



Comitato per un collegamento permanente tra la Valle d'Aosta e la Savoia sotto il Piccolo San Bernardo

Premetto che il collegamento in questione sarebbe ad uso esclusivamente turistico, quindi vietato ai TIR.

Per troppo tempo c'è stato silenzio rispetto a questo collegamento Italo-Francese. Mi permetto, quindi, di fare un breve resoconto su quanto è stato fatto fino ad ora, dopo l'interessamento del Presidente della Savoia e di Alcotra .

Nel 2007, nel programma INTEREG III il *Conseil Général de la Savoie* (capofila) con l'Assessorato Turismo, Sport, Commercio e Trasporti VdA (partner), fecero uno studio di fattibilità per un collegamento permanente tra la Savoia e la Valle d'Aosta.

Se oggi abbiamo a disposizione alcune comodità che un tempo non potevamo permetterci, potrebbe essere anche grazie a quelle persone che hanno creduto a qualcosa che, all'epoca, non poteva essere preso in considerazione per i costi e per le difficoltà tecniche e logistiche. Più di 50 anni fa, senza finanziamenti europei e con macchinari che oggi possiamo considerare obsoleti, costruirono il *tunnel* del Gran San Bernardo (terminato in meno di 6 anni) e, successivamente, il *tunnel* del Monte Bianco che nell'immediato dopoguerra l'iniziativa per la costruzione del traforo partì dall'Italia, nel 1946, dall'ingegner Dino Lora Totino e dal primo Consiglio Regionale della Valle d'Aosta. (inizio costruzione 1959 fine 1965 terminato in meno di 7 anni). Altro esempio: L'autostrada, i cui lavori di costruzione sono iniziati nel 1988. Aosta-Courmayeur (48 chilometri di scavo, 4 volte il Traforo del Monte Bianco considerando che ogni galleria dell'autostrada è a doppio fornice. Da Sarre in prosecuzione del tratto di Tangenziale di Aosta, a Morgex ,si sviluppa attraverso una serie di sette gallerie (quasi tutte oltre i 2000 km di lunghezza) intervallate da brevi viadotti, per uno sviluppo complessivo di circa 20 Km, **di cui 16 Km in galleria equivalente a 32 km considerando andata e ritorno e costruiti in 6 anni!**

Proviamo ad immaginarci oggi gli esodi e contro-esodi dei fine settimana o durante le festività senza l'autostrada...

Negli anni '80 potevamo permettercelo, ora non più.

I tempi cambiano e la gente si sposta sempre di più rispetto ad un tempo, purtroppo diminuendo i periodi di permanenza, ed è per questo che migliorare l'accessibilità e incrementare la connettività diventa fondamentale in una Regione che vive prevalentemente sul turismo.

Perché faccio questi esempi?

Per richiamare una cosa molto semplice e banale ma a volte dimenticata: o seguiamo l'evoluzione e lo sviluppo o andiamo verso l'involuzione, il regresso.

Oggi abbiamo a disposizione finanziamenti europei e mezzi all'avanguardia, ma, a quanto pare, manca quella visione che un tempo ha potuto portare a termine opere senza precedenti.

Perchè bisogna credere in questo progetto?

Vi ricordate quando, in seguito all'alluvione del 2000 che colpì la Valle d'Aosta, i collegamenti stradali dal Piemonte e dal traforo del Gran San Bernardo erano stati dichiarati inagibili? Quindi, per via eccezionale, i soccorsi arrivarono dalla Francia, tramite il traforo del Monte Bianco che era ancora chiuso in seguito alla tragedia del 24 marzo del 1999.

Perché faccio questo richiamo su fatti che sicuramente tutti ben ricordano?

I nostri cugini Francesi vorrebbero un collegamento internazionale sotto il Piccolo San Bernardo aperto tutto l'anno non solo per una questione **turistica**, ma soprattutto per una questione di **sicurezza** e di **viabilità**. Vari motivi giustificano la volontà di creare tale collegamento: i Francesi potrebbero avere problemi di smottamenti e frane; in caso di evacuazione per l'allarme della diga di Tignes sarebbe la via di fuga più sicura, come sarebbe l'unica via riguardo i soccorsi via terra. Se la fabbrica di Pomblière Saint-Marcel, che produce metalli speciali (Elettrolisi), avesse un'uscita di gas tossici o un incendio, taglierebbe in due la strada tra Tignes ed Albertville e il collegamento sotto il P.S.B sarebbe fondamentale come via di fuga o di soccorso via terra. Tra Tignes ed Albertville d'inverno c'è un'unica strada di 84 km, in caso di incidente, potrebbe rimanere totalmente chiusa e causare un blocco totale del traffico, specie durante il periodo invernale, così come è già successo anni fa, quando rimasero bloccate nella notte circa 70.000 autovetture. Tale collegamento sarebbe quindi un passaggio strategico a livello economico e per motivi di sicurezza (che a ben vedere sono due cose strettamente interdipendenti).

Non pensate che sia opportuno sostenere questo progetto non solo per le sue opportunità in materia di sicurezza ma anche per le opportunità di apertura che ci porterebbero potentemente verso il mercato europeo ?

C'è chi pensa che i pochi nostri turisti potrebbero scappare in Francia... Tuttavia, i dati dicono il contrario. Basta pensare ai tempi di attesa al traforo del Monte-Bianco, quando dalla Francia verso l'Italia ci sono due ore d'attesa a volte dalla parta opposta non c'è coda.

Durante il 2011 e 2012 vennero fatti dei rilevamenti con dei sensori di passaggio nei valichi franco-italiano e il Piccolo San Bernardo risultò il colle che fece piu' passaggi di tutti i colli nord occidentali delle Alpi.

L'ing. Franco Cuaz uno dei massimi esperti in gallerie/tunnel in una relazione sul Piccolo San Bernardo scrive: In un'area delle Alpi nella quale, con comunità d'intenti tra i tre paesi che gravitano attorno al massiccio del Monte Bianco, si sono realizzati essenziali collegamenti tra regioni di rilevante interesse turistico e di importanti attività industriali, la chiusura per sette mesi all'anno del colle tra la Tarentaise e la Valle d'Aosta appare essere un'anomalia, l'anello mancante.

Nel periodo invernale del 2018 la Valle d'Aosta contava circa **1,7 milioni di presenze turistiche**.

La Savoia, benché di superficie tre volte superiore alla Valle D'Aosta — il che non basta a giustificare questa enorme sproporzione — contava circa 22,7 milioni di presenze turistiche.

Haute Tarentaise 15 milioni di presenze turistiche / Valdigne 487.000 (-14.513.000)

Haute Tarentaise 414.200 posti letto/ Valdigne 132.000 - (-282.200)

Durante l'inverno per venire nella nostra Regione, i turisti presenti in Savoia devono fare una delle strade più pericolose della Francia (**Le Gorges de l'Arly**), dovendo percorrere circa 120 km in 3-4 ore (partendo da Bourg Saint Maurice), rispetto ai 30 minuti se ci fosse la galleria sotto il Piccolo San Bernardo.

La Savoia, durante l'inverno su 23 settimane lavora a pieno regime per 18 settimane (considerando il calendario delle vacanze scolastiche Francesi ed Europee). La Valle D'Aosta, invece, su 23 settimane lavora a pieno regime per 4/5 settimane circa.

Per « riempire » le settimane "vuote" non pensate sia opportuno aprirci verso il mercato straniero, sfruttando questa occasione?

A Bourg Saint Maurice giunge il TGV da Parigi e d'inverno arriva l'Eurostar da Londra. Esiste dunque un nodo strategico dei trasporti a livello Europeo a pochi km da Noi. Anche ammesso e non concesso che il bacino Savoiano abbia una capacità doppia di attrazione rispetto al bacino Valdostano, i numeri, cioè 1,7 milioni di presenze turistiche in Valle D'Aosta, rispetto i 22 milioni in Savoia, ci dicono quale sarebbe il flusso prevalente che verrebbe a crearsi.

In questi due anni ho avuto incontri in Valle d'Aosta, in Francia e a Roma. In VdA ho avuto incontri con figure politiche rilevanti che con entusiasmo hanno riconosciuto la grande opportunità offerta però purtroppo non è mai andata oltre...

L'ex Presidente della Regione VDA, Augusto Rollandin, nell'incontro tenutosi 1'11 marzo 2016 mi disse di essere favorevole e disponibile per un incontro col Presidente Hervé Gaymard ritenendo questo progetto molto interessante.

Il Presidente della Savoia Hervé Gaymard con lettera del 26 maggio 2015 rilanciava ai politici Valdostani questo progetto confermando la volontà di un incontro.

Nel dicembre del 2016, il Presidente degli albergatori della Savoia e membro del comitato Francese per un collegamento permanente tra la VdA e la Savoia, mi diede copia di una lettera datata 20/12/2016 del Presidente del dipartimento della Savoia a lui indirizzata, nella quale erano riportati alcuni concetti molto rilevanti, da cui si evinceva:

L'interesse molto forte del Dipartimento della Savoia per la realizzazione di un collegamento che già nel 2007 era scaturito in uno studio approfondito di fattibilità tecnica.

- Che fra le differenti soluzioni tecniche dovevano essere privilegiate quelle sulla sicurezza viaria anche in ragione delle situazioni meteorologiche complesse così da far propendere per soluzioni in galleria.
- Che bisognava prioritariamente approfondire la fattibilità economica prima ancora di aprire i rispettivi tavoli Stato/Regione
- Che un progetto di questo tipo non poteva che essere perseguito attraverso il pieno accordo e totale sintonia fra entrambe le comunità ed entrambi i decisori politici a partire da quelli Regionali (e poi Nazionali)
- Che già era stato cercato un approccio diretto dalla Presidenza della Savoia nei confronti di quella della Valle d'Aosta che tuttavia non aveva dato alcun esito.

Non so per quale motivo l'ex Presidente della Regione VdA non abbia risposto, ma al momento, l'unica dato inconfondibile è l'interessamento "politico" francese (oltre a quello delle due Comunità transfrontaliere).

Questo "nostro" silenzio politico è molto preoccupante perché sembra non cogliere le grandi opportunità di questo progetto.

Per quanto riguarda i finanziamenti:

L'Europa aveva stanziato molti miliardi di euro per i trasporti e rispetto al periodo 2007/2013, dal 2014 al 2020 questi finanziamenti sono triplicati. Quindi non si può dire che non ci siano i finanziamenti, né l'interesse dei commissari europei competenti (guarda caso Francesi) certamente favorevolmente sensibilizzati dai politici della Savoia.

Si potrebbe affermare che non sono ora disponibili i finanziamenti per questo tipo di progetto. Tuttavia l'affermazione è solo speculativa in quanto sino a quando non sarà depositato alla commissione europea ai trasporti un idoneo progetto non si potrà mai sapere se lo studio sarà approvato o meno.

Anni fa, dopo aver contattato un europarlamentare ed euro-progettista, quindi esperto in materia, questi mi disse che il progetto da depositare alla Commissione Europea avrebbe dovuto avere i seguenti requisiti: **Sviluppo, Sicurezza e Viabilità. Requisiti che esistono.**

Nel 2016, il Comitato Francese fece una riunione con la dott.ssa Margaux Thiery (Alcotra Francia), la quale **confermò che Alcotra avrebbe potuto finanziare un nuovo progetto**, una volta avuto conferma di una volontà politica da entrambe le Regioni. Purtroppo sembra che non ci sia questa volontà politica.....

Con desolazione e forte rammarico devo dire che stiamo perdendo una enorme occasione.

La nostra Regione dispone di una enorme offerta turistica che aspetta solo di essere riscoperta e valorizzata come merita. La Valle d'Aosta vanta un vasto patrimonio culturale, artistico e storico unico nel suo genere in tutto l'arco alpino. Rammento che è considerata « la Roma delle Alpi ».

In Valle d'Aosta, le stazioni più note sono:*La Thuile-Courmayeur-Pila-Saint-Rhémy Crévacol-Valtournenche-Breuil-Cervinia Champoluc-Gressoney*

La Tarentaise è ricca di prestigiose stazioni invernali. Le principali sono:*Val Thorens-Méribel-Courchevel-La Plagne-Les Arcs-Tignes-Val d'Isère-La Rosière.*

Alta Savoia:*Avoriaz-Chamonix-Les Houches-Comblou-Flain-La Clusaz-Le Grand Bornand-Les Contamines Montjoie-Les Gets-Megève-Morzine-Saint Gervais-Samoens*

Canton Vallese sono:*Aletsch Arena-Champéry-Crans Montana-Grimmentz Zinal-Les Crosets Nendaz-Saas Fee-Thyon 4 Vallées-Verbier-Veysonnaz-Zermatt*

In queste quattro regioni appena citate si può scendere con gli sci ai piedi per 6000 km, la distanza tra Parigi e New York e ritornare all'inizio delle discese con 2275 impianti di risalita. **Con le tre gallerie del Piccolo San Bernardo, del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, Savoia, Valle d'Aosta, Alta Savoia e Vallese offrirebbero al turismo invernale ed estivo un comprensorio senza paragoni al mondo.**

Se vogliamo rivitalizzare la nostra regione dobbiamo renderla accessibile.

La facilità di accesso diventa un valore aggiunto in termini di competitività e contribuiscono a qualificare l'offerta orientando i flussi turistici, senza di essi mancherebbe il prerequisito del turista di fare la cosa che gli viene meglio, poter viaggiare.

I trasporti determinano il grado di accessibilità, in termine di tempo e affidabilità, orientando la domanda a privilegiare le zone vacanziere con il minor costo di accessibilità.

I trasporti rappresentano la valenza strategica ai fini dello sviluppo e controllo del fenomeno turistico, senza non si potrà lavorare per una pianificazione turistica.

Il presidente del Comitato
« Collegamento Permanente tra la Savoia e la Valle D'Aosta»

Christian Manfredi