



Città di Aosta
Regione Autonoma Valle d'Aosta

Ville d'Aoste
Région Autonome Vallée d'Aoste

Consiglio Comunale

Conseil Communal

Prot. _____

Aosta, 18 febbraio 2026

Al Presidente del Consiglio Comunale

I Consiglieri comunali dei gruppi consiliari "Union Valdôtaine" e "Stella Alpina – Rassemblement" la pregano di iscrivere nell'Ordine del Giorno del prossimo Consiglio Comunale il seguente:

Ordine del Giorno

Raddoppio del Tunnel del Monte Bianco come infrastruttura di sicurezza, continuità e sviluppo per i territori transfrontalieri

Italiano

Français

ORDINE DEL GIORNO RADDOPPIO DEL TUNNEL DEL MONTE BIANCO COME INFRASTRUTTURA DI SICUREZZA, CONTINUITÀ E SVILUPPO PER I TERRITORI TRANSFRONTALIERI

ORDRE DU JOUR DOUBLEMENT DU TUNNEL DU MONT- BLANC COMME INFRASTRUCTURE DE SÉCURITÉ, DE CONTINUITÉ ET DE DÉVELOPPEMENT POUR LES TERRITOIRES TRANSFRONTALIERS

PREMESSO CHE

PRÉMIS QUE

- la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) individua nove Corridoi della rete centrale; tra questi, in relazione alla nostra area geografica, rivestono particolare importanza:
 - il Corridoio n. 3 "Mediterraneo", che collega la Penisola iberica con il Nord Italia e l'Europa centrale passando, tra l'altro, per la direttrice Torino–Lione, dove è in corso la realizzazione della nuova linea ferroviaria ad alta velocità/alta capacità;
 - il Corridoio n. 6 "Reno-Alpi", che unisce i principali porti del Mare del Nord (Rotterdam, Anversa) con l'area Milano–Genova e con il porto di Genova, costituendo una delle dorsali merci più importanti d'Europa;
- le réseau transeuropéen de transport (RTE-T / TEN-T) identifie neuf corridors du réseau central ; parmi ceux-ci, en lien avec notre aire géographique, revêtent une importance particulière :
 - le corridor n° 3 « Méditerranéen », qui relie la péninsule Ibérique au nord de l'Italie et à l'Europe centrale en passant notamment par l'axe Turin–Lyon, où est en cours la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse / grande capacité ;
 - le corridor n° 6 « Rhin-Alpes », qui relie les principaux ports de la mer du Nord (Rotterdam, Anvers) à la zone Milan–Gênes et au port de Gênes, constituant l'un des axes logistiques majeurs de l'Europe ;



- su questi assi sono in corso grandi investimenti ferroviari ad alta velocità e alta capacità, tra cui il collegamento Torino–Lione e il Progetto Unico “Terzo Valico dei Giovi – Nodo di Genova”, linea veloce ad alta capacità che collegherà stabilmente il sistema portuale ligure con le reti ferroviarie del Nord Italia e con i grandi corridoi europei, riducendo sensibilmente i tempi di percorrenza fra Genova, Milano e Torino e verso il nord Europa;
- *d’importants investissements ferroviaires à grande vitesse et à grande capacité sont en cours le long de ces axes, notamment la liaison Turin–Lyon et le Projet Unique « Troisième Tunnel des Giovi – Nœud de Gênes », ligne rapide à grande capacité qui reliera durablement le système portuaire ligure aux réseaux ferroviaires du nord de l’Italie et aux grands corridors européens, réduisant significativement les temps de parcours entre Gênes, Milan, Turin et l’Europe du Nord ;*

ATTESO CHE

- la Valle d’Aosta non è direttamente attraversata da alcuno dei corridoi “TEN-T Core”, ma si colloca in posizione di forte prossimità al nodo Torino–Milano–Genova, e quindi ai Corridoi n. 3 “Mediterraneo” e n. 6 “Reno-Alpi”;
- tale vicinanza rende strategico, per la nostra Regione e per la città di Aosta, sviluppare e rafforzare i collegamenti verso questi corridoi, migliorando l’accessibilità ai principali assi ferroviari attraverso gli importanti investimenti già in corso per il loro potenziamento ed elettrificazione, ulteriormente integrabili con raddoppi selettivi sulla tratta Aosta–Chivasso, così da ridurre i tempi di percorrenza e rendere più attrattivo il trasporto ferroviario, nonché valorizzando le connessioni stradali e autostradali europee già esistenti, anziché alimentare aspettative non realistiche rispetto alla realizzazione di nuove grandi infrastrutture ferroviarie direttamente in Valle d’Aosta.

CONSIDERATO CHE

- in questo quadro, le infrastrutture stradali transfrontaliere esistenti, e in particolare il Tunnel del Monte Bianco e il Tunnel del Gran San Bernardo, rivestono un ruolo fondamentale non solo per i collegamenti tra Italia e Francia, ma anche per gli scambi turistici, economici e sociali fra i

ÉTANT DONNÉ QUE

- *la Vallée d’Aoste n’est pas directement traversée par les corridors « TEN-T Core », mais se situe à proximité immédiate du nœud Turin–Milan–Gênes, et donc des corridors n° 3 « Méditerranéen » et n° 6 « Rhin-Alpes » ;*
- *cette proximité rend stratégique, pour notre Région et pour la ville d’Aoste, le développement et le renforcement des liaisons vers ces corridors, en améliorant l’accessibilité aux principaux axes ferroviaires grâce aux importants investissements déjà en cours pour leur modernisation et leur électrification, investissements pouvant être complétés par des doubles voies sélectives sur la ligne Aoste–Chivasso, afin de réduire les temps de parcours et de rendre le transport ferroviaire plus attractif, tout en valorisant les connexions routières et autoroutières européennes déjà existantes, plutôt que d’entretenir des attentes peu réalistes quant à la réalisation de nouvelles grandes infrastructures ferroviaires directement en Vallée d’Aoste.*

CONSIDÉRANT QUE

- *dans ce contexte, les infrastructures routières transfrontalières existantes, et en particulier le Tunnel du Mont-Blanc et le Tunnel du Grand-Saint-Bernard, jouent un rôle fondamental non seulement pour les*



territori frontalieri che vivono ai due lati del confine;

- il Tunnel del Monte Bianco, in particolare, rappresenta una delle principali porte di accesso alla Valle d'Aosta per il turismo internazionale e costituisce un corridoio essenziale per la mobilità di persone e merci fra la nostra Regione, il versante francese del Monte Bianco e l'area della regione Rhone-Alpes;

CONSIDERATO ALTRESÌ CHE

la città di Aosta beneficia in modo diretto dell'influsso economico e turistico generato dai due trafori, Monte Bianco e Gran San Bernardo, e negli ultimi decenni ha visto realizzare importanti investimenti viari – in particolare la tangenziale sud e la tangenziale nord – che hanno permesso di:

- a) ridurre ai minimi termini l'impatto del traffico internazionale sull'abitato;
- b) convogliare i flussi lungo itinerari esterni più sicuri ed efficienti;
- c) collocare Aosta lungo una direttrice che, pur esterna alla rete Core TEN-T, beneficia dei flussi di traffico internazionale assicurati dai trafori alpini, i quali contribuiscono alla sostenibilità economica dell'infrastruttura autostradale, consentendo ai residenti di disporre di collegamenti rapidi e affidabili senza gli impatti tipici dell'attraversamento urbano dei traffici transfrontalieri.

RILEVATO CHE

- le programmazioni di manutenzione e ammodernamento del Tunnel del Monte Bianco prevedono, per i prossimi anni, chiusure ripetute e prolungate, anche di diversi mesi, distribuite su un arco temporale molto lungo;
- tali chiusure, pur spiegabili sul piano tecnico per un'infrastruttura oggi costituita

liaisons entre l'Italie et la France, mais aussi pour les échanges touristiques, économiques et sociaux entre les territoires frontaliers situés de part et d'autre de la frontière ;

- *le Tunnel du Mont-Blanc constitue en particulier l'une des principales portes d'accès à la Vallée d'Aoste pour le tourisme international et représente un corridor essentiel pour la mobilité des personnes et des marchandises entre notre Région, le versant français du Mont-Blanc et la région Rhône-Alpes ;*

CONSIDÉRANT EN OUTRE QUE

- *la Ville d'Aoste bénéficie directement de l'impact économique et touristique généré par les deux tunnels, Mont-Blanc et Grand-Saint-Bernard, et qu'au cours des dernières décennies d'importants investissements routiers ont été réalisés — notamment la rocade sud et la rocade nord — permettant de*

- a) réduire au minimum l'impact du trafic international sur le tissu urbain ;*
- b) canaliser les flux vers des itinéraires extérieurs plus sûrs et plus efficaces ;*
- c) positionner Aoste sur un axe qui, bien que situé en dehors du réseau central TEN-T, bénéficie des flux de trafic international assurés par les tunnels alpins, lesquels contribuent à la soutenabilité économique de l'infrastructure autoroutière, permettant aux résidents de disposer de liaisons rapides et fiables sans subir les impacts typiques du transit urbain des trafics transfrontaliers ;*

CONSTATANT QUE

- *les programmes de maintenance et de modernisation du Tunnel du Mont-Blanc prévoient, pour les prochaines années, des fermetures répétées et prolongées, pouvant durer plusieurs mois, réparties sur une période très longue ;*



da una sola canna, creano una discontinuità strutturale del collegamento transfrontaliero, non coerente con il ruolo strategico che il Traforo del Monte Bianco svolge da oltre mezzo secolo. Esse alimentano inoltre il rischio concreto che, nel tempo, i flussi turistici ed economici si orientino progressivamente verso altre aree alpine più stabili sotto il profilo infrastrutturale, con potenziali conseguenze negative per la competitività della Valle d'Aosta e per la sua capacità di attrarre visitatori, investimenti e opportunità di sviluppo, con particolare riferimento alla città di Aosta.

- questa instabilità incide anche sul processo di integrazione tra i territori transfrontalieri, che rappresenta uno degli obiettivi prioritari dell'Unione Europea. La UE, attraverso strumenti come i programmi INTERREG e altri meccanismi di cooperazione territoriale, investe risorse significative per favorire la continuità dei rapporti sociali, economici e istituzionali tra le comunità poste ai due lati del confine. Una mobilità discontinua, caratterizzata da chiusure prolungate del traforo, rischia invece di compromettere tali obiettivi, indebolendo la capacità delle due valli di collaborare stabilmente e riducendo l'efficacia degli investimenti europei destinati proprio a rafforzare l'unione e la coesione dei territori alpini.

RICORDATO CHE

- il raddoppio del Tunnel del Monte Bianco non nasce per aumentare indiscriminatamente il traffico, ma per elevare il livello di servizio e di sicurezza dell'infrastruttura, consentendo un esercizio con una canna per ciascun senso di marcia, come già avviene in altri grandi trafori alpini, riducendo drasticamente:
 - il rischio di collisioni frontali;
 - i tempi di sgombero e di soccorso in caso di incidente;

- *ces fermetures, bien que techniquement explicables pour une infrastructure actuellement constituée d'un seul tube, créent une discontinuité structurale du lien transfrontalier, incompatible avec le rôle stratégique que le Tunnel du Mont-Blanc joue depuis plus d'un demi-siècle ; elles alimentent en outre le risque concret que, à terme, les flux touristiques et économiques se détournent progressivement vers d'autres zones alpines plus stables sur le plan infrastructurel, avec des conséquences potentiellement négatives pour la compétitivité de la Vallée d'Aoste et sa capacité à attirer visiteurs, investissements et opportunités de développement, en particulier pour la ville d'Aoste ;*
- *cette instabilité affecte également le processus d'intégration entre les territoires transfrontaliers, qui constitue l'un des objectifs prioritaires de l'Union européenne ; l'UE, à travers des instruments tels que les programmes INTERREG et d'autres mécanismes de coopération territoriale, investit des ressources significatives pour favoriser la continuité des relations sociales, économiques et institutionnelles entre les communautés situées de part et d'autre de la frontière; une mobilité discontinue, marquée par des fermetures prolongées du tunnel, risque au contraire de compromettre ces objectifs, en affaiblissant la capacité des deux vallées à coopérer durablement et en réduisant l'efficacité des investissements européens destinés précisément à renforcer l'union et la cohésion des territoires alpins ;*

RAPPELANT QUE

- *le doublement du Tunnel du Mont-Blanc ne vise pas à augmenter de manière indiscriminée le trafic, mais à élever le niveau de service et de sécurité de l'infrastructure, en permettant une exploitation avec un tube par sens de circulation, comme c'est déjà le cas pour*



- la necessità di chiusure totali, anche in occasione dei lavori di manutenzione più complessi e pesanti o in occasione di incidenti gravi;
- il sostegno alla realizzazione della seconda canna deve essere inserito in una strategia integrata della mobilità alpina che preveda il contestuale rafforzamento del trasporto ferroviario passeggeri e merci, al fine di garantire un equilibrio tra le diverse modalità di trasporto;

EVIDENZIATO CHE

- l'Unione europea ha fissato, con la European Climate Law (Regolamento UE 2021/1119), l'obiettivo giuridicamente vincolante della neutralità climatica entro il 2050, prevedendo una riduzione di almeno il 55% delle emissioni nette entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990; pur in presenza di una fase congiunturale di rallentamento su alcuni specifici settori, la direzione di marcia verso l'annullamento delle emissioni di gas serra resta chiaramente definita e irreversibile nel medio-lungo periodo;
- tale percorso implica, tra l'altro, una progressiva e profonda decarbonizzazione del trasporto su strada, sia per le autovetture sia per il traffico pesante, settore nel quale sono già in corso investimenti significativi su diverse tecnologie – dai veicoli elettrici a batteria alle soluzioni a idrogeno, in particolare per i mezzi pesanti – che, pur con tempi e modalità differenziate, convergono verso l'obiettivo delle zero emissioni locali;
- in questo quadro evolutivo, la contrapposizione ideologica tra “strada cattiva” e “altri modi di trasporto buoni” perde progressivamente di significato, poiché la sfida non riguarda più l'esistenza delle infrastrutture o della mobilità in sé, ma le tecnologie adottate, l'efficienza dei

d'autres grands tunnels alpins, réduisant drastiquement :

- le risque de collisions frontales ;
- les délais d'évacuation et de secours en cas d'accident ;
- la nécessité de fermetures totales, y compris lors de travaux de maintenance lourds ou en cas d'accidents graves ;
- *Le soutien à la réalisation du deuxième tube doit s'inscrire dans une stratégie intégrée de mobilité alpine prévoyant, parallèlement, le renforcement du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, afin de garantir un équilibre entre les différents modes de transport.*

SOULIGNANT QUE

- *l'Union européenne a fixé, avec la Loi européenne sur le climat (Règlement UE 2021/1119), l'objectif juridiquement contraignant de neutralité climatique d'ici 2050, prévoyant une réduction d'au moins 55 % des émissions nettes d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 ; malgré un contexte conjoncturel de ralentissement dans certains secteurs, la trajectoire vers l'élimination des émissions de gaz à effet de serre demeure clairement définie et irréversible à moyen et long terme ;*
- *cette trajectoire implique notamment une décarbonation progressive et profonde du transport routier, tant pour les véhicules particuliers que pour le transport lourd, secteur dans lequel des investissements significatifs sont déjà engagés dans diverses technologies — des véhicules électriques à batterie aux solutions à hydrogène, en particulier pour les poids lourds — qui, selon des rythmes et des modalités différenciés, convergent vers l'objectif de zéro émission locale ;*
- *dans ce contexte évolutif, l'opposition idéologique entre « la route nuisible » et « les autres modes de transport vertueux » perd progressivement de sa pertinence, la véritable question ne portant plus sur l'existence des infrastructures ou de la*



sistemi e la riduzione effettiva delle emissioni associate agli spostamenti.

PRESO ATTO CHE

- la Vallée de l'Arve, sul versante francese del Monte Bianco, è oggetto da anni di studi approfonditi e di specifici Piani di Protezione dell'Atmosfera (PPA), che hanno individuato tra le principali criticità le concentrazioni di particolato (PM10) durante la stagione invernale;
- secondo i dati ufficiali delle autorità francesi e degli organismi tecnici incaricati:
- nella Vallée de l'Arve il settore residenziale rappresenta circa il 61–68% delle emissioni di PM10, di cui circa il 90–94% è attribuito al riscaldamento domestico a legna;
- il trasporto stradale contribuisce in misura sensibilmente inferiore (intorno a un quarto delle emissioni), mentre una quota minore è imputabile all'industria;
- anche autorevoli contributi scientifici e giornalistici hanno più volte ribadito che, nell'area di Chamonix e della Vallée de l'Arve, il principale responsabile delle polveri sottili in inverno è il riscaldamento a legna poco performante, mentre il traffico stradale – pur non trascurabile – risulta contributore secondario rispetto a tale fonte;

SOTTOLINEATI

- l'importanza di sollecitare l'apertura di un confronto intergovernativo sulla gestione coordinata dei principali valichi alpini occidentali ;
- l'interesse a promuovere, in sede nazionale ed europea, misure di regolazione dei flussi di traffico pesante e di progressivo trasferimento delle merci verso modalità a minore impatto emissivo ;

RITENUTO CHE

mobilité en soi, mais sur les technologies utilisées, l'efficacité des systèmes et la réduction effective des émissions associées aux déplacements ;

PRENANT ACTE QUE

- *la Vallée de l'Arve, sur le versant français du Mont-Blanc, fait depuis des années l'objet d'études approfondies et de Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA), qui ont identifié parmi les principales problématiques les concentrations de particules fines (PM10) durant la saison hivernale ;*
- *selon les données officielles des autorités françaises et des organismes techniques compétents :*
- *dans la Vallée de l'Arve, le secteur résidentiel représente environ 61–68 % des émissions de PM10, dont environ 90–94 % sont attribuées au chauffage domestique au bois ;*
- *le transport routier contribue dans une proportion nettement inférieure (environ un quart des émissions), tandis qu'une part plus réduite est imputable à l'industrie ;*
- *de nombreuses contributions scientifiques et journalistiques de référence ont à plusieurs reprises souligné que, dans la zone de Chamonix et de la Vallée de l'Arve, la principale source de particules fines en hiver est le chauffage au bois peu performant, tandis que le trafic routier — bien que non négligeable — constitue une source secondaire par rapport à celle-ci ;*

SOULIGNÉS :

- *l'importance de solliciter l'ouverture d'un dialogue intergouvernemental sur la gestion coordonnée des principaux cols alpins occidentaux ;*
- *l'intérêt de promouvoir, au niveau national et européen, des mesures de régulation des flux de trafic poids lourds et de transfert progressif des marchandises vers des modes de transport à plus faible impact en termes d'émissions ;*

ESTIMANT QUE



- alla luce di questi dati, le preoccupazioni espresse da alcune comunità locali francesi rispetto all'impatto del traffico stradale non debbano essere minimizzate, ma inquadrare correttamente nel contesto complessivo delle fonti emmissive e dell'evoluzione tecnologica del trasporto;
 - al tempo stesso, appare opportuno sottolineare – con spirito di dialogo e di collaborazione – che un eventuale raddoppio del Tunnel del Monte Bianco, accompagnato da standard moderni di sicurezza e da un progressivo passaggio a veicoli a basse o nulle emissioni, non costituirebbe un aggravio significativo per la qualità dell'aria, mentre rappresenterebbe un forte miglioramento in termini di sicurezza, continuità e resilienza del collegamento;
 - le posizioni espresse finora contro il raddoppio da parte di alcuni enti locali francesi appaiono, per queste ragioni, comprensibili sul piano storico e percettivo, ma meritevoli di essere aggiornate e riconsiderate alla luce dei dati tecnici più recenti e degli obiettivi europei di neutralità climatica;
- *à la lumière de ces données, les préoccupations exprimées par certaines communautés locales françaises quant à l'impact du trafic routier ne doivent pas être minimisées, mais correctement replacées dans le contexte global des sources d'émission et de l'évolution technologique des transports ;*
 - *il convient toutefois de souligner, dans un esprit de dialogue et de coopération, qu'un éventuel doublement du Tunnel du Mont-Blanc, accompagné de normes modernes de sécurité et d'un passage progressif à des véhicules à faibles ou nulles émissions, ne constituerait pas une aggravation significative de la qualité de l'air, tout en représentant une amélioration majeure en termes de sécurité, de continuité et de résilience de la liaison ;*
 - *les positions exprimées jusqu'à présent contre le doublement par certaines collectivités locales françaises apparaissent, pour ces raisons, compréhensibles d'un point de vue historique et perceptif, mais méritent d'être actualisées et réexaminées à la lumière des données techniques les plus récentes et des objectifs européens de neutralité climatique ;*

CONSIDERATO INFINE CHE

- le grandi infrastrutture come i trafori alpini hanno una vita utile di molte decine d'anni ma, prima o poi, richiedono interventi di ristrutturazione profonda, come sta accadendo per l'attuale canna del Tunnel del Monte Bianco;
- la realizzazione di una seconda canna non solo migliorerebbe le condizioni di esercizio quotidiano, ma garantirebbe che, in ogni fase di manutenzione straordinaria o in caso di incidente, sia comunque possibile mantenere attivo il collegamento transfrontaliero, evitando così chiusure totali e prolungate con gravi danni per le economie dei territori connessi;

CONSIDÉRANT ENFIN QUE

- *les grandes infrastructures telles que les tunnels alpins ont une durée de vie de plusieurs décennies mais nécessitent, tôt ou tard, des interventions de restructuration profonde, comme c'est actuellement le cas pour le tube existant du Tunnel du Mont-Blanc ;*
- *la réalisation d'un second tube améliorerait non seulement les conditions d'exploitation quotidienne, mais garantirait également le maintien du lien transfrontalier en toute circonstance, y compris lors des phases de maintenance extraordinaire ou en cas d'accident, évitant ainsi des fermetures totales et prolongées aux conséquences*



- secondo la normativa tecnica e l'esperienza consolidata in materia di grandi infrastrutture sotterranee, opere come i trafori alpini sono progettate per una vita utile dell'ordine dei 100 anni, rappresentando quindi scelte strategiche di lunghissimo periodo, destinate a incidere sull'organizzazione territoriale, economica e sociale per più generazioni;
- qualora la decisione di procedere fosse assunta in tempi ragionevoli, è realistico ipotizzare che la fase di progettazione e realizzazione della seconda canna del Tunnel del Monte Bianco possa completarsi nell'arco di circa 10 anni, consentendo l'entrata in esercizio dell'opera intorno al 2035;
- tale orizzonte temporale colloca l'infrastruttura pienamente all'interno dello scenario delineato dagli impegni climatici internazionali, poiché l'entrata in esercizio avverrebbe a circa 15 anni dalla data del 2050, termine entro il quale, in base all'Accordo di Parigi e alla normativa europea, le attività umane dovranno tendere alla neutralità climatica in termini di emissioni di gas serra;
- ne consegue che oltre 80 anni dei circa 100 anni di vita utile dell'opera si svolgerebbero in un contesto di mobilità profondamente trasformato, caratterizzato da veicoli a emissioni nulle o quasi nulle di gas serra; in tale scenario, pur permanendo una quota residua di emissioni di particolato legate all'abrasione di pneumatici e pavimentazioni, queste risultano comunque sensibilmente ridotte, anche fino a circa il 50%, rispetto ai livelli attuali;
- il raddoppio del Tunnel del Monte Bianco appare pertanto coerente non solo con le esigenze di sicurezza e continuità infrastrutturale, ma anche con una visione di lungo periodo compatibile con gli obiettivi climatici europei, evitando di valutare l'opera sulla base delle sole condizioni tecnologiche ed emissive economiche lourdes pour les territoires concernés ;
- conformément aux normes techniques et à l'expérience consolidée en matière de grandes infrastructures souterraines, des ouvrages tels que les tunnels alpins sont conçus pour une durée de vie de l'ordre de 100 ans, constituant ainsi des choix stratégiques de très long terme, appelés à influencer l'organisation territoriale, économique et sociale sur plusieurs générations ;
- si la décision d'engager le projet était prise dans des délais raisonnables, il est réaliste d'envisager que les phases de conception et de réalisation du second tube du Tunnel du Mont-Blanc puissent s'achever dans un délai d'environ 10 ans, permettant une mise en service de l'ouvrage à l'horizon 2035 ;
- cet horizon temporel inscrit pleinement l'infrastructure dans le scénario défini par les engagements climatiques internationaux, la mise en service intervenant environ 15 ans avant l'échéance de 2050, date à laquelle, conformément à l'Accord de Paris et à la réglementation européenne, les activités humaines devront tendre vers la neutralité climatique en matière d'émissions de gaz à effet de serre ;
- il en résulte que plus de 80 ans sur les quelque 100 ans de durée de vie utile de l'ouvrage se dérouleraient dans un contexte de mobilité profondément transformé, caractérisé par des véhicules à émissions nulles ou quasi nulles de gaz à effet de serre ; dans ce scénario, bien qu'une part résiduelle d'émissions de particules subsiste, liée à l'abrasion des pneumatiques et des chaussées, celles-ci seraient néanmoins sensiblement réduites — jusqu'à environ 50 % — par rapport aux niveaux actuels ;
- le doublement du Tunnel du Mont-Blanc apparaît dès lors cohérent non seulement avec les exigences de sécurité et de continuité infrastructurelle, mais également avec une vision de long terme compatible avec les objectifs climatiques européens,



attuali e riconoscendo invece l'evoluzione strutturale in atto nel sistema dei trasporti.

**TUTTO CIÒ PREMESSO,
IL CONSIGLIO COMUNALE DI AOSTA**

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

1. a sostenere formalmente, in tutte le sedi istituzionali competenti (Regione Autonoma Valle d'Aosta, Governo italiano, organi bilaterali italo-francesi, gestore del traforo), la realizzazione della seconda canna del Tunnel del Monte Bianco, sottolineandone il ruolo strategico per la sicurezza, la continuità dei collegamenti e lo sviluppo equilibrato dei territori frontalieri;
2. a promuovere un'azione coordinata con la Regione Autonoma Valle d'Aosta e con i parlamentari valdostani affinché la posizione della città di Aosta sia efficacemente rappresentata nelle sedi nazionali;
3. a richiedere alla Regione di monitorare costantemente attraverso la richiesta di studi aggiornati sugli effetti e sugli impatti economici, ambientali e trasportistici dell'opera;

E INVITA L'UFFICIO DI PRESIDENZA

4. a trasmettere il presente Ordine del Giorno alla Regione, al Governo nazionale e all'Unione europea, sensibilizzando le istituzioni sul valore strategico del Tunnel del Monte Bianco quale infrastruttura transfrontaliera di interesse europeo, essenziale per:
 - la sicurezza e la resilienza della rete alpina;
 - la continuità dei collegamenti tra Stati membri;
 - l'integrazione territoriale e socio-economica delle regioni di confine;

évitant d'évaluer l'ouvrage à l'aune des seules conditions technologiques et émissives actuelles et reconnaissant au contraire l'évolution structurelle en cours du système de transport.

**PAR CONSÉQUENT,
LE CONSEIL COMMUNAL D'AOSTE
ENGAGE LE SYNDIC ET LA JUNTE**

1. *à soutenir formellement, dans toutes les instances institutionnelles compétentes (Région autonome Vallée d'Aoste, Gouvernement italien, instances bilatérales italo-françaises, gestionnaire du tunnel), la réalisation du second tube du Tunnel du Mont-Blanc, en soulignant le rôle stratégique pour la sécurité, la continuité des liaisons et le développement équilibré des territoires frontaliers ;*
2. *à promouvoir une action coordonnée avec la Région autonome Vallée d'Aoste et avec les parlementaires valdôtains afin que la position de la Ville d'Aoste soit efficacement représentée au niveau national ;*
3. *à demander à la Région d'assurer un suivi constant, notamment par la réalisation d'études actualisées sur les effets et les impacts économiques, environnementaux et en matière de transport de l'ouvrage ;*

**ET INVITE LE BUREAU DE
PRÉSIDENCE**

4. *à transmettre le présent Ordre du Jour à la Région, au Gouvernement national et à l'Union européenne, en sensibilisant les institutions à la valeur stratégique du Tunnel du Mont-Blanc en tant qu'infrastructure transfrontalière d'intérêt européen, essentielle pour :*
 - *la sécurité et la résilience du réseau alpin ;*
 - *la continuité des liaisons entre États membres ;*
 - *l'intégration territoriale et socio-économique des régions frontalières ;*



- la coerenza con gli obiettivi europei di decarbonizzazione e neutralità climatica nel lungo periodo;
5. a trasmettere il presente Ordine del Giorno ai Comuni francesi direttamente interessati (in particolare Chamonix, Saint-Gervais e gli altri Comuni della Vallée de l'Arve), esprimendo la disponibilità della Città di Aosta a un incontro istituzionale volto a discutere, con spirito costruttivo e sulla base dei dati tecnici disponibili, il tema del raddoppio del Tunnel del Monte Bianco e delle sue ricadute per i territori coinvolti;
6. a dare adeguata informazione ai cittadini di Aosta sui contenuti del presente Ordine del Giorno e sulle ragioni per cui il Consiglio comunale ritiene strategico, per il futuro della città, un collegamento transfrontaliero sicuro, continuo e coerente con gli obiettivi europei di integrazione territoriale e di decarbonizzazione.
- *la cohérence avec les objectifs européens de décarbonation et de neutralité climatique à long terme ;*
- 5. à transmettre le présent Ordre du jour aux communes françaises directement concernées (notamment Chamonix, Saint-Gervais et les autres communes de la Vallée de l'Arve), en exprimant la disponibilité de la Ville d'Aoste à organiser une rencontre institutionnelle visant à discuter, dans un esprit constructif et sur la base des données techniques disponibles, de la question du doublement du Tunnel du Mont-Blanc et de ses retombées pour les territoires concernés ;*
- 1. à assurer une information adéquate des citoyens d'Aoste sur le contenu du présent Ordre du jour et sur les raisons pour lesquelles le Conseil communal considère stratégique, pour l'avenir de la ville, un lien transfrontalier sûr, continu et cohérent avec les objectifs européens d'intégration territoriale et de décarbonation.*

Bal Giuseppina – relatrice Sylvie Hugonin
Union Valdôtaine

Munier Nicolò
Stella Alpina

Giovinazzo Giorgio
Pour l'Autonomie