



Intervista a Luciano Caveri,

Presidente della Regione Valle d'Aosta

Qual è la situazione infrastrutturale della regione e quali sono le prospettive concrete di sviluppo?

In termini generali direi: insufficiente la ferrovia, buona la rete autostradale e stradale, efficaci i tunnel stradali che ci connettono con Francia e Svizzera, assai ramificato il trasporto pubblico su gomma, l'aeroporto è in pieno ammodernamento, moderno e performante il settore degli impianti a fune, capillare la rete elettrica, ricca di prospettive la rete di telecomunicazione. Per ciascun settore abbiamo progettualità, sapendo che la Vallée è territorio per eccellenza di montagna e ciò genera costi supplementari.



connessioni veloci nelle vallate è un altro progetto assai ambizioso, pensando che ormai si tratta di infrastrutture di base come acquedotti, fognature e illuminazione pubblica. Dovremo studiare soluzioni intelligenti per limitare e monitorare il transito dei Tir lungo la Valle e dovremo applicare sistemi innovativi a chiamata per ridurre i costi del trasporto pubblico su gomma in zone marginali.

Come è stato risolto fino ad ora l'aspetto economico delle nuove infrastrutture e come si prevede di farlo in futuro?

Con lo Stato, che sia Anas o società delle Ferrovie, è impossibile avere certezze. I piani sono fasulli e finanziati con ritardi incredibili. Sulla ferrovia ormai gli studi prospettici li facciamo noi. Le società autostradali, che pure hanno tariffe da capogiro, sono interlocutori non sempre affidabili. La Regione, pur con i ritardi delle opere pubbliche e con tagli derivanti dal patto di stabilità, mantiene invece una discreta capacità di progettare e realizzare (penso al supporto al settore funiviario che ha investimenti da capogiro), attualmente attraverso una nostra legge sulle "Grandi Opere", che apre a diverse formule di finanziamento.

Come verrà affrontato il nodo del consenso per la loro realizzazione?

Siamo una democrazia di prossimità con forti competenze proprie. Bisogna discutere e poi decidere, pensando a rischi di ritardi dovuti a ricorsi vari. L'autostrada del Bianco giungerà alla sua realizzazione nel 2006 con 10 anni di ritardo! Direi comunque che, se ben spiegate, le scelte vengono ben accolte.

Quali sono i problemi ancora aperti?

Con Enac e Enav stiamo completando il disegno di un aeroporto radioassistito e con la pista a 1500 metri. La consideriamo una grande speranza per il turismo e base per tutta la Protezione civile. Fornire

Quali scenari per il prossimo futuro, sia per la realizzabilità effettiva delle infrastrutture, sia dal punto di vista dell'economia della regione?

Certe strutture, penso alle nuove strade di accesso ad alcune vallate (Ayas, Gressoney, Valtouranche) sono indispensabili. Un grande tratto architettonico lo vorremmo a Pont-Saint-Martin, all'ingresso della Valle, lungo l'autostrada, per la "Porta della Valle d'Aosta", area di accoglienza, informazione e servizi. Su Aosta città dovremo osare soluzioni trasportistiche innovative, magari funiviarie, per liberare la città dal traffico.

Come giudica la situazione del Traforo del Monte Bianco e quello delle ferrovie regionali?

Sulle ferrovie, aspettando i nuovi treni già da quest'anno, va posto mano ad un collegamento diretto con Torino, "saltando" la stazione di Chivasso, e va sciolto il nodo dell'elettrificazione, la cui alternativa è un convoglio con locomotrice bimodale, diesel in Valle ed elettrica da Ivrea. Il Traforo non va raddoppiato, sarebbe contro la politica europea che, attraverso le Alpi, prevede nuove ferrovie e non nuove capacità stradali. Noi, comunque, teniamo viva l'idea della linea e del tunnel ferroviario Aosta-Martigny, ma non siamo contrari a pensare a soluzioni ferroviarie anche sotto il Monte Bianco. Il Traforo stradale del Gran San Bernardo intanto verrà dotato di traforo di sicurezza.

