

Associazione Ripartire dalle Cime Bianche

Rue Giacomet, 24 - 11020 Ayas

CF: 91070320071

mail.cimebianche@gmail

Spett. le

Assessorato Opere pubbliche, Territorio e Ambiente

Dipartimento Ambiente

Rue Grand Chemin, 46 - 11020 SAINT-CHRISTOPHE

PEC: territorio_ambiente@pec.regione.vda.it

Oggetto: Piano Regionale dei Trasporti – Osservazioni dell'Associazione Ripartire dalle Cime Bianche.

Premessa

L'associazione "Ripartire dalle Cime Bianche" è un comitato spontaneo di cittadini, composto da residenti, proprietari e amici storici della Val d'Ayas che si è attivato nel corso degli anni 2015 e 2016 ai fini della tutela e della valorizzazione dell'alta Val d'Ayas e del Vallone delle Cime Bianche, formalizzatosi nel corso del 2017 (CF 91070320071), al fine di rafforzarne l'attività di studio, di divulgazione, di confronto e di animazione sul territorio.

Gli obiettivi del Comitato, apartitico e aconfessionale, sono perseguiti mediante:

- il coinvolgimento attivo della comunità locale e dei visitatori;
- la collaborazione con gli enti e le associazioni locali;
- la pubblicazione di materiali informativi;
- l'organizzazione di seminari, convegni ed incontri;
- l'effettuazione di campagne di sensibilizzazione ai diversi livelli;
- la raccolta di fondi e partecipazione ad eventuali campagne di crowd-funding;
- la riserva di intraprendere azioni legali a tutela dei beni ambientali e culturali e delle risorse naturali;
- la cooperazione con associazioni e comitati che a livello locale, nazionale e internazionale perseguono le medesime finalità.

La proposta di Piano Regionale dei Trasporti

La proposta di piano presenta obiettivi generali condivisibili ma con dissonanze evidenti nell'identificazione e nelle modalità di attuazione delle linee di intervento.

Inoltre, l'approccio in itinere della verifica dei 9 criteri di adempimento della condizione abilitante di cui al **Reg. CE 1060/21**, non fornisce sufficienti informazioni, ad esempio, sulle risorse finanziarie necessarie per coprire gli investimenti pianificati e le spese di funzionamento e manutenzione delle infrastrutture.

1. Osservazioni principali

1.1 Obiettivo Specifico 2.10 “Realizzare le condizioni infrastrutturali e di coordinamento dei servizi multimodali per promuovere circuitazioni turistiche o escursionistiche di fondovalle e intervallive “ *Completamento collegamento funiviario Saint Jacques des Allemands - Cime Bianche (intervento F1001b)*

Dopo dieci anni di tentativi vari andati a vuoto, desta sorpresa che si riproponga nel Piano regionale dei trasporti la previsione di una linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche, inserendola nell’Obiettivo Specifico 2.10, **non specificando peraltro per nulla quale circuitazione turistica si intenderebbe promuovere e non riguardando per nulla il trasporto quotidiano di persone o merci e neppure il collegamento di nuclei abitati.**

Se, indipendentemente dalla soluzione preconizzata nella proposta di Piano, un collegamento Pila/Cogne corrisponde ad esigenze di individuazione di vie alternative alla viabilità ordinaria e di smantellamento degli impianti di risalita collocati nel cuore del Parco Nazionale del Gran Paradiso, il collegamento funiviario Ayas/Valtournenche è privo di ogni coerenza strategica e normativa, sicché pare risultare frutto di un mero trascinarsi di mere petizioni di principio, prive di ancoraggio con il contesto giuridico e fattuale.

1.2 Incoerenza normativa e strategica

Nella previsione di Piano **si sorvola**, ancora una volta, **sulla impraticabilità normativa di tale previsione.**

Infatti, buona parte del Vallone delle Cime Bianche è ricompreso nella **ZPS-ZSC IT1204220 “Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa”, in cui vige il divieto di realizzazione di nuovi impianti e piste, ai sensi dell’art. 5, m) del D.M. 2007 e della DGR attuativa 1087/2008.**

Trattasi di divieto assoluto, posto a livello normativo e pianificatorio, che non può essere eluso neppure da una valutazione di incidenza, sicché ogni studio o progetto, destinatario di fondi pubblici, che preveda un nuovo collegamento in sito è chiaramente impossibile, con oggetto illecito, ed è suscettibile di determinare ipotesi di danno erariale quanto alle risorse che vi sono dedicate.

La previsione si trova altresì **in stridente contrasto con il vigente Regolamento UE 1991/2024** sul ripristino della natura, che con valore cogente evidenzia gli obiettivi di mantenimento e implementazione delle aree protette e della biodiversità che invece l’obiettivo contraddice.

Inoltre la pianificazione omette di mettere in correlazione tale obiettivo con le Previsioni del PNACC e della Strategia nazionale per la biodiversità 2023, che evidenziano la necessità di tenere in considerazione sia i trend climatici al rialzo, sia la necessità di passare a forme di turismo più sostenibile e fondate su approcci di fruizione naturalistica più che infrastrutturale, in quanto di minor costo e di sempre maggior attrattività oltre che più redditizie.

1.3 Studi preliminari ignorati

La proposta di PRT non fa cenno alcuno alla copiosa documentazione concernente gli *“Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche”,* consegnata alla Regione nel marzo dello scorso anno 2023 e presentata ad Ayas nell’aprile dello stesso anno.

A ben vedere, tali studi, seppur carenti da diversi punti di vista, ammettono **l’insostenibilità** di una linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche, come abbiamo documentato nel corso della presentazione della nostra analisi, svoltasi il 5 dicembre 2023 e che uniamo alle presenti Osservazioni (**Allegati 1a e 1b**)

Ora, dalle recenti dichiarazioni dell'assessore regionale ai trasporti in Consiglio regionale, si apprende che tali studi sarebbero completi ai fini della predisposizione del Docfap (Documento di fattibilità delle alternative progettuali) da sottoporre alla VAS. **Appare, pertanto, incomprensibile quanto riportato a pagina 122 del documento "Valutazione ambientale Strategica – VAS Valutazione di Incidenza Ambientale VincA": - realizzazione di due nuovi impianti a fune negli ambienti alpini: Aosta – Cogne e Saint Jacques des Allemands - Cime Bianche, rispettivamente interferenti direttamente con i siti ZSC – IT1202000 – Parco Naturale Mont Avic e ZSC/ZPS – IT1204220 – Ambienti glaciali del Gruppo del Monte Rosa: nonostante il Piano ne individui solo l'ambito di realizzazione senza una precisa localizzazione.**

Si evidenzia, pertanto, l'incongruenza di ipotizzare una sorta di trade off tra misure di piano legate al traffico e al trasporto e obiettivi progettuali puntuali, che invero si collocano a un altro livello di dettaglio e di analisi, insuscettibili di poter essere operate ex ante con un approccio così generico oltre che privo di legittimità sotto il profilo giuridico.

1.4 Danno ambientale ignorato

La proposta di PRT rimuove del tutto il **gravissimo danno ambientale** che tale intervento procurerebbe.

A fronte dell'impiego sproporzionato di risorse dei contribuenti valdostani (dell'ordine dei 150 milioni di euro) ben altrimenti utilizzabili, dell'insignificante utilità per lo sci (nel Vallone delle Cime Bianche non si scia) e per le escursioni e le visite nel Vallone (che la funivia sorvolerebbe tout court), si omette del tutto ogni considerazione sul danno ambientale che sarebbe procurato, non menzionando il documento *"Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche - Studio di Incidenza – novembre 2022"* (che per opportuna conoscenza si allega – [Allegato 2](#)) e neppure quanto scritto nella stessa proposta di PRT, che a **pagina 69** del documento *"Valutazione ambientale Strategica – VAS Valutazione di Incidenza Ambientale VincA"*, presentando l'area "ZSC/ZPS – IT1204220 – Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa", riporta: ***"Considerata la notevole estensione degli ambienti alpini di alta quota e degli ambienti periglaciali, che non trovano pari superficie su tutto il versante meridionale delle Alpi, il valore ecologico del sito è di assoluto rilievo non soltanto a livello regionale, ma per l'intero arco alpino italiano. Occorre pertanto che queste ampie zone periglaciali rimangano esenti da alterazioni e disturbi di origine antropica."***

E' evidente la contraddittorietà intrinseca del testo, che rende di per sé manifestamente irragionevoli, oltre che illegittime, le opzioni prese in considerazione quanto alla previsione di linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche

1.5 Palesi incoerenze

Sorprende l'asserzione per cui tale intervento sarebbe coerente ***"con le strategie di riduzione dell'accessibilità automobilistica alle testate delle valli..."*** (pag. 68 della Relazione Generale), dal momento che il documento *"Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche – Relazione sugli aspetti urbanistici - novembre 2022"* **afferma esattamente il contrario ([Allegato 3](#))**.

In particolare ad inizio della stagione sciistica nel comprensorio di Breuil/Cervinia durante i mesi di novembre, quando ancora gli impianti di risalita del Monterosa Ski non sono aperti e i parcheggi di Frachey sono liberi, è probabile che una parte degli sciatori diretti a Cervinia possa optare per risalire la Val d'Ayas e parcheggiare a Frachey ***per motivi di facilità di parcheggio, perché "la strada regionale che sale nella Val d'Ayas è di più facile percorrenza..."*** (pag. 23 della Relazione urbanistica sopra citata) **e per risparmiare sulla spesa della giornata.**

Il risparmio sulla spesa merita un approfondimento.

E' assodato che una quota di turisti provenienti dall'Italia e diretti nelle Valli del Lys e dell'Evançon, non dovendo superare la Montjovetta, esca al casello autostradale di Quincinetto per risparmiare sulla tariffa autostradale, contribuendo in tal modo a congestionare la strada statale: fenomeno che sarebbe amplificato durante il mese di novembre per raggiungere il comprensorio sciistico di Breuil-Cervinia attraverso la Valle dell'Evançon, con un risparmio immediato di **8.20 €** per un equipaggio automobilistico proveniente da Milano, così calcolato:

Autostrada Milano ovest – Quincinetto: € 15,70 / Autostrada Milano ovest – Chatillon: € 21,90

Cervinia, Parcheggio: € 10 / Frachey: € 8 (dalla prossima entrata in vigore, finora gratuito)

sui seguenti percorsi:

Quincinetto – Breuil Cervinia: 58 Km – 1 ora (via autostrada)

Quincinetto – Frachey: 48 – 1:10 su SS 26

Naturalmente la situazione muta quando i parcheggi per accedere agli impianti di Ayas sono pieni, la viabilità ordinaria è al limite e ancor più muterà quando con la nuova linea funiviaria lato Cervinia si arriverà in 15 minuti al Plateau Rosà, via Plan Maison, senza cambiare cabina.

(Analogamente all'analisi delle percorrenze sulla A5 e sulla SS26 fra Aosta e Courmayeur, **sarebbe importante disporre di un'analisi dei dati di utilizzo del casello autostradale di Quincinetto e del trasferimento di traffico sulla SS26 verso la Valle d'Aosta**. A leggere le tabelle riportate a pagina 68 e seguenti del Quadro conoscitivo (2023), risulterebbe che il traffico complessivo in entrata e in uscita al casello di Quincinetto sarebbe praticamente equivalente al traffico dei caselli presenti in Valle d'Aosta: sarebbe un dato eclatante).

Suona, in definitiva, **assai bizzarra** l'ultima frase dell'ultima pagina della VAS VinCa in cui si afferma che per gli interventi previsti in area Natura 2000 si deve valutare *“che il tracciato scelto sia quello che comporti il minor impatto paesaggistico ed ecologico possibile prendendo in considerazione anche l'“opzione zero” e l'opzione “potenziamento viabilità esistente”, ove quest'ultima parrebbe alternativa alla realizzazione di nuovi collegamenti funiviari.*

Si evidenzia la **genericità della previsione di circuitazioni turistiche strategiche e perfino la loro assenza.**

1.6 Ciclabilità

Per quanto riguarda la ciclabilità, si inserisce l'intervento **“Completamento della Pista ciclabile Fondovalle Dora” senza alcuna specificazione sulle tratte mancanti e sui tempi di completamento.** Eppure, ancora prima di nuovi percorsi per Mountain Bike, la cui rete è già amplissima senza peraltro aver ancora risolto la questione della responsabilità civile per la percorrenza delle strade poderali, il completamento al più presto della **Ciclovia Baltea** da Pont-Saint-Martin ad Entrèves è imprescindibile per l'ideazione di una offerta bici in Valle d'Aosta, con proiezione verso il Piemonte e la congiunzione con la **Ciclovia VenTo** (<https://www.cicloviavento.it/>) nei pressi della confluenza della Dora Baltea nel Po.

Il cicloturismo rappresenta oramai una voce importante del fatturato turistico dell'Italia, con un impatto economico diretto stimabile di **oltre 5,5 miliardi di euro al 2023, in crescita del 35% sul 2022 e del 19% sul 2019** (4,6 miliardi). Il cicloturista spende in media 95 euro al giorno per l'acquisto di beni e servizi, spesso in località attualmente toccate marginalmente dai flussi turistici, specie internazionali. Un importo che per gli stranieri sale a 104,5 euro: cifre che appaiono rilevanti, se consideriamo che la spesa media giornaliera del totale dei turisti in visita nel nostro Paese è pari a 59,6 euro. (Si veda il 4° Rapporto di Isnart – Legambiente del 2024 **“Viaggiare con la bici” – Allegato 4**).

1.7 Riapertura della strada romana Donnas-Bard

La proposta di PRT non dedica neppure un accenno alla messa in sicurezza del tratto di strada romana fra Donnas e Bard, chiusa da ben 19 anni, per pericolo di caduta massi. Un tratto che rappresenta la porta d'ingresso storica alla Valle d'Aosta, che mette in connessione i borghi medievali di Donnas e Bard, di transito della Via Francigena, sempre più frequentata, di transito del Cammino di San Martino e della tappa 23 Pontoboset/Pont-Saint-Martin del Cammino Balteo, così descritto dal pieghevole "Cammino Balteo – Viaggio senza tempo – 2022": **...si attraversa il borgo di Bard e si entra in quello di Donnas passando dal tratto più suggestivo della via romana delle Gallie**. Inoltre, la strada romana potrebbe consentire **il transito immediato della ciclabile di Fondovalle** in un tratto particolarmente delicato, con conduzione della bicicletta a mano nel borgo di Bard in presenza di pubblico o comunque rappresentare una via di accesso ciclabile al Forte e al borgo di Bard in presenza di altre soluzioni ciclabili per il superamento della stretta gola di Bard.

1.8 Connessione stazione ferroviaria di Aosta – Telecabina per Pila

A fronte degli importanti investimenti sulla ferrovia Chivasso/Aosta e dell'auspicio di collegamenti con le principali città del nord Italia e a prescindere dalla soluzione trasportistica per il collegamento Pila/Cogne, **meraviglia che non si faccia cenno ad una connessione ettometrica (tapis roulant o scala mobile) fra la stazione ferrovia di Aosta e la stazione di partenza delle telecabina per Pila. Connessione che consentirebbe di lanciare o rilanciare il viaggio in treno per andare a sciare (dai binari alle piste), con tutte le comodità e le opportunità di servizi da offrire a bordo, e alla città di Aosta di proporsi e promuoversi come località turistica invernale** (offerta neve, arte, storia, cultura, enogastronomia, benessere). Ancor più di fronte ai cambiamenti economici e culturali in corso: la riduzione dei redditi medi, i costi esorbitanti di autostrade e carburanti, i costi elevati dello skipass, la perdita del valore di status dell'automobile presso i giovani, l'avanzare della cultura e dell'economia della condivisione.

1.9 Circuitazioni turistiche: il Tour du Mont Rose

Rimanendo alle circuitazioni turistiche intervallive e nello specifico alle valli del Monte Rosa, **stupisce la totale assenza di ogni riferimento al trekking Tour du Mont Rose**, magnifico itinerario escursionistico ad anello di ca. 160 km che si sviluppa attorno al massiccio del Monte Rosa e che andrebbe fortemente rilanciato, prevedendo la prenotazione online dei punti tappa e operando per introdurre **una tariffa speciale a favore degli escursionisti**, muniti di apposito *pass* del Tour, **che fruiscono del tronco funiviario TTrockenerSSteg / Cime Bianche Laghi**, senza dover affrontare il ghiacciaio.

Sul versante italiano, l'itinerario ripercorre in buona parte le direttrici della colonizzazione Walser avvenuta tra la fine del XII e l'inizio del XIII secolo e consente di scoprire luoghi straordinari per natura, storia e cultura quali il Vallone delle Cime Bianche, il Vallone di Otro, gli abitati di Gressoney, Alagna e Macugnaga. Nel brevissimo video ([Allegato 5](#)), la meraviglia di una escursionista tedesca durante l'attraversamento del Vallone delle Cime Bianche nell'agosto 2023.

1.10 Cime Bianche: le aspettative della domanda turistica

Che il Vallone delle Cime Bianche, lasciato così com'è, possa diventare il perno per azioni di diversificazione e di riqualificazione dell'offerta turistica della Val d'Ayas trova conferma dalle risposte e dalle indicazioni scaturite dal questionario distribuito in modo del tutto casuale agli escursionisti di ritorno dalle gite, durante l'estate 2023.

Normalmente, **le destinazioni turistiche valutano con attenzione i giudizi dei visitatori e le attese della domanda al fine di innovare e qualificare la loro offerta.**

In relazione all'offerta di Ayas, **i fautori di una linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche non hanno voluto o sentito l'esigenza di sentire l'opinione dei destinatari.**

Lo abbiamo fatto noi e sulla moltitudine di passaggio in piazza a Saint-Jacques, abbiamo raccolto ca. 700 questionari validati.

I risultati ([Allegato 6](#)) riguardano diversi aspetti dell'offerta estiva e invernale di Ayas, e riteniamo che meritino attenzione, volendo compiere un passo avanti, oltre la propaganda di **un "progetto ideologico", frutto di volizioni disancorate dalla sua utilità e realizzabilità.**

1.11 Collegamenti intervallivi: necessità di una visione a lungo termine

La questione dei collegamenti permanenti intervallivi meriterebbe ben altri ragionamenti e ben altro sforzo di visione a lungo termine.

E' un dato di fatto che le valli attorno al Monte Rosa siano oggi più distanti rispetto a 5/700 anni fa quando i collegamenti avvenivano in quota. Oggi Zermatt ed Ayas, che distano in linea d'aria pochi chilometri, non hanno alcuna relazione, e il preconizzato collegamento funiviario nel Vallone delle Cime Bianche non avrebbe incidenza alcuna. Tant'è che perfino la realizzazione del tratto funiviario mancante fra il Plateau Rosà e il Piccolo Cervino, definito un "flop" dalla stessa stampa svizzera, non ha finora portato benefici significativi a favore delle relazioni economiche e sociali fra le comunità della Valtournenche e di Zermatt.

In Valle d'Aosta si sono perse molte occasioni nel trentennio d'oro 1981/2011, ma riteniamo che non si debba rinunciare a ragionare in grande e all'idea di riavvicinare le genti del Monte Rosa. Cosa che non avviene, come si è visto, con gli impianti funiviari.

Per quanto riguarda relazioni stabili, dirette e rapide fra Ayas e Valtournenche andrebbe quantomeno esplorata l'ipotesi di un collegamento in sede fissa su rotaia fra due punti (piazza del mercato di Champoluc oppure piazzale di Frachey con l'area di partenza delle Funivie di Valtournenche) posti esattamente alla stessa quota di ca. 1620 mslm.

Un collegamento in galleria di 10 km con navetta automatica in grado di compiere il tragitto in piano (nessun dislivello da superare e neppure discese in cui frenare) in meno di 10 minuti, con convogli va e vieni con 1 o 2 vagoni passeggeri e 2 o 3 vagoni ferroutage per auto e furgoni, e con consumi elettrici ridotti.

(In auto per andare da Champoluc a Valtournenche si impiegano mediamente 1h20 via Col de Joux (57 km) e 1h30 via Verrès e autostrada (64 km). Con l'ipotetica linea funiviaria ca. 1h da Frachey al Breuil.

Si pensi, ad esempio, al risparmio netto di traffico, di consumi di carburanti e di tempo che tale sistema consentirebbe per la distribuzione delle merci degli operatori locali oppure acquistate online, potendo salire in una Valle e scendere nell'altra.

Sistema che potrebbe funzionare tutto l'anno h24 – 7/7, senza operatori a bordo, salvo assistenza e vigilanza passeggeri.

In galleria potrebbero, inoltre, essere installati servizi tecnologici di connessione fra le testate di valle, quali fibra ottica e cavi elettrici.

Il servizio potrebbe avere una frequenza di 15 minuti.

Da una prima stima di esperti del settore il costo dell'opera, compresa una via di esodo in sicurezza e un primo treno, si aggirerebbe sui 300 milioni di euro con tempi di realizzazione di 4/5 anni.

Con un progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) si potrebbero definire tempi, costi e benefici per il suo intero ciclo di vita (LCA), per una vita utile di oltre 100 anni.

2) Osservazioni puntuali

2.1 Integrazione degli orari dei servizi ferroviari e automobilistici – Metrobus vallivi

L'elettrificazione della linea ferroviaria, l'accessibilità delle stazioni, i raddoppi selettivi, la riduzione, la regolarità e il cadenzamento dei tempi di percorrenza dei treni sulla linea Aosta/Chivasso sono indispensabili al fine di programmare un'effettiva integrazione del servizio di trasporto pubblico treno + bus, in particolare a favore delle vallate laterali.

Nel contesto di una Valle laterale di montagna la denominazione di Metrobus per le autolinee appare più un'etichetta che non una innovazione, considerati i vincoli morfologici e climatici.

Piuttosto sono da risolvere alcune criticità infrastrutturali ancora presenti relativamente agli assi viari, in particolare nella Valle del Lys (strette di Lillianes e Fontainemore).

2.2 Riduzione dei consumi energetici

Fra gli obiettivi di sostenibilità presi a riferimento dal PRT, a pag. 4 della "VAS – Sintesi non tecnica" figura: **"ridurre i consumi energetici (PNIEC)"**

La Valle d'Aosta, esportatrice netta di energia idroelettrica, non è un'isola a sé, non è autosufficiente dal punto di vista energetico e partecipa, pertanto, alla composizione del mix energetico nazionale, i cui dati del preconsuntivo 2023, pubblicati dal GSE, relativi all'energia elettrica immessa nel sistema elettrico italiano sono i seguenti:

Fonti primarie utilizzate	Percentuale
- Fonti rinnovabili	46,31%
- Carbone	5,27%
- Gas naturale	42,99%
- Prodotti petroliferi	0,90%
- Nucleare	0%
- Altre fonti	4,53%

Dato che la nuova linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche non sostituirebbe impianti esistenti, il consumo netto aggiuntivo di energia elettrica, stimato dallo studio di fattibilità (Documento PF-006_13 – [Allegato 7](#)) ammonterebbe per il solo esercizio della linea a 2.505.600 Kwh/anno, pari al consumo medio annuo stimato di 1.700/2.000 famiglie valdostane, e alla produzione aggiuntiva (stime ISPRA) di ca. 590 t. di CO₂.

Anche dal punto di vista energetico, **l'azione in questione non appare, pertanto, in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente.**

2.3 Servizi di navetta estivi e invernali

Assunto che il PRT, in coerenza con gli obiettivi strategici sovraordinati europei e nazionali, si prefigge di prevedere azioni mirate a **"incentivare la diversione modale verso il trasporto**

collettivo”, stupisce che non riporti alcun dato e riflessione relativamente ai servizi estivi ed invernali di navetta all’interno delle valli.

Particolarmente apprezzato è il servizio gratuito di navetta che collega i diversi villaggi di Ayas e che permette di lasciare pure l’auto in vacanza durante il soggiorno, **tanto che sarebbe da sperimentare la copertura durante l’intera stagione estiva dalla chiusura alla riapertura delle scuole**. Attualmente il servizio estivo è attivo unicamente durante i mesi di luglio e agosto.

2.4 Monte Bianco in treno

Se nei primi anni duemila i voli low-cost hanno accorciato le distanze in Europa e nel mondo, appare sempre più chiaro che i costi ambientali dell’aviazione stiano diventando insostenibili. Nel piccolo continente europeo il futuro del viaggio è sempre più connesso al trasporto ferroviario, nel segno della **interoperabilità e della concorrenza**.

Una prospettiva che, nonostante l’elettrificazione e l’ammodernamento della linea ferroviaria Chivasso/Aosta, vede la Valle d’Aosta in una posizione defilata, di debolezza, rispetto ad esempio alle province di Trento e Bolzano.

Diversamente, ***le valli valdostane possono ambire ad una formula turistica maggiormente adatta al valore del loro ambiente aumentando la durata della permanenza degli ospiti, promuovendo gli arrivi senza auto, riducendo la costruzione di nuove strade e utilizzando al meglio gli impianti di risalita esistenti?***

Ad esempio, la Valle d’Aosta avrebbe una grande opportunità per rilanciare il trasporto ferroviario: la scoperta del Monte Bianco in treno. Aldilà della soluzione tecnica, che richiede il confronto fra opzioni diverse, l’arrivo su un mezzo di trasporto in sede fissa alla stazione di partenza della Skyway di Entrèves partendo da Aosta permetterebbe di lanciare una grande campagna di scoperta del Monte Bianco in treno, con offerte cumulative treno + funivia e partenza dalle diverse regioni italiane.

Si consideri che la teleferica Chamonix/Aiguille de Midi può contare sull’afflusso di ca. mezzo milione di visitatori all’anno, rispetto ai ca. 250.000 della Skyway di Punta Helbronner.

2.5 Covoiturage e autostop al quotidiano

In una regione di montagna come la Valle d’Aosta, con insediamenti diffusi, **sarebbe da promuovere**, in modo sinergico fra Regione e Comuni, **l’utilizzo cooperativo ed in sicurezza dell’auto privata** per spostamenti anche occasionali, facendo tesoro delle nuove tecnologie digitali e di esperienze ormai consolidate, quali la rete francese Rezo Pouce, presente nella vicina Alta Savoia: https://www.rezopouce.fr/page/L_autostop_avec_Rezo_Pouce

2.6 Accesso regolamentato alle testate di Valle

Nella proposta di PRT si riconoscono le criticità derivanti dagli accessi incontrollati di autovetture nelle testate di Valle nei periodi di afflusso turistico, auspicandone la regolamentazione e prendendo ad esempio la limitazione degli accessi al Lago di Braies in Alto Adige.

La Regione Valle d’Aosta dispone, peraltro, di una buona base normativa per intervenire in tale senso, rappresentata dalle LR 20/1996 *“Istituzione di una tariffa d’uso su strade di competenza comunale e regionale interessate da elevata congestione di traffico veicolare.”*

Nel caso di Ayas, oltre alla istituzione della ZTL e al divieto di accesso a Saint-Jacques operante nei mesi di luglio e agosto, **va valutata la realizzazione di un parcheggio di interscambio con il rafforzamento dei servizi di navetta in prossimità del cimitero di Champoluc**, a maggior ragione con l’istituzione dei parcheggi a pagamento a Champoluc e Frachey.

2.7 Accessibilità universale

In tema di accessibilità universale il PRT richiama opportunamente **la necessità di un approccio pro-attivo e sinergico** da parte delle amministrazioni comunali, delle aziende di trasporto, di soggetti economici privati, delle Associazioni del terzo settore e dei cittadini, indicando una serie di azioni prioritarie.

Un esempio di mancate sinergie si ha in tema di offerta turistica connessa con l'utilizzo degli impianti di risalita. La Funivia Staffal/Sant'Anna in comune di Gressoney-La-Trinité è accessibile alle persone in carrozzella, salvo non potersi muovere una volta giunti nello splendido pianoro che si affaccia sul massiccio del Monte Rosa, con la chiesetta ove sostò nel luglio 2001 Papa Wojtyla. **Sarebbe sufficiente un intervento di poche migliaia di euro per rendere accessibile il breve percorso dalla stazione di arrivo della funivia alla chiesetta per le persone con difficoltà motorie e visive.** Terrazzo prativo dal quale si può godere di uno spettacolo della natura indimenticabile. Inoltre, **fra le azioni prioritarie**, quella per *"l'attrezzaggio delle flotte ferroviaria e automobilistica"* richiede attivazioni urgenti sui mezzi adibiti ai servizi vallivi di navetta.

2.8 Contrasto allo spopolamento

Il PRT indica fra gli obiettivi generali (O.G.3) il *"Contrasto allo spopolamento delle aree interne e più svantaggiate"*.

Nell'ambito di una crisi demografica generalizzata, i servizi di mobilità sono essenziali per garantire la residenzialità nei comuni collocati lungo le Vallate laterali in una fase storica ove nelle stazioni turistiche maggiori **la rendita immobiliare e la finanziarizzazione dell'economia stanno ostacolando l'insediamento di nuovi nuclei familiari e la residenza dei lavoratori dipendenti.** Tralasciando in questa sede l'urgenza di politiche per favorire il recupero edilizio a favore della residenzialità sul territorio regionale, si evidenzia la necessità di favorire gli spostamenti di lavoro lungo le Vallate laterali sia agendo sugli orari e la frequenza dei servizi di linea sia sulla flessibilità e l'innovazione del trasporto pubblico.

Ayas, lì 28 gennaio 2025

Il Referente
(Marcello Dondeynaz)