
**L'AEC - Association Européenne des Cheminots auspica
la riattivazione della storica linea Aosta - Pré S. Didier**

AEC - Association Européenne des Cheminots - esprime la necessità di far cambiare le indicazioni per il futuro della tratta ferroviaria Aosta – Pré Saint Didier contenuta nel Piano Regionale Trasporti. La scelta è in contrasto con gli obiettivi di sostenibilità, sviluppo territoriale e potenziamento del trasporto pubblico Regionale e Nazionale.

AEC sostiene che il rinunciare a un'infrastruttura ferroviaria già esistente significa disperdere un patrimonio pubblico vitale per la Regione. E aggiunge: è una scelta non in linea con le politiche nazionali ed europee. In Valle d'Aosta si sceglie di rinunciare a una linea esistente e potenzialmente recuperabile per privilegiare un sistema basato sul trasporto su gomma.

AEC afferma fortemente l'utilità di ripristinare la Aosta - Pré-Saint-Didier. La linea verso l'alta Valle appresenta non solo un'infrastruttura di trasporto, ma anche un patrimonio storico e strategico per lo sviluppo della Valle d'Aosta. Il suo recupero potrebbe contribuire a rafforzare la mobilità locale, sostenere il turismo, favorire gli spostamenti dei pendolari e contrastare lo spopolamento delle aree montane.

Utile sapere

Dati principali

Lunghezza: 31,369 km

Apertura: 1930

Chiusura: 2015

Ultimo gestore: Ferrovie dello Stato

Elettrificazione: no

Scartamento: Ordinario

Stazioni e fermate: Aosta, Aosta Istituto, Aosta Viale Europa, Sarre, S. Pierre, Villeneuve, Arvier, Avise, Derby, La Salle, Morgex, Prè S. Didier

Altre informazioni

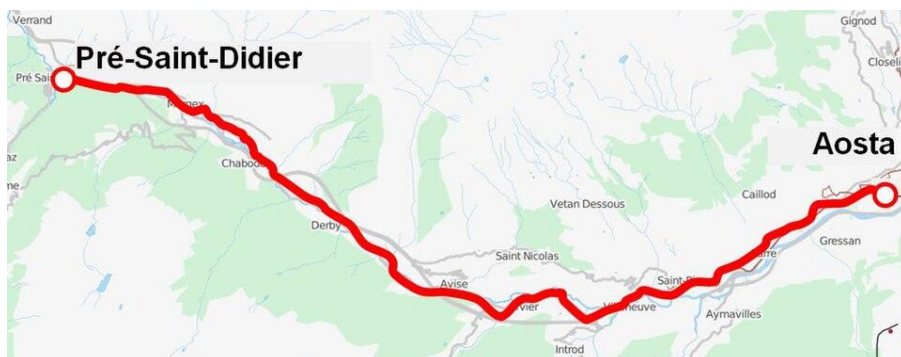
La linea venne inaugurata con un treno a vapore il 28/10/1929, nel VII anno dell'era fascista, dopo 2 anni di lavori. L'elettrificazione a 3000 V CC non era però ancora stata completata e così il servizio ordinario iniziò ben 9 mesi dopo, il 24 luglio 1930.

Il 23/09/1968 la linea fu de-elettrificata e si passò alla trazione diesel.

Stato attuale

Linea ancora armata e in buono stato di conservazione.

Storia della linea¹



La tratta ferroviaria che parte dalla città di Aosta e arriva al paese di Pré-Saint-Didier, alle pendici del massiccio del Monte Bianco, è la seconda linea a essere stata costruita in Valle d'Aosta dopo la Chivasso – Aosta del 1881.

Si iniziò a parlare di un possibile collegamento ferroviario che arrivasse fino alla cittadina termale (o anche che passasse sotto la montagna per collegare l'Italia con la Francia) già nella seconda metà del XIX secolo. I lavori veri e propri quindi poterono iniziare solo il 22 settembre del 1927 per concludersi poco più di due anni dopo; l'inaugurazione coincise con l'anniversario della marcia su Roma dell'anno 1929 (28 ottobre). Si tratta di un particolare non di poco conto poiché la nascita del secondo tratto ferroviario valdostano è legato più che marginalmente con le politiche del regime fascista nella regione; non bisogna però dimenticare, e anzi è necessario rimarcare che la strada ferrata venne pensata, progettata e costruita non tanto come servizio per i cittadini dell'alta valle o per ragioni politiche ma come vitale arteria che portasse l'indispensabile minerale delle miniere di La Thuile all'acciaieria Cogne, situata nel capoluogo regionale. Quella che in un primo momento doveva essere solo una linea a spiccata vocazione "industriale" viene modificata per essere utilizzata anche dalla popolazione: si predilige, con grande lungimiranza, la trazione elettrica per sfruttare le importanti fonti di energia idroelettrica presenti in valle, che nel corso del 1968 sarà abbandonata a favore di quella diesel nel corso degli anni '60 tuttavia la sempre minor redditività dell'estrazione del minerale dal bacino di La Thuile porta la ferrovia ad abbandonare la sua accezione industriale per assurgere a ruolo più di servizio pendolari da e per il capoluogo regionale e come volano turistico visti i numerosi luoghi di interesse presenti lungo il suo tracciato. Tuttavia, dopo alterne vicende il 24 dicembre 2015 l'assessore regionale ai trasporti comunica la sospensione del servizio sulla tratta visto l'ammontare dei costi di gestione in relazione all'utenza effettiva della tratta: a oggi la ferrovia è di fatto abbandonata.

Referente del Comunicato Stampa:

Gen Mario Pietrangeli
Vice Presidente Nazionale dell'AEC ITALIA
mario.pietrangeli59@gmail.com
mob: 335 841 2707

¹ Fonte FAI