1) L'adozioni di treni bimodali di piccola capacità (150 posti) separando il flusso viaggiatori Aosta - Torino da quello Ivrea -Torino, oppure treni di media capacità (300 posti) facendosi carico anche dei viaggiatori della tratta Ivrea –Torino.
- 2) L'adozione del cadenza mento orario, mantenendo invariato il numero di coppie, con treni diretti ogni ora alternati alla mez'ora con treni locali Aosta-Ivrea, agganciandosi al cadenzamento del SMF e della linea Torino - Ivrea. Si sarebbe ottenuto un cadenzamento mezz'orario con tempi di percorrenza di 130' circa per i diretti, e di 160' per i locali.

Per la linea Aosta Prè Saint Didier,

- 1) La razionalizzazione dei servizio su gomma, limitando a Villeneuve scuole i bus provenienti dalle valli evitando la sovrapposizione sul tratto Villeneuve Aosta, riducendo così il costo del servizio, e cadenzare ove possibile questo servizio.
- 2) L'integrazione gomma rotaia con la creazione di una fermata del treno in corrispondenza di Villeneuve scuole, che avrebbe dovuto diventare punto di interscambio gomma rotaia.
- 3) L'adozione di un treno navetta cadenzata tra Villeneuve Scuole ed Aosta

La situazione attuale della linea Aosta Torino

❑ Dopo un anno di disagi e disservizi e' oggi in vigore un orario cadenzato per 17 coppie di treni, così come suggerito con un tempo di percorrenza leggermente superiore (140'), con rottura di carico ad Ivrea. La situazione si è stabilizzata ed il nuovo orario, complice la crisi economica, ha fatto registrare un notevole incremento di viaggiatori.

❑ La giunta regionale ha deliberato l'acquisto di treni bimodali da 300 posti (gara d'appalto in corso di emissione, accordo con Trenitalia definito)

TRASPORTI ENNESIMO INTOPPO SULLA LINEA DEI PENDOLARI. LA REGIONE: «IN QUESTO MODO SI FARÀ PIÙ IN FRETTA»

Aosta-Torino: ora si cambia il treno

Troppi ritardi per sostituire il locomotore diesel: a Ivrea o Chivasso si trasborderà

ALESSANDRO PREVIATI
IVREA

Signori, si scende. Dal prossimo mese di febbraio non basterà un unico treno per percorrere la tratta ferroviaria Torino-Aosta. I pendolari, alla stazione di Chivasso, oppure a quella di Ivrea, dovranno scendere da un convoglio per salire su un altro. Una soluzione obbligatoria. I treni in arrivo da Aosta, infatti, tutti diesel con almeno vent'anni di viaggi alle spalle, non possono passare dalla stazione interrata di Porta Susa, dopo l'ordinanza anti-inquinamento del Comune di Torino. Servono treni elettrici ma nel tratto Aosta-Ivrea la ferrovia non è ancora elettrificata.

Che fare? «Entro 15 giorni Rfi e Trenitalia presenteranno le loro proposte - spiega Virel Vigna, il tecnico dell'assessorato alla Trasporti della Regione che ieri mattina, a Ivrea, ha incontrato le aziende dei trasporti e i comitati utenti - saranno valutate alcune ipo-

Il nodo irrisolto:
le motrici a gasolio
non possono entrare
a Porta Susa

tesi che, da febbraio, diventeranno operative. La soluzione, per il momento, è la cosiddetta rottura di carico». I pendolari provenienti dalla Valle d'Aosta con i treni diesel, termineranno la loro corsa a metà percorso. Poi scenderanno dal vecchio convoglio per salire su un treno elettrificato fino a Torino. Analogo destino, con il passaggio al diesel, seguiranno le corse per Aosta.

Rfi e Trenitalia devono solo scegliere la stazione che meglio si addice al trasbordo dei passeggeri da un treno all'altro. I pendolari piemontesi preferirebbero Ivrea, anche perché, a quel punto, il passaggio di treno riguarderebbe solo i viaggiatori provenienti da Aosta. La soluzione alternativa è la stazione di Chivasso, dove però sarebbe maggiore il numero di pendolari costretti al cambio. In tal caso potrebbero anche allungarsi i tempi di attesa con nuovi ritardi sulla tratta. Per questo motivo,



Signori, si scende!

Trenitalia sta valutando se far cambiare treno ai passeggeri alla stazione di Ivrea (nella foto) oppure a quella di Chivasso. Non si può usare un unico locomotore fino a Torino perché da Ivrea ad Aosta la linea ferroviaria non è elettrificata, quindi devono essere usate per forza motrici diesel. Le quali, tuttavia, non possono entrare nella stazione coperta di Porta Susa per motivi ambientali



Presto Rfi e Trenitalia presenteranno le loro ipotesi e da febbraio le nostre decisioni diventeranno operative

Virel Vigna
tecnico
assessorato a Trasporti



I ritardi sulla linea ferroviaria Torino-Aosta non sono più accettabili. Troveremo una rapida soluzione al problema

Barbara Bonino
assessore regionale
a Trasporti

tra le ipotesi al vaglio di Trenitalia, c'è anche una soluzione mista che prevede la rottura di carico a Ivrea o Chivasso a seconda del numero di passeggeri. Nelle ore di punta, ad esempio, il passaggio avverrebbe a Ivrea per ridurre i tempi di attesa. «È molto positivo che le aziende ferroviarie e i comitati utenti abbiano trovato il modo di confrontarsi - spiega l'assessore regionale ai Trasporti, Barbara Bonino - i ritardi di percorrenza sulla Torino-Aosta non sono più accettabili. Le ipotesi attuali dovranno diventare la norma. La Regione sta dando il massimo contributo per trovare una rapida soluzione al problema».

Ad oggi, con il divieto di transito dei locomotori diesel a Porta Susa, i treni della Torino-Aosta sono costretti a soste di una ventina di minuti alla sta-

zione di Chivasso. Il tempo necessario per sostituire i vecchi locomotori diesel con quelli elettrici. Un'attesa che rende inevitabili i ritardi sulla tratta anche perché i treni regionali, una volta sul passante ferroviario di Torino, devono dare la precedenza agli altri convogli

E i normali locomotori non possono andare fino ad Aosta: la linea non è elettrificata

di Trenitalia. Da Aosta, per il momento, permane un certo scetticismo. «Siamo in disaccordo con un progetto di rottura di carico a Ivrea - dice Bruno Albertinelli della Federconsomatori di Aosta - aumenterebbe i disagi e comporterebbe una doppia perdita di tempo».

«Finalmente Trenitalia si è resa conto dei nostri disagi»

4 domande a
Agostino Petruzzelli
Comitato pendolari

Agostino Petruzzelli è il presidente del comitato utenti pendolari della ferrovia Chivasso-Ivrea-Aosta.

Dopo mesi di forti disagi, siamo forse vicini ad una soluzione?

«Lo spero vivamente perché la situazione è ormai inaccettabile. È un bene che anche Trenitalia, Rfi e gli enti locali si siano resi conto del problema».

Il cambio di locomotore a Chivasso non basta?

«Avevano garantito che la sostituzione della motrice avrebbe comportato una fermata di pochi minuti. Invece i treni restano fermi a lungo e questo significa ritardi a raffica. Nelle

ore di punta del mattino è un vero disastro. Ci sono pendolari

che da mesi arrivano costantemente tardi al lavoro e magari rischiano anche il posto».

Quindi siete favorevoli alla rottura di carico a Ivrea?

«Credo che, allo stato attuale, sia la soluzione migliore. Ovviamente andranno ridisegnati gli orari della tratta perché qualche ritardo sarà inevitabile. Effettuare il passaggio di treno a Ivrea sarebbe vantaggioso anche per ridurre ulteriormente la percorrenza dei treni diesel che arrivano da Aosta. Sono vecchi e si guastano anche con una certa frequenza».

Perché i pendolari valdostani sembrano scettici?

«Forse perché una parte di loro, da Chivasso, prosegue per Milano. In tal caso sarebbero costretti ad effettuare due cambi di treno per arrivare a destinazione».



Agostino Petruzzelli è il presidente del comitato utenti pendolari della ferrovia Chivasso-Ivrea-Aosta.

Dopo mesi di forti disagi, siamo forse vicini ad una soluzione?

«Lo spero vivamente perché la situazione è ormai inaccettabile. È un bene che anche Trenitalia, Rfi e gli enti locali si siano resi conto del problema».

Il cambio di locomotore a Chivasso non basta?

«Avevano garantito che la sostituzione della motrice avrebbe comportato una fermata di pochi minuti. Invece i treni restano fermi a lungo e questo significa ritardi a raffica. Nelle

ore di punta del mattino è un vero disastro. Ci sono pendolari che da mesi arrivano costantemente tardi al lavoro e magari rischiano anche il posto».

Quindi siete favorevoli alla rottura di carico a Ivrea?

«Credo che, allo stato attuale, sia la soluzione migliore. Ovviamente andranno ridisegnati gli orari della tratta perché qualche ritardo sarà inevitabile. Effettuare il passaggio di treno a Ivrea sarebbe vantaggioso anche per ridurre ulteriormente la percorrenza dei treni diesel che arrivano da Aosta. Sono vecchi e si guastano anche con una certa frequenza».

Perché i pendolari valdostani sembrano scettici?

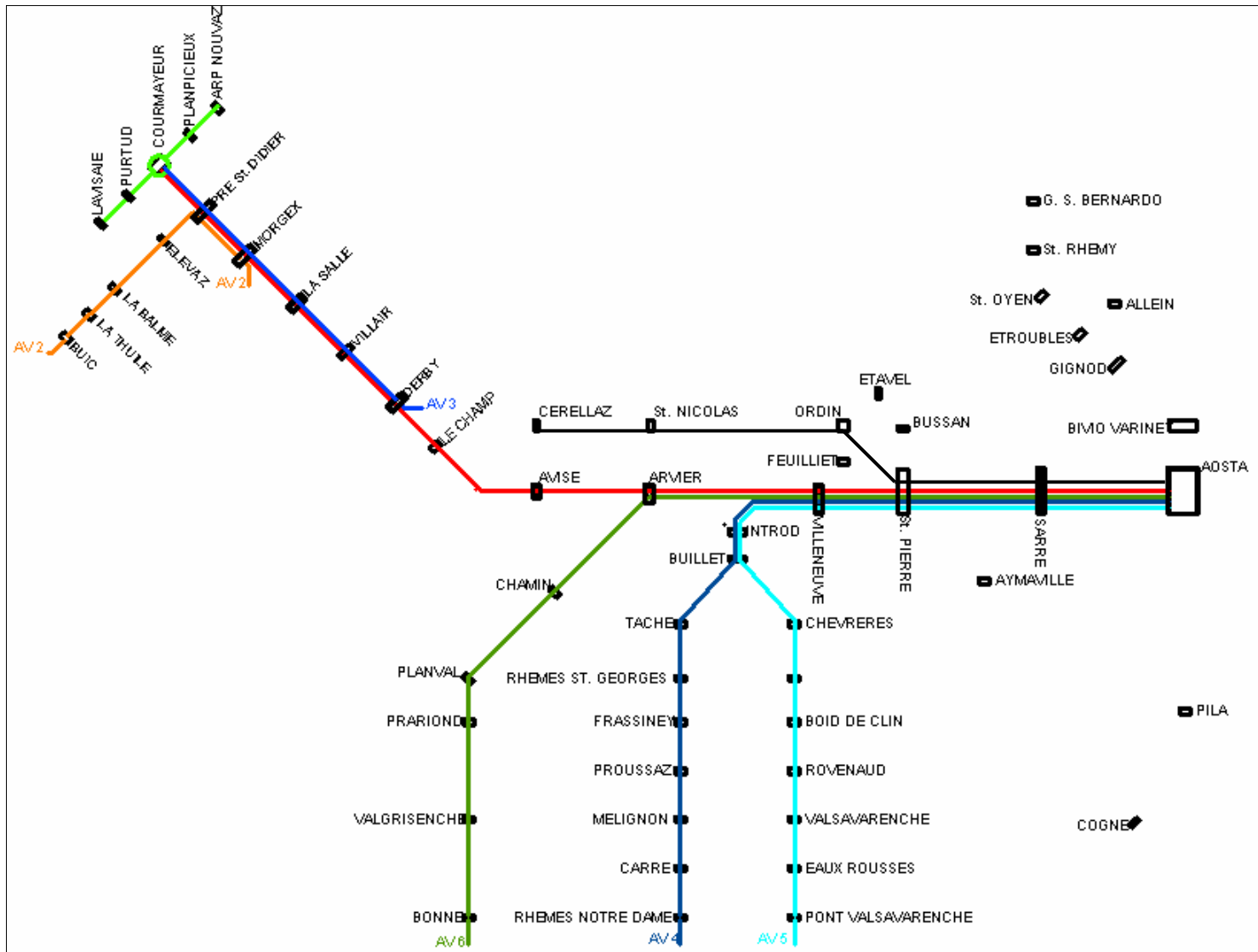
«Forse perché una parte di loro, da Chivasso, prosegue per Milano. In tal caso sarebbero costretti ad effettuare due cambi di treno per arrivare a destinazione».

[A. PRE.]

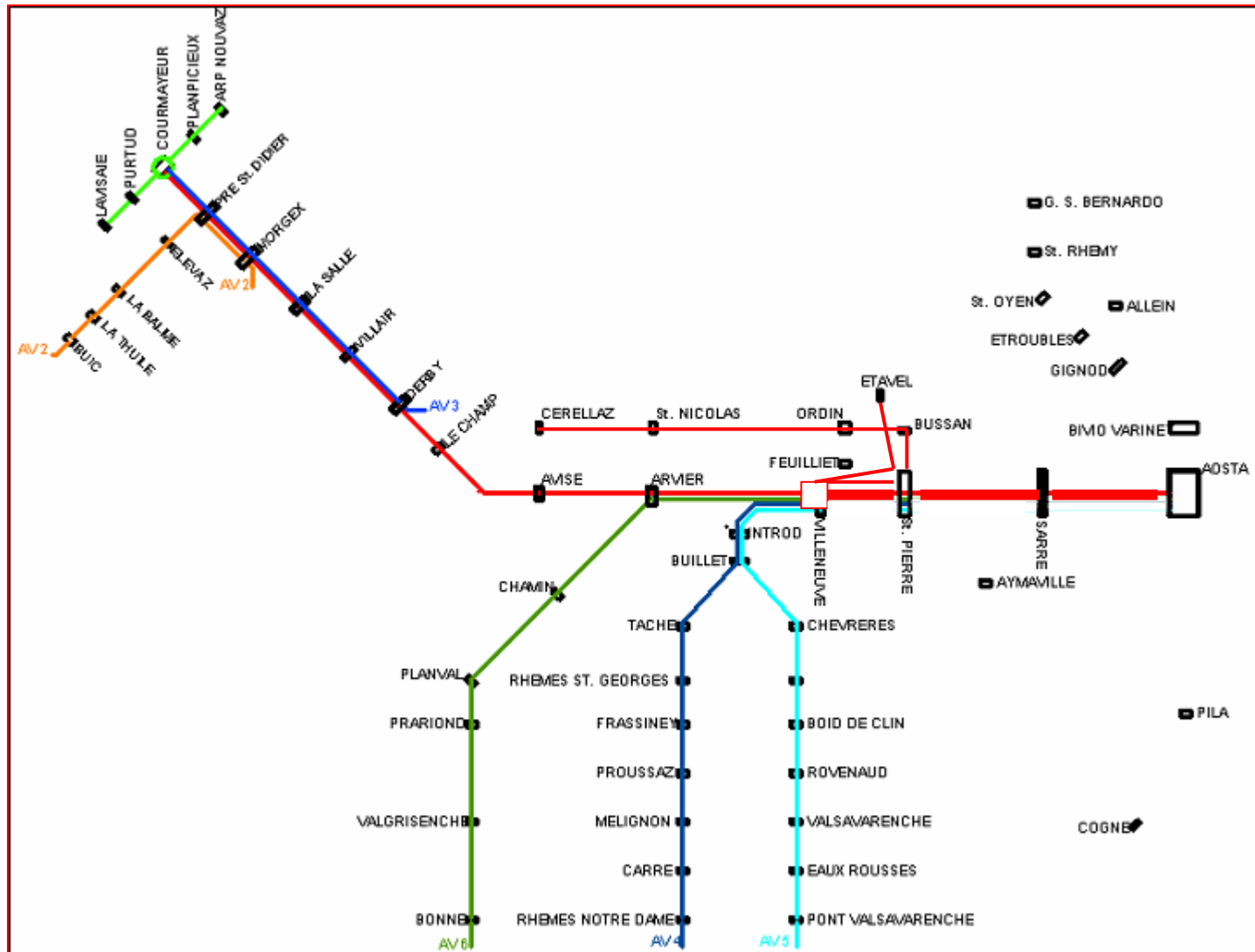
La situazione attuale del trasporto in alta valle

- E' stato definito un nuovo assetto delle linee d'autobus, razionalizzando il servizio con l'introduzione del servizio a rete e del cadenzamento.
- il punto di interscambio della rete è stato posizionato in corrispondenza della fermata Villeneuve Scuole e si sono di conseguenza soppressi i servizi bus in sovrapposizione nella tratta Villeneuve Aosta.
- Il servizio ferroviario è di 12 coppie di cui il 60% in corrispondenza con arrivi/partenze del servizio Aosta Torino.

Collegamenti bus prima dell'intervento



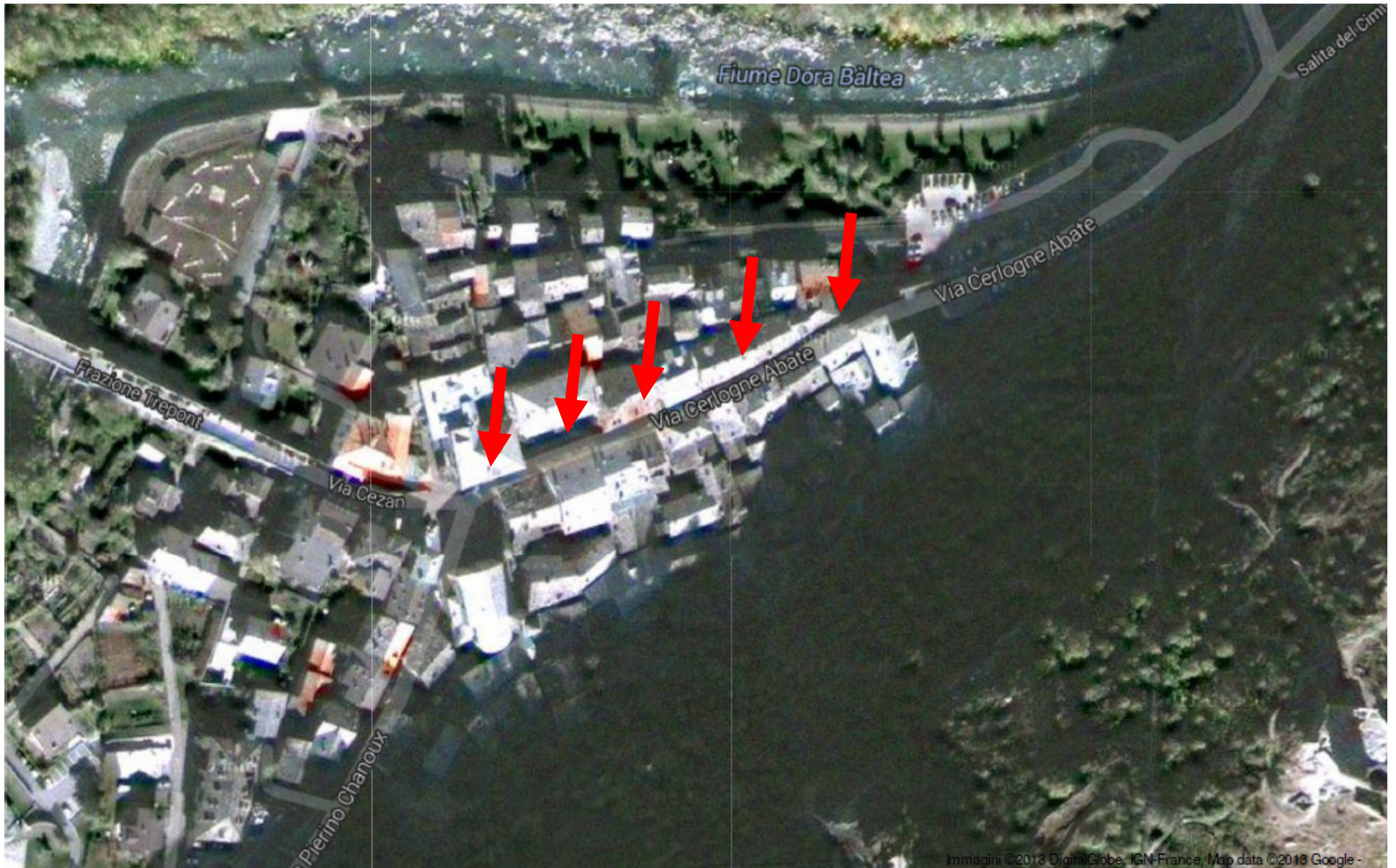
Collegamenti bus dopo l'intervento



Criticità

- ❑ Come conseguenza del cadenzamento e del servizio a rete nell'abitato di Villeneuve:
 1. Passano un centinaio di bus al giorno (99) in una strada stretta dove può passare con difficoltà solo un bus per volta
 2. In un giorno ci sono 27 situazioni di incrocio, (differenza d'orario non superiore a 2') tutte nelle ore di massimo traffico, e 15 a rischio di incrocio (differenza d'orario non superiore a 5') .
 3. Passa in media un bus ogni nove minuti
 4. Nei momenti di punta passa un bus ogni due minuti per un totale giornaliero di quasi una ora

Villeneuve



Orario dei passaggi alla fermata Villeneuve Est

| Orario del passaggio | Origine/destinazione | intervallo dal passaggio del bus precedente | criticità |
|----------------------|----------------------|---|-----------|
| 5.52 | Valsavaranche | 60 | 5 |
| 6.52 | Saint Pierre | 60 | 9 |
| 7.08 | Courmayeur | 16 | 21 |
| 7.12 | Valgrisanche | 4 | 0 |
| 7.18 | Valgrisanche | 6 | 4 |
| 7.22 | Courmayeur | 4 | 0 |
| 7.23 | Saint Pierre | 1 | 5 |
| 7.47 | Valsavaranche | 24 | 1 |
| 7.48 | Saint Nicolas | 1 | 20 |
| 8.07 | Saint Pierre | 19 | 9 |
| 8.08 | Courmayeur | 1 | 8 |
| 8.12 | Courmayeur | 4 | 7 |
| 8.12 | Saint Nicolas | 0 | 6 |
| 8.17 | Valsavaranche | 5 | 0 |
| 8.18 | Valgrisanche | 1 | 4 |
| 8.38 | Saint Pierre | 20 | 0 |
| 8.47 | Saint Pierre | 9 | 26 |
| 8.57 | Valgrisanche | 10 | 9 |
| 9.08 | Saint Nicolas | 11 | 8 |
| 9.08 | Courmayeur | 2 | 2 |
| 9.10 | Valsavaranche | 2 | 11 |
| 9.12 | Courmayeur | 2 | 0 |
| 9.38 | Saint Pierre | 26 | 4 |
| 9.47 | Saint Pierre | 9 | 5 |
| 9.55 | Valsavaranche | 8 | 1 |
| 9.57 | Valgrisanche | 2 | 20 |
| 10.08 | Courmayeur | 11 | 30 |
| 10.12 | Courmayeur | 4 | 4 |
| 10.38 | Saint Pierre | 26 | 43 |
| 10.47 | Saint Pierre | 9 | 11 |
| 11.08 | Courmayeur | 21 | 4 |
| 11.12 | Courmayeur | 4 | 56 |
| 11.18 | Valgrisanche | 6 | 4 |
| 11.38 | Saint Pierre | 20 | |
| 11.47 | Saint Pierre | 9 | |
| 12.08 | Courmayeur | 21 | |
| 12.12 | Saint Nicolas | 4 | |
| 12.12 | Courmayeur | 0 | |
| 12.38 | Saint Pierre | 26 | |
| 12.57 | Valgrisanche | 19 | |
| 13.07 | Saint Pierre | 10 | |
| 13.08 | Courmayeur | 1 | |
| 13.08 | Saint Nicolas | 0 | |
| 13.12 | Courmayeur | 4 | |
| 13.37 | Saint Nicolas | 25 | |
| 13.38 | Saint Pierre | 1 | |
| 13.42 | Saint Pierre | 4 | |
| 13.45 | Saint Nicolas | 3 | |
| 13.58 | Courmayeur | 13 | |
| 14.07 | Saint Pierre | 9 | |
| 14.12 | Courmayeur | 5 | |
| 14.12 | Saint Nicolas | 0 | |
| 14.14 | Courmayeur | 2 | |
| 14.18 | Valgrisanche | 4 | |
| 15.08 | Saint Nicolas | 50 | |
| 15.08 | Courmayeur | 0 | |
| 15.12 | Courmayeur | 4 | |
| 15.25 | Valsavaranche | 13 | |
| 15.38 | Saint Pierre | 13 | |
| 15.47 | Saint Pierre | 9 | |
| 15.57 | Valgrisanche | 10 | |
| 16.08 | Courmayeur | 11 | |
| 16.12 | Saint Nicolas | 4 | |
| 16.12 | Courmayeur | 0 | |
| 16.17 | Valsavaranche | 5 | |
| 16.33 | Valgrisanche | 16 | |
| 16.38 | Saint Pierre | 20 | |
| 16.47 | Saint Pierre | 9 | |
| 17.08 | Saint Nicolas | 21 | |
| 17.08 | Courmayeur | 0 | |
| 17.12 | Saint Nicolas | 4 | |
| 17.12 | Courmayeur | 0 | |
| 17.17 | Valsavaranche | 19 | |
| 17.18 | Valgrisanche | 10 | |
| 17.38 | Saint Pierre | 1 | |
| 17.47 | Saint Pierre | 0 | |
| 17.55 | Valsavaranche | 4 | |
| 18.02 | Valgrisanche | 25 | |
| 18.08 | Saint Nicolas | 1 | |
| 18.08 | Courmayeur | 4 | |
| 18.12 | Courmayeur | 3 | |
| 18.12 | Saint Nicolas | 13 | |
| 18.38 | Saint Pierre | 9 | |
| 18.47 | Saint Pierre | 5 | |
| 18.55 | Valsavaranche | 0 | |
| 18.57 | Valgrisanche | 2 | |
| 19.08 | Saint Nicolas | 4 | |
| 19.08 | Courmayeur | 0 | |
| 19.12 | Courmayeur | 4 | |
| 19.17 | Valsavaranche | 4 | |
| 19.18 | Valgrisanche | 13 | |
| 19.38 | Saint Pierre | 13 | |
| 20.08 | Courmayeur | 9 | |
| 20.12 | Courmayeur | 10 | |
| 20.55 | Valsavaranche | 11 | |
| 21.08 | Courmayeur | 4 | |
| 21.12 | Courmayeur | 0 | |
| 22.08 | Courmayeur | 5 | |
| 22.12 | Courmayeur | 16 | |
| 16.38 | Saint Pierre | 5 | |
| 16.47 | Saint Pierre | 9 | |
| 17.08 | Saint Nicolas | 21 | |
| 17.08 | Courmayeur | 0 | |
| 17.12 | Saint Nicolas | 4 | |
| 17.12 | Courmayeur | 0 | |
| 17.17 | Valsavaranche | 5 | |
| 17.18 | Valgrisanche | 1 | |
| 17.38 | Saint Pierre | 20 | |
| 17.47 | Saint Pierre | 9 | |
| 17.55 | Valsavaranche | 8 | |
| 18.02 | Valgrisanche | 7 | |
| 18.08 | Saint Nicolas | 6 | |
| 18.08 | Courmayeur | 0 | |
| 18.12 | Courmayeur | 4 | |
| 18.12 | Saint Nicolas | 0 | |
| 18.38 | Saint Pierre | 26 | |
| 18.47 | Saint Pierre | 9 | |
| 18.55 | Valsavaranche | 8 | |
| 18.57 | Valgrisanche | 2 | |
| 19.08 | Saint Nicolas | 11 | |
| 19.08 | Courmayeur | 0 | |
| 19.12 | Courmayeur | 4 | |
| 19.17 | Valsavaranche | 5 | |
| 19.18 | Valgrisanche | 1 | |
| 19.38 | Saint Pierre | 20 | |
| 20.08 | Courmayeur | 30 | |
| 20.12 | Courmayeur | 4 | |
| 20.55 | Valsavaranche | 43 | |
| 21.08 | Courmayeur | 11 | |
| 21.12 | Courmayeur | 4 | |
| 22.08 | Courmayeur | 56 | |
| 22.12 | Courmayeur | 4 | |

■ Intervallo < 2'
 ■ intervallo compreso tra 2'e 5'
 ■ intervallo compreso tra 5'e 10'
 ■ intervallo > di 10'

Il servizio Villeneuve Aosta

- Il servizio Villeneuve Aosta, fondamentale perché su questo collegamento si appoggia tutto il servizio di trasporto pubblico dell'alta valle, è servito dal bus proveniente da Cormayeur e dal treno.
- Non vengono presi in considerazione i collegamenti Villeneuve/Saint Pierre e Saint Pierre Aosta, date le caratteristiche di servizio e dell'orario
- I due servizi, gomma rotaia, servono la stessa utenza, con diverse prestazioni e caratteristiche, garantendo il treno un minor tempo di percorrenza, mentre il bus gode di una migliore capillarità di raccolta.
- I tempi di percorrenza del tragitto sono di 17' in treno, 23' in bus, 20' in auto
- Il treno effettua 12 corse, il bus 16
- I due servizi, facilmente integrabili, ad oggi sono in concorrenza con il bus che si sovrappone al treno sul 50% delle corse

Le stesse considerazioni valgono sul percorso Aosta Villeneuve

L'orario

| Villeneuve | Aosta | |
|------------|-------|--|
| 7.00 | 7.17 | |
| 7.22 | 7.45 | |
| 8.01 | 8.18 | |
| 8.12 | 8.35 | |
| 9.04 | 9.21 | |
| 9.12 | 9.35 | |
| 10.12 | 10.35 | |
| 11.03 | 11.20 | |
| 11.12 | 11.35 | |
| 12.01 | 12.18 | |
| 12.12 | 12.35 | |
| 13.12 | 13.35 | |
| 14.07 | 14.25 | |
| 14.12 | 14.35 | |
| 15.12 | 15.30 | |
| 15.12 | 15.35 | |
| 16.12 | 16.35 | |
| 16.32 | 16.50 | |
| 17.12 | 17.35 | |
| 17.55 | 18.12 | |
| 18.12 | 18.35 | |
| 18.57 | 19.15 | |
| 19.12 | 19.35 | |
| 20.12 | 20.35 | |
| 20.25 | 20.42 | |
| 21.12 | 21.35 | |
| 21.23 (*) | 21.40 | |
| 22.12 | 22.35 | |

| legenda | |
|-----------------------------|--|
| bus |  |
| treno |  |
| corse in sovrapposizione |  |

Come migliorare

- Il servizio bus dell'alta valle potrebbe essere attestato tutto su Villeneuve Scuole e da qui trasbordato sul treno dotando la località Villeneuve scuole di una fermata della linea Aosta Prè Saint Didier, ed inserendo una ulteriore fermata in località Trepont, magari sopprimendo l'attuale fermata il località La Crete.
- L'orario del treno andrebbe ristrutturato (a saldi invariati) inserendo un treno navetta che fa la spola tra Arvier ed Aosta con cadenza oraria, garantendo il collegamento tra le Valli ed il capoluogo, riducendo i tempi di percorrenza e migliorando il servizio
- In caso di necessità di frequenza maggiore la spola potrebbe essere effettuata ogni 40' tra limitatamente alla tratta Villeneuve ed Aosta inserendo un raddoppio di binario a Villeneuve scuole

Interscambio in Villeneuve Scuole in località Champagne



La fermata in località Trepont



Invarianza dei costi

- Oggi il servizio ferroviario tra Aosta e Pre Saint Didier impiega 744 Km/treno al giorno con 12 corse.
- Potremmo utilizzare tale monte Km/treno ripartendoli in 16 coppie di treni di cui 8 corse che effettuano il percorso totale ed altre 8 corse limitate ad Arvier.
- In questo modo risparmieremmo qualche Km/treno e 352 km/bus che potremmo utilizzare per migliorare il servizio nei punti critici, oppure utilizzare come una corsa di navetta in più
- Se volessimo invece usare una navetta con cadenza 40' invece che oraria, limitata a Villeneuve, le corse sul percorso totale diventerebbero solo 6

Come migliorare ancora

- Siamo convinti che con l'introduzione di questi piccoli cambiamenti a saldi invariati, il servizio di mobilità raggiunge un buon livello di soddisfazione.
- Teniamo presente che la tipologia di utenza e la conferma geografica della valle è molto simile a quella della Val Venosta e quindi potremmo aspettarci notevoli incrementi di efficienza e passeggeri integrando sempre di più i servizi

ABBONAMENTI ARCHIVIO MUSEO PIÙ VISTI SOCIAL METEO TUTTOAFFARI LAVI

LA STAMPA.it AOSTA

TORINO - CUNEO - AOSTA - ASTI - NOVARA - VCO - VERCELLI - BIELLA - ALESSANDRIA - SAVONA - IMPERIA

ATTUALITÀ OPINIONI ECONOMIA SPORT TORINO CULTURA SPETTACOLI COSTUME MOTORI DOI

HOME POLITICA ESTERI CRONACHE TECNOLOGIA TUTTOGREEN LAZAMPA I TUOI DIRITTI DI

MOLECOLA

Consiglia 0 Tweet 0 indoono

AOSTA 14/10/2012 - TRASPORTI

"Il problema della ferrovia? Basta prendere esempio dall'Alto Adige"

Parla l'esperto che ha rilanciato la linea Merano-Malles

CRISTIAN PELLISSIER

AOSTA

Helmut Moroder è arrivato da Bolzano per parlare di treni e venerdì sera ha riempito la sala polivalente di Sarre in un incontro organizzato dai Pendolari Stanchi e da Legambiente. Moroder ha guidato il progetto che ha ridato vita alla linea ferroviaria Merano-Malles, in tutto 60 chilometri di binari, oggi considerata uno dei fiori all'occhiello italiani. La storia della Merano-Malles ricorda in parte quella della Aosta - Pré-Saint-Didier. «Nel 1991 aveva chiuso, dopo un lungo periodo di eutanasia. Poi il progetto era

quello di asfaltare tutto e farci passare i pullman o fare una pista ciclabile». Poi la Provincia ha cambiato idea, ha speso 125 milioni di euro e ha ridato vita a una linea che oggi conta 1,7 milioni di passeggeri all'anno. «Noi puntavamo a 1,5», dice Moroder. E parlando della situazione valdostana aggiunge: «Non basta mandare delle lettere a Rfi, occorre essere propositivi. Devo dire che Rfi è molto disponibile».

Nel progetto della Merano-Malles né Rfi né Trenitalia avevano voce in capitolo, la linea è di proprietà della Provincia: «Ma poi le altre vallate hanno visto il successo e hanno iniziato a volere una ferrovia simile. Allora siamo andati da Rfi, che è la proprietaria, a chiedere di fare i lavori. Ci hanno detto di no, ma noi abbiamo detto che eravamo disposti a dividere le spese e hanno accettato al volo». Da Aosta a Pré-Saint-Didier sono 25 chilometri, il caso della Merano-Malles è un po' diverso: 60 chilometri e una popolazione di 40 mila residenti. I lavori sono iniziati nel 2000, cinque anni c'è stata l'inaugurazione. Il successo è stato immediato: 1,5 milioni di passeggeri nel 2006 e poi a crescere fino ai 2,7 milioni del 2009 (la capacità massima). «Il treno attira almeno il doppio dei passeggeri rispetto ai bus», ancora Moroder. I convogli della Merano-Malles al momento sono diesel, «però stiamo pensando di elettrificare tutto, ci servono 30 milioni ma la gestione è meno costosa: in 25 anni rientriamo nell'investimento».

La linea è stata rifatta da zero ed è completamente accessibile anche dai disabili e molto usata dai ciclisti. I turisti, poi, l'hanno presa d'assalto, gli svizzeri in testa: «Abbiamo fatto un calcolo - racconta Moroder - e abbiamo visto come nel 2009 i turisti svizzeri fossero aumentati di 200 mila unità, l'unica spiegazione che si è data l'azienda turistica della Val Venosta è l'arrivo del treno. Considerando che la spesa media in un giorno per ogni turista svizzero è di 110 euro, possiamo dire che il treno ci ha fruttato 22 milioni». Dal pubblico la domanda: «Come facciamo a convincere i politici valdostani?». «Anche i nostri non ne erano convinti all'inizio, ora che hanno visto che va bene sono tutti dei sostenitori». Maria Pia Simonetti, di Legambiente conclude: «E pensare che ci basterebbe copiare». Al momento il destino dell'Aosta - Pré-Saint-Didier sembra essere un altro: addio treni, al loro posto bus e bici.

TI POTREBBERO INTERESSARE ANCHE:

 (41/10/12)
Options Binaria Investire



Maria Pia Simonetti e Helmut Moroder all'incontro di Sarre

Come migliorare ancora

- Con l'introduzione dei bimodali ci sono alcune opportunità per migliorare il servizio, con piccole riduzioni dei tempi di percorrenza, incrementare l'occupazione e sfruttare la proprietà dei treni per migliorare l'immagine della valle che avrebbe un suo treno "speciale".
- Teniamo presente che i alcuni bimodali non presentano la criticità del "Minuetto" per quanto riguarda il raggio di curvatura e potrebbero proseguire fino a Prè Saint Didier, col solo rafforzamento di un ponte (sempre che sia ancora necessario)



I bimodali: un'opportunità

- Molte regioni italiane (Lombardia, Veneto, Emilia, Toscana, Marche) stanno valutando la possibilità di utilizzare treni bimodali per risolvere i problemi delle linee alpine ed appenniniche verso i capoluoghi di provincia in sostituzione della trazione termica (diesel)
- L'accordo regine VDA e Trenitalia prevede la costituzione di un centro di manutenzione degli stessi in valle
- I posti di lavoro persi a Cuneo possono essere recuperati ad Aosta

Trenitalia chiude la manutenzione diesel e segna il destino della linea del Tenda

Treni: 60 licenziamenti

Dal 1° dicembre perdono il lavoro a Cuneo sessanta ferrovieri

Cuneo - Si rivolgono al sindaco, Federico Borgna, i ferrovieri che perderanno il posto all'Impianto di manutenzione corrente della stazione altipiano dal prossimo primo dicembre. In una lettera appena recapitata denunciano il disimpegno delle Fs e della Regione Piemonte "su tutto ciò che riguarda infrastrutture e collegamenti ferroviari in provincia di Cuneo e in particolare intorno al capoluogo". Additano una "politica che marginalizza la città con gravi rischi di arretramento economico" e chiedono al primo cittadino un incontro urgente per definire iniziative contro "la desertificazione che avanza su servizio e attività".

Aperto circa un secolo fa e collegato con la stazione da un doppio binario, l'Impianto di manutenzione corrente, noto come Deposito locomotive, è posto in un'ansa del fiume Stura a valle dell'imbocco della galleria sotto l'altipiano. Vi trovano impiego circa sessanta persone: trenta dipendenti di Trenitalia, quindici dell'Alstom, venti delle cooperative Serfer e Compass. Sui treni fanno lavori di ogni tipo, elettrici, idraulici e meccanici, ma sono specializzati nella manutenzione diesel: solo qui, per anni, è esistita una squadra capace di intervenire sui locomotori a gasolio, che arrivavano bisognosi di cu-



Una foto storica dell'inaugurazione della Cuneo-Nizza del 1979.

re anche da altre regioni della penisola prima che Trenitalia dedicatesse loro il centro di Torino Smistamento.

E diesel sono appunto le linee tagliate un anno fa dall'assessorato piemontese: la Cuneo-Saluzzo-Savigliano, la Cuneo-Mondovì e la Ceva-Ormea. Oltre chiaramente alla Cuneo-Ventimiglia che nel tratto dopo Limone non è elettrificata: "È importante capire che l'abbandono dell'impianto prelude alla chiusura definitiva di questa linea - afferma Luca Iacomino della Filt Cgil, a nome pure di Cisl e Uil, - anche se vi rimanesse a lavorare un presidio di addetti per la coppia di treni che, pare, scenderanno ancora al mare con il nuovo orario".

La sorte della Cuneo-Nizza

no trasferimenti ben più indigesti ad Alessandria, Voghera e Novara. "Siamo preoccupati per questi ferrovieri e le loro famiglie - afferma Luca Iacomino - senza contare il capitale umano che si perde, la ricchezza di professionalità, formazione ed esperienza. La provincia esce devastata dalla ristrutturazione del servizio. Con posti di lavoro che se ne vanno, un isolamento più marcato e prevedibili disservizi perché in caso di guasti ai locomotori si dovrà attendere il soccorso da Torino".

Luigi Urru

Il da farsi sull'Aosta Torino

- A nostro avviso occorre proseguire con il piano di intervento sulla infrastruttura per migliorare i tempi di percorrenza e la gestibilità della linea, come ormai noto e descritto in tutti gli studi da 2000 in avanti
- Non è affatto necessario elettrificare la linea Aosta Ivrea che costituirebbe uno spreco con la stessa valenza di tanti altri

Sono 460 i chilometri chiusi molti dei quali appena rimessi a nuovo

Purché la ferrovia costi

Tutti gli sprechi di Trenitalia e Regione Piemonte

Segue da pag. 1

Milioni di euro dei cittadini – che avrebbero poi voluto salire su quei treni – buttati dalla finestra.

Il potenziamento in odore mortis è proseguito con la sostituzione di un passaggio a livello sulla Santhià-Arona sei settimane prima che la giunta Cota la chiudesse. Tre settimane prima della stessa decisione Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) munita di segnaletica nuova tutte le stazioni della Alessandria-Castagnole. Sulla Casale-Mortara interveniva invece durante la pausa estiva del servizio: rifacimento dei 46 chilometri di armamento, al costo di circa 400 mila euro a chilometro. La linea, con binari finalmente fiammanti di zecca, non avrebbe più riaperto, per volere dell'assessore ai trasporti della Regione Piemonte.

La perla dello spreco va tuttavia alla Chivasso-Asti: dove Rfi è riuscita ad attivare la copertura radiotelefonica GSM-R specifica per i treni quando i treni non circolavano più da ormai otto mesi.

Per tornare alla Granda, è di quest'estate il disarmo



Roberto Cota

della Bra-Ceva, mai riaperta dopo l'alluvione del 1994: caso unico di un imprenditore, Ferrovie dello Stato, che investe denaro (pubblico) per smantellare la propria infrastruttura. Il video del disarmo della linea è disponibile su youtube. Nella stazione di Saluzzo (e in quante altre?) fanno sempre bella mostra di sé almeno trentaquattro ripetitivi cartelli con il numero dei binari, il monito a non attraversarli e il permesso di farlo "sulle passerelle": anche ridotti della metà, con metà della spesa, avrebbero comunque soddisfatto il più spaesato turista.

Sperpero per sperpero,

l'assessorato ai trasporti della Regione continua a ignorare il ponderoso studio del Politecnico di Torino intitolato "Miglioramento delle relazioni ferroviarie tra le stazioni di Torino e Nizza". Chi lo aveva commissionato e pagato nel 2008? Proprio la Regione Piemonte, Direzione trasporti, in vista di un progetto Interreg III Italia-Francia. Attribuibile alla Regione, secondo il consigliere Fabrizio Biolè, autore di una interrogazione a inizio luglio, anche la prolungata assenza di un monitoraggio del servizio, solo da poco assegnato alla ditta Scenari di Napoli: "Se Trenitalia svolge un servizio scadente dovrà pagare penali alla Regione. Alla quale sembrava che quei soldi non interessassero".

Ma nemmeno la Provincia di Cuneo è estranea agli sprechi. A settembre 2007 deliberava le varianti stradali di Beinette e di Pianfei per una spesa di quasi 25 milioni di euro. Compresi due sottopassi alla linea ferroviaria Cuneo-Mondovì che da lì a poco l'assessorato regionale avrebbe chiuso.

Luigi Urru

No all'elettrificazione

- Una linea viene elettrificata per ragioni tecniche e/o economiche.
 - a) Si elettrifica per ragioni tecniche quando c'è bisogno di potenza (forti pendenze, forti carichi) o di velocità
 - b) Si elettrifica per ragioni economiche quando il traffico è tale che la differenza dei costi dei combustibili utilizzati giustifica l'investimento e questo non avviene sulle linee a binario unico
- Nel caso Aosta-Ivrea non c'è alcun bisogno di potenza e la velocità massima è limitata a 90 km/h a causa del tracciato e dell'armamento
- Lo stesso studio di fattibilità RFI indica come unico e solo possibile motivo solo ragioni di carattere ambientale
- Nessuno studio di fattibilità riporta costi attendibili fatti sulla base di un computo metrico ed un prezzario aggiornato
- Sarebbe molto complicato effettuare i lavori senza interrompere il servizio per almeno due anni, con la conseguente disaffezione dell'utenza

Nessun vantaggio reale per l'ambiente

- Lo studio effettuato dall'Enea per Trenitalia differenzia la produzione di CO₂ da treno elettrico e diesel solo alla seconda cifra decimale del coefficiente di calcolo, collocando la differenza che percepiamo nell'effetto nimby
- I diesel attuali, a differenza dei vecchi non più in servizio sulla nostra linea, sono catalizzati al livello Euro 3
- Un Minuetto utilizza un motore Iveco confrontabile per caratteristiche a quello di un autotreno da 30 T.
- Al traforo del M.Bianco passano 1700 veicoli pesanti al giorno e 3400 auto (dati 2011) per cui le 17 coppie di treni contribuirebbero con meno dell'1 % all'inquinamento globale.
- Gli stessi soldi potrebbero essere molto più efficacemente spesi su misure di incentivo alla mobilità pubblica e contenimento del traffico veicolare con un contributo ambientale molto maggiore

Un dato da tenere sempre presente

- Aosta in Italia è il capoluogo di provincia con il maggior consumo di carburante pro-capite.

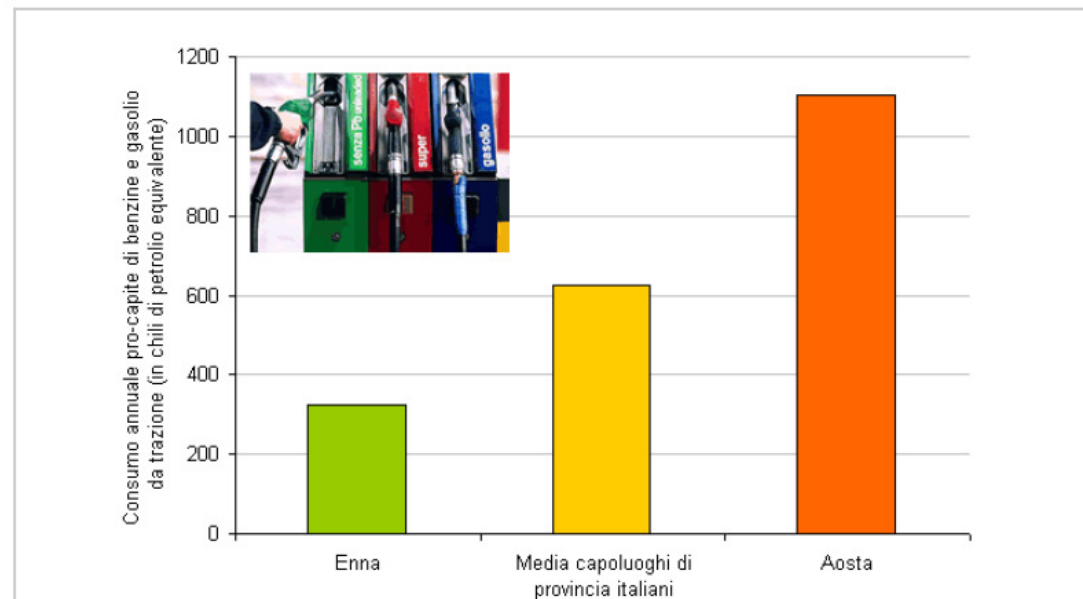


FIGURA 1: Il consumo annuale pro-capite di benzine e gasolio da trazione (misurato in chilogrammi di petrolio equivalente), riferito ai capoluoghi di provincia italiani per l'anno 1998, è stato mediamente di 625 kg/abitante, oscillando tra un minimo di 325 ad Enna e un massimo di 1104 kg ad Aosta (Legambiente, 2000).

Perché allora tanto rumore per nulla ?

- Viene criticata da più parti la decisione di acquistare i treni in quanto soldi spesi in utilmente
- Comunque anche elettrificando andrebbero acquistati i nuovi treni in sostituzione degli attuali con una spesa solo leggermente inferiore (< del 10%)
- Probabilmente si tratta di disinformazione in buona fede, provenienti da ambienti del mondo ferroviario, da sempre molto restio ad accettare cambiamenti e novità e sempre in ritardo nel cogliere le opportunità offerte (la vicina regione Piemonte ne è un esempio eclatante)

LA STAMPA.it AOSTA

TORINO - CUNEO - AOSTA - ASTI - NOVARA - VCO - VERCELLI - BIELLA - ALESSANDRIA - SAVONA - IMPERIA e
ATTUALITÀ OPINIONI ECONOMIA SPORT TORINO CULTURA SPETTACOLI COSTUME MOTORI DON
HOME POLITICA ESTERI CRONACHE TECNOLOGIA TUTTOGREEN LAZAMPA I TUOI DIRITTI DE

Tweet: 7

indoono

AOSTA
29/09/2013 - TRASPORTI

Treni bimodali, un affare da 50 milioni ma ora anche Legambiente alza la voce

“Un errore clamoroso investire sul materiale anziché sulle linee”
Ma per la Regione non c'è possibilità di elettrificare la Chivasso-Aosta

DANIELE MAMMOLITTI

AOSTA
Elettrificare la linea o tenerla così com'è facendoci correre un pugno di nuovissimi - e mai visti in Italia - treni "bimodali"? Sul futuro della ferrovia in Valle d'Aosta il dibattito si arroventa.

Da una parte c'è la Regione che una scelta l'ha fatta: sbloccare 50 milioni di euro, ricavati in parte dai fondi Fas che erano destinati ai miglioramenti infrastrutturali della tratta Aosta-Chivasso e in parte attesi dal Decreto Fare del governo Letta, e usarli per l'acquisto di 3, forse anche 6 se in sede di appalto il ribasso d'asta lo consentisse, treni bimodali, ovvero a doppia alimentazione, diesel ed elettricità.

Il problema, per la Valle, si chiama Porta Susa: da quando la seconda stazione di Torino è stata ristrutturata i mezzi a gasolio non possono più accedervi e ciò ha messo in difficoltà la flotta di locomotori operanti sulla tratta valdostano-canavese, tutti diesel compresi i Minuetto acquistati nel 2005. Un ostacolo che, finora, è stato aggirato mettendo a dura prova i nervi dei viaggiatori valdostani, costretti a imparare sulla loro pelle il significato della locuzione "rottura di carico": il loro convoglio arriva a Ivrea - o a Chivasso, dipende dalla corsa - e lì deve sostituire il locomotore con immaginabili conseguenze sui tempi di percorrenza, già allungati, mediamente, per gli infiniti problemi che la vecchia linea a un solo binario che percorre la Vallée deve affrontare con periodicità. La decisione di non intervenire sulle rotaie e spostare i finanziamenti sull'acquisto di nuovo materiale rotabile, ha fatto imbufalire l'opposizione politica locale, già sul piede di guerra per il progetto della giunta guidata da Augusto Rollandin di smantellare del tutto la tratta ferroviaria che da Aosta porta a Pré-Saint-Didier, ossia nell'Alta Valle alle porte di Courmayeur, e che mercoledì in Consiglio regionale si è sfogata. Ma la rabbia arriva anche dal basso.

Il circolo valdostano di Legambiente è intervenuta nella polemica attraverso la sua presidente, Alessandra Piccioni, che l'ha buttata in metafora: "Se la rampa di accesso di casa mia è così disastrosa che mi si rompe la macchina nel percorrerla, cosa faccio per risolvere il problema? Compro una macchina nuova o riparo la strada?". Poi il giudizio impietoso: "Investire sul materiale rotabile anziché sulle linee è un errore clamoroso. Perché la Valle d'Aosta che esporta energia elettrica deve far girare i propri treni a gasolio? Perché investire su treni bimodali, unici in Italia, con un progetto sperimentale al pari dell'infelice caso del pirogassificatore? L'alternativa per la mobilità dei valdostani sarà la nostra 'economica' autostrada?". E sul piede di guerra è anche un'associazione di viaggiatori denominata, in modo eloquente, "Pendolari stanchi" che hanno iniziato in questi giorni la distribuzione di volantini per dire che "i bimodali sono una 'pezza' che lascia inalterati i problemi della linea e ne crea di altri. L'elettrificazione è possibile, i costi sono ragionevoli e si avrebbero vantaggi superiori a bimodali. Soprattutto sarebbe un investimento sul futuro che ci permetterebbe di riconnetterci definitivamente al resto del paese".





Tra orari pazzi e la corsa ad accaparrarsi un posto

CARLO ALBERTO Carlo Alberto, studente del primo anno di specialistica al SUISM di Torino: «Il principale disagio causato da questo viaggio è l'assalto ai posti durante il cambio di treno a Ivrea. In

particolare nel ritorno a casa infatti, il treno verso Aosta è troppo piccolo, i posti non sono mai sufficienti e spesso, se non si è abbastanza veloci, bisogna trascorrere la seconda metà del viaggio in piedi o seduti per terra. Ciò che davvero mi stupisce è che questa situazione è ormai vista come una normalità da parte di molti. Credo però che i treni bimodali non possano rappresentare davvero la risoluzione del problema. Trattandosi di un sistema provvisorio e per altro molto costoso forse sarebbe meglio l'elettrificazione della linea». ILARY Ilary, studentessa al secondo anno di Medicina Veterinaria: «Lo scorso anno sono rimasta bloccata a Chivasso per più di un'ora dal momento che il treno che avremmo dovuto cambiare non era presente. Nonostante quest'anno non si siano ancora verificati grandi disagi sul tratto, eccetto qualche ritardo, credo i treni bimodali possano rappresentare un'ottima soluzione. Ne ho sentito parlare e si tratterebbe di treni parzialmente elettrici che permetterebbero finalmente a noi studenti di raggiungere la stazione di Porta Susa senza dover più cambiare». ERICA Erica, studentessa del secondo anno di psicologia: «Il cambio del treno, spesso anche più volte in un solo viaggio e la lotta per accaparrarsi un posto a sedere durante il cambio a Ivrea sono gli aspetti più faticosi del viaggio. Una volta l'anno scorso ho dovuto aspettare cinque ore un pullman alla stazione di Ivrea perché il treno, troppo piccolo, non poteva con

arrivata a casa alle sette passate! Ultimamente mi sono informata sulla questione posizione dell'associazione dei Pendolari Stanchi: i treni bimodali non sono la soluzione per risolvere il problema di elettrificazione della linea». EUGENIA Eugenia, studentessa del terzo anno di medicina veterinaria: «Il viaggio è sicuramente la durata. Non è possibile impiegare o Torino e altrettante per risalire. L'esperienza più eclatante in questi tre anni è stata quella di Chivasso. Non ho ancora sentito parlare dei treni bimodali». NADINE Nadine, studentessa del primo anno di Radiologia: «Questo è il problema che devo dire di non avere ancora avuto particolari esperienze di ritardo. Credo che il cambio di treno a Ivrea tutto sommato non è un grosso problema, ma qui davvero pesante. Purtroppo sulla faccenda dei treni bimodali non mi sono ancora si tratta prima di formulare un'opinione». CECILE Cécile, studentessa di Ingegneria: «Sono arrivata a lezione in ritardo per un ritardo del treno di venti minuti! Tuttavia il cambio del treno a Ivrea per me non ha rappresentato un grosso problema. Sono interessata alla questione dei treni bimodali e sulla scia di Valle Virtuosa credo che la soluzione definitiva del problema: elettrificare la linea». ALESSANDRA Alessandra, studentessa di Ingegneria: «Il giudizio non è positivo. Succede di frequente che il numero di vagoni è insufficiente per viaggiare. Per non parlare del fatto che due ore e mezza per la tratta Aosta-Torino soprattutto che talvolta, causa ritardi o doppi cambi, le ore diventano tre. In ultime soste lunghe e inutili, come quella ad Ivrea in alcune fasce orarie (come ad esempio RICCARDO Riccardo, studente al II anno; «per quanto riguarda la tratta ferroviaria che negativi. Tra i primi c'è una buona copertura per quanto riguarda gli orari di d'Aosta rimborsi agli studenti buona parte del prezzo del biglietto. Tuttavia il tentativo di aggiungere vagoni, specialmente in alcune orari, come il venerdì sera quando è passata a Torino per frequentare l'università». LUIGI Luigi, studente al I anno: «È comodo poiché ci impiegherebbe meno tempo e si potrebbe prevenire che alcuni vagoni. Bisogna però dire che i treni, soprattutto nella tratta Aosta- Ivrea, sono

comfortevoli». GIULIA E NAOMI Giulia e Naomi: «Scomodità è la prima parola che La linea diretta è indispensabile, i problemi sono tanti. I vagoni sono pochi, non seduti per terra, e il tempo di percorrenza è davvero troppo. Inoltre alcune fasce neppure l'alternativa di un pullman». CHIARA Chiara, studentessa al secondo anno di Torino: «sicuramente avere gli sconti sul prezzo del biglietto che da 8,50 euro per agevolazione e non posso nemmeno lamentarmi del nuovo Minuetto che funzioni problemi arrivano quando il treno parte in ritardo dalla stazione di Torino che, se sopprimerlo dopo averlo aspettato per tutto il tempo. Inoltre, non sarebbe male il venerdì e la domenica quando i treni sono affollati. Per ultimo, trovare una soluzione una linea elettrica diretta fino ad Ivrea per riuscire così a velocizzare la tratta per lo studente al terzo anno di Comunicazione interculturale delle Scienze Umanistiche pace per quanto riguarda i miei viaggi in treno da Aosta-Torino. Ammetto che i ritardi, ritardano qualche volta di 10 minuti, cosa che un po' di tempo fa era ancora insostenibile la situazione che si presenta il venerdì. Puntualmente c'è sempre, la settimana scorsa, io ero uno di quelli. Basterebbe una carrozza in più e il problema contenuto». MARIKA Marika, giornalista professionista a Torino, pendolare dal 2 problemi della ferrovia valdostana si risolvano con l'acquisto di nuovi treni; credo il Minuetto che non può entrare a Porta Susa non sia un bell'esempio. Vivere a Torino e viaggiare molto per ragioni lavorative significa rendersi amaramente conto di come la Valle d'Aosta sia tagliata fuori; per percorrere un centinaio di km scarsi sono necessari uno o due cambi, senza contare ritardi e disservizi. Ricordo un recente viaggio odissea, oltre 4 ore per raggiungere Aosta da Torino. Il treno delle 6.20, il lunedì mattina è pieno zeppo e a Ivrea, il cambio non è sempre sullo stesso binario; chi ha tanti bagagli, chi ha difficoltà motorie, una mamma con il passeggino ha il suo bel da fare; lo stesso succede il venerdì, al rientro; alle 17.30, già alla stazione di Susa, si viaggia in piedi. Senza aggiungere i

ritardi e le coincidenze che spesso a Ivrea e Chivasso non ci sono. L'autobus è stato una buona alternativa finché il servizio è stato garantito; impensabile sostenere i costi dell'auto; tra benzina e autostrada è economicamente insostenibile».

Le interviste sono a cura di Claudia Olivotto, Ursula Ferrari e Ilaria Cavalet Giora

Florilegio

Le accuse dei pendolari Sotto tiro i treni bimodali

Nel mirino le politiche regionali: «I trasporti su rotaia vanno migliorati» Dito puntato contro l'acquisto dei cinque convogli: «Non sfruttati bene i soldi»

DONNAS. La ferrovia è un problema che si trascina ormai da tantissimo tempo e ad oggi l'unico intervento programmato dalla Regione Valle

[n](#) [Tweet 0](#) [Consiglia 0](#) [Email](#)

d'Aosta è l'acquisto di cinque treni bimodali - a doppia trazione elettrica e diesel - con una spesa di 50 milioni di euro.

L'idea non è stata apprezzata dalle associazioni dei pendolari e dalle forze politiche di minoranza che perseguono l'idea di un trasporto sostenibile, mediante l'elettrificazione della tratta.

«La politica deve uscire dal Palazzo e tornare in mezzo alla gente» così si è espresso Luigi Bertschy, capogruppo Uvp, che, con il collega Elso Gerandin, ha organizzato a Donnas, nella serata del 10 ottobre, un dibattito informativo dal titolo «Ferrovia: binario morto, quale futuro per il trasporto ferroviario in Valle d'Aosta». All'incontro è intervenuto Mirko Franceschinis, associazione utenti Chivasso Aosta, e Massimo Giugler, associazione pendolari stanchi VdA; Fabio Marra, consigliere comunale di Donnas e Alex Micheletto, sindaco di Hône. Aprono la serata le associazioni utenti, che fanno il punto della situazione: «La tratta ha avuto a disposizione un vero tesoretto - afferma Franceschinis, associazione utenti -, si dovevano migliorare le infrastrutture, ma ora la Valle d'Aosta preferisce spenderli per treni che non si conoscono». Approfondisce Giugler: «Non si risolverà il problema anzi, cresceranno i costi per le manutenzioni specializzate e per un mezzo che ha vita media di 25-30 anni». La posizione dell'Uvp, votata al miglioramento infrastrutturale, è ribadita dal consigliere Bertschy: «L'elettrificazione è qualcosa che rimane sul territorio e lo migliora. Questi treni, comunque consegnati tra cinque anni, serviranno solo a recuperare dieci minuti: ne vale la pena?». Che non ci sia dialogo e chiarezza politica lo testimonia Elso Gerandin: «Non abbiamo risposte a domande legittime sul perché siano stati abbandonati tutti gli studi commissionati dalla Regione. Manca il confronto e si sta chiudendo una porta». L'elettrificazione era stata bollata in consiglio regionale come non gradita da alcuni comuni: «Mai stati contrari - afferma Alex Micheletto, sindaco di Hône - volevamo partecipare per risolvere alcune criticità, ma dal 2010 non siamo mai stati contattati». La parola è poi passata alla cittadinanza che ha posto domande e considerazioni. In chiusura di serata Bertschy chiede e offre collaborazione: «Dobbiamo concertare e lavorare insieme perché la ferrovia è un bene comune. Incontreremo i Sindaci dei cinque paesi e ci terremo in contatto con le associazioni e, soprattutto, cercheremo forme di condivisione delle decisioni».



16 ottobre 2013

Come procedere per il futuro ?

- L'evoluzione del trasporto pubblico va sempre più verso l'integrazione gomma rotaia
- Questa può realizzarsi attraverso l'affidamento del servizio ad un gestore unico, formato da un consorzio tra l'attuale gestore bus ed un partner ferroviario oppure con la creazione di una agenzia regionale che provveda alla gestione dei servizi commerciali e marketing e che appalti a gestori specializzati i relativi servizi
- L'introduzione di un gestore del treno efficiente può ridurre l'attuale ingiustificato divario dei costi (un km/treno costa 10 volte un Km/bus) ad un valore ragionevole (fino a 5 o 6 volte il costo del bus)
- In questo scenario sono possibili enormi sviluppi della qualità del servizio e della riduzione del traffico automobilistico
- I partner potenziali oggi presenti con licenza ferroviaria sono GTT (in vendita per 230 M€) e Sadem/Arriva

Le potenzialità della regione

- La regione VDA verrà a disporre di un parco rotabili di tutto rispetto e praticamente sufficiente, con qualche eventuale integrazione, a svolgere il servizio sulle due linee (6 bimodali e 3 minuetti ottenibili riscattando la quota di finanziamento pubblico spesa per l'acquisto dei 9 affidati a Trenitalia)
- La disponibilità di un parco rotabili semplifica notevolmente l'accordo con un partner strategico che voglia prendere in gestione il servizio sulla linea 5 RFI (Chivasso Aosta) da Pré Saint Didier a Torino, che, con un gestore efficiente, avrebbe notevoli margini per un servizio complessivamente in attivo mantenendo gli attuali contributi

Fonti

- Associazione Pendolari Stanchi VDA, RELAZIONE COMMISSIONE AOSTA – PRÉ SAINT DIDIER maggio 2011
- Barbieri Marco, Delpiano Andrea, Giusiano IL PROGETTO DELLA GRANDE SCALA. XIV Conferenza nazionale Società Italiana degli Urbanisti Torino marzo 2011
- Barbieri Marco, Delpiano Andrea, Giusiano Mattia - VERSO LA GRAND[A]STAD? - Grande scala ott 2009
- Caposio Guido, STUDI E RICERCHE PER IL MIGLIORAMENTO DEL COLLEGAMENTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO, 2006
- Damasco Michela – IL TRILLO CHE UNISCE – Idea Alba maggio 2008
- de Paulis Elisa - IL GIUDIZIO DI SALOMONE. POLICENTRISMO E PROGETTUALITÀ INTEGRATA NEL TERRITORIO CUNEESE - Quaderni del territorio aprile 2008 – Busca, Associazione Culturale E. Bafile
- de Paulis Elisa, de Paulis Uberto, Peyracchia Marinella - LE STELLE DELL'ORSA. RIFLESSIONI SUI PROGRAMMI TERRITORIALI INTEGRATI DELLA PROVINCIA DI CUNEO, in "Quaderni del Territorio" n. dicembre 2007 - Busca Associazione Culturale E. Bafile
- de Paulis Uberto - LA MEZZALUNA, IL TRIANGOLO E LA CORONA, in "Quaderni del Territorio" giugno 2007 – Busca, Associazione Culturale E. Bafile
- de Paulis Uberto. PROPOSTE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE, Il conferenza trasporti regionali su ferro, Roasio settembre 2013
- de Paulis Uberto TRASPORTO PUBBLICO E COMPETITIVITÀ TERRITORIALE I parte, Convegno Ferrochiusure Costigliole Asti giugno 2013
- de Paulis Uberto TRASPORTO PUBBLICO E COMPETITIVITÀ TERRITORIALE II parte, Mille percorsi, nuovi percorsi quale futuro per la ferrovia ? alba, settembre 2013
- de Paulis Uberto PROPOSTE PER UNA PROGETTO DI mobilità I Giornata di studio Metrogranda, Busca ottobre 2013
- de Paulis Uberto, NUMERETTI E LEGGENDE METROPOLITANE II Giornata di studio Metrogranda, Mondovì novembre 2013
- Finkbohner Walter - IL TRASPORTO INTEGRATO LOCALE - Giornata di studio "Il trasporto integrato locale" 4 ottobre 2007 Museo Ferroviario Regionale Savigliano
- Intesa Istituzionale di Programma tra Il Governo Della Repubblica Italiana e la Giunta della Regione Autonoma Valle d'Aosta - ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO, Roma, Giugno 2004
- Intesa Istituzionale di Programma tra Il Governo Della Repubblica Italiana e la Giunta della Regione Autonoma Valle d'Aosta - ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO, Torino, 2008
- Italferr, PROGETTO PRELIMINARE AMMODERNAMENTO DELLA LINEA CHIVASSO AOSTA, ELETTRIFICAZIONE DELLA TRATTA IVREA AOSTA, maggio 2010
- Gattuso Domenico, FERROVIE COME TRASPORTI EQUO-SOSTENIBILI, Il conferenza trasporti regionali su ferro, Roasio settembre 2013
- Marinoni Angelo, SINERGIA E SISTEMI DI TRASPORTO, Il conferenza trasporti regionali su ferro, Roasio settembre 2013
- Moroder Helmuth - MUOVIAMO IL FUTURO: L'ESPERIENZA DEL TRENO DELLA VAL VENOSTA, Giornata di studio "Il trasporto integrato locale" 4 ottobre 2007 Museo Ferroviario Regionale Savigliano
- Palermo Jacopo, LA REALIZZAZIONE DELLA LINEA 6 METRONAPOLI - Giornata di studio "Il trasporto integrato locale" 4 ottobre 2007 Museo Ferroviario Regionale Savigliano

Fonti (seguito)

- Regione Autonoma Valle d'Aosta, Comitato di Sorveglianza del PAR FAS Valle d'Aosta 2007/2013 - ASSE 1 – RETI E SISTEMI PER LA MOBILITA' - Linea di azione 1.1 - Interventi sulla linea ferroviaria Aosta/Chivasso - Linea di azione 1.2 - Interventi e studi per la linea ferroviaria Aosta/Pré-Saint-Didi novembre 2008;
- Regione Autonoma Valle d'Aosta, Assessorato Turismo, Sport, Commercio e Trasporti, Offerta ferroviaria nella Valle d'Aosta. Integrazione ferro-gomma, Aosta, 16 Novembre 2000
- Regione Autonoma Valle d'Aosta, Consiglio Regionale "La mobilità e la ferrovia nella Regione autonoma Valle d'Aosta: analisi e documentazione". 24 maggio 2007:
- Regione Autonoma Valle d'Aosta, D'AOSTA Programma Attuativo Regionale (PAR) Valle d'Aosta 2007/2013 relativo alle politiche regionali e nazionali cofinanziato dal Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS), maggio 2011
- Regione Autonoma Valle d'Aosta, INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA TRA IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI E IL PRESIDENTE DELLA REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA (9 maggio 2001) - RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE, dicembre 2011
- Regione Autonoma Valle d'Aosta, Assessorato Turismo, Sport, Commercio e Trasporti, Dipartimento Trasporti e Infrastrutture Sportive, ANALISI E VALUTAZIONE DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE E DEL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO DELLA REGIONE VALLE D'AOSTA, febbraio 2006
- Regione Autonoma Valle d'Aosta, STUDIO DI FATTIBILITÀ PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO DEL COLLEGAMENTO FERROVIARIO AOSTA / PRÉ-SAINT-DIDIER, ottobre 2011
- Regione Autonoma Valle d'Aosta - PASSAGGI AL TRAFORO DEL MONTE BIANCO - VALLE D'AOSTA - ANNI 1965-2011
- Regione Piemonte, DETERMINA SU PROGETTO ELETTRIFICAZIONE IVREA AOSTA settembre 2010
- RFI Torino – FASCICOLO LINEA 5 CHIVASSO AOSTA PRE S.DIDIER dicembre 2003
- Repubblica Italiana e le Giunte delle Regioni Autonoma Valle d'Aosta e Piemonte - ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO INTERREGIONALE PER L'ADEGUAMENTO E IL MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA-TORINO Torino, aprile 2008
- Santorini Fabio - L'ESTENSIONE DEL CONCETTO DI TRASPORTO ESPRESSO METROPOLITANO REGIONALE ALLE RETI FERROVIARIE ESISTENTI - Convegno Internazionale "S-Bahn Nach Mass"-Zurigo,24-aprile 1991
- Sibilla Stefano, IL RILANCIO DELLA RETE REGIONALE, Il conferenza trasporti regionali su ferro, Roasio settembre 2013
- Spinosa Andrea, PROGETTO TRAM –TRENO, City Railways, settembre 2012
- Stagni Giorgio, COSTI DEI ROTABILI, dicembre 2005
- Stagni Giorgio, SERVIZI FERROVIARI REGIONALI TRA ESIGENZE DI MOBILITÀ E RECESSIONE Il conferenza trasporti regionali su ferro, Roasio settembre 2013
- Stagni Giorgio, ECOSOSTENIBILITÀ DELLA FERROVIA, IERI E OGGI, Transdolomites 2010 Moena, ottobre.2010
- Stanta Ferdinando, de Paulis Uberto (a cura di) - TRILLO TRASPORTO.INTEGRATO.LOCALE, TOMO I ASPETTI GENERALI - luglio 2006 Allegato al Progetto territoriale integrato (PTI) di Saluzzo
- Stanta Ferdinando, de Paulis Uberto TRILLO TOMO II APPROFONDIMENTI TECNICI, luglio 2006
- Stanta Ferdinando, de Paulis Uberto – LA TERZA ISOLA, APPUNTI SULLA LOGISTICA CUNEESE – in "Quaderni del Territorio" gennaio 2008, Busca (CN) Associazione Culturale E. Bafile
- Stanta Ferdinando, STUDIO DI PREFATTIBILITÀ DELL'ATTIVAZIONE DI UN SERVIZIO DI TRASPORTO INTEGRATO ECO-COMPATIBILE BASATO SULLA VALORIZZAZIONE DELLE LINEE FERROVIARIE ESISTENTI, Report SOGES, febbraio /2008
- Stanta Ferdinando, de Paulis Uberto - UN APPROCCIO MODERNO E SOSTENIBILE ALLA MOBILITÀ LOCALE PIEMONTESE – Report Soges febbraio 2008
- Stanta Ferdinando, de Paulis Uberto - IL PROGETTO TRILLO - Giornata di studio "Il trasporto integrato locale" 4 ottobre 2007 Museo Ferroviario Regionale Savigliano