

## CONFCOMMERCIO IMPRESE PER L'ITALIA – REGIONE VALLE D'AOSTA

### OSSERVAZIONI AL P.U.M.S. del Comune di AOSTA

Premesse:

1. Il comune di Aosta con Deliberazione di Giunta 148 del 2019 decide di chiedere un finanziamento per la redazione del PUMS per l'importo di 190.000 €
2. Il 16 dicembre 2019 viene approvato il finanziamento con Decreto Direttoriale;
3. Il 20 ottobre 2021 il servizio di redazione del PUMS da parte della ditta aggiudicataria è iniziato;
4. Il 31 marzo 2023 è stato istituito il gruppo di lavoro con DG 31;
5. Il 6 maggio il gruppo di lavoro aveva già formulato le proposte;
6. Il 29 giugno 2022 sulla base delle integrazioni apportate al quadro conoscitivo è partita la terza fase di progettazione;
7. La delibera 148 nelle premesse indica che il percorso sviluppato fin qui è di tipo graduale, meno di due mesi;
8. La consultazione dei cittadini ha riguardato un massimo di 845 persone su un bacino gravitante su Aosta di oltre 50mila, consultazione avvenuta in meno di due mesi da settembre a novembre 2022;
9. Il piano presentato prevede alcune soluzioni applicabili, ma la Giunta Comunale non ha espresso nella delibera di approvazione quali sono le soluzioni che intende scegliere e monitorare;

considerato altresì che:

1. Le linee di indirizzo indicate dall'amministrazione ai progettisti sono del tutto generiche senza una precisa indicazione, ma solo generica. L'Amministrazione non indica quali obiettivi specifici adottare. Nel documento vengono indicati gli obiettivi di riduzione del 50% delle emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2030 ed azzerarle entro il 2050. Si fa presente che da recenti studi europei la CO<sub>2</sub> legata ai trasporti in Europa è pari al 30% della complessiva e di questo solo il relativo 60% legata ai trasporti non commerciali. Pertanto si parla di emissioni pari al 9% complessive. Il restante 90% è relativo al riscaldamento ed alle attività produttive;
2. Che le linee guida del ministero inerenti le normative legate al PUMS (DM397/2017 e 396/2019) sono state pubblicate il 27 settembre 2022, non pare vi sia traccia nei documenti pubblicati di come queste abbiano influito sulla redazione del piano che a quella data era già in fase evoluta. Già in questa fase emerge che la prima fase è la definizione del limite geografico. È evidente anche nelle relazioni dei progettisti che il limite geografico, per la peculiarità territoriale, non può essere il Comune di Aosta e neanche solo i comuni legati alla Plaine. Come gli stessi progettisti hanno eseguito in Sicilia, il PUMS è opportuno eseguirlo a livello regionale non del singolo Comune. Il

perimetro geografico va concordato con gli Stakeholder. Non pare che sia avvenuto. Così come l'individuazione degli scenari futuri già programmati e in programmazione devono essere corredate da valutazione comparativa quali-quantitativa. Le indicazioni di misurazione e monitoraggio del piano proposto sono generiche e non sono misurabili rispetto agli effettivi sviluppi legati ad azioni dirette del Comune grazie al PUMS.

3. Il PUMS non è un documento obbligatorio per Legge per il comune di Aosta. La Legge stessa e le linee guida lo prevedono per realtà che abbiano oltre 100.000 abitanti. Anche perché in simili realtà e nelle realtà metropolitane le competenze decisionali sono ben altre rispetto al comune di Aosta che non ha competenza sulle scuole secondarie presenti, sull'università, sui trasporti pubblici collettivi, neanche sul Mobility manager della RAVA, USL, della Cogne, Cidac, ecc;
4. L'obiettivo dichiarato è quello di ridurre le emissioni legate al trasporto locale e gli stessi progettisti nel documento 11 capitolo 10.5.2 prima dichiarano che il 50% del particolato annuo emesso è dovuto al traffico stradale per il 50% e poi appena dopo a pagina 310 fanno notare che nel 2021 e nel 2020 (anni caratterizzati dalle limitazioni covid note) le concentrazioni di PM10 e PM2.2 non hanno subito alcuna variazione nonostante i flussi del traffico siano notevolmente diminuiti. Tutto il modello e gli obiettivi di piano riguardano la riduzione di CO<sub>2</sub>. Forse è il caso di tarare gli obiettivi per il rispetto del progetto di governo fossil fuel free e vada ritarato su altre fonti di inquinamento. Dai dati riportati neanche il teleriscaldamento ha in realtà migliorato sensibilmente la situazione;
5. Nel documento 10 a pagina 16 viene indicato che il PUMS mira a attuare strategie nei vari ambiti di trasporto collettivo, di cui il Comune di Aosta non ha alcuna competenza in quanto dipendono da altri enti; altro obiettivo dichiarato è la sostenibilità ambientale riducendo l'uso del mezzo privato. Anche in questo ambito sin dal DL 34/2020 il Comune avrebbe dovuto applicare azioni di Mobility management con il piano degli spostamenti dei propri dipendenti e non lo ha fatto, pertanto non si è in grado neanche di capire quanto influirebbe evitare che i dipendenti comunali raggiungano Aosta con il mezzo proprio (oltre 320 dipendenti oltre agli amministratori ed ai consulenti di vario genere);

Visto il documento 1 che è definito "proposta di Piano" si osserva quanto segue:

1. le premesse fanno parte integrante del documento ed alcune osservazioni sono già sviluppate in tale sede;
2. il piano indica "...tra i sistemi alternativi all'auto vi sono i mezzi pubblici, la bicicletta e la pedonalizzazione delle aree centrali, con una contestuale riconsiderazione dell'attuale circolazione veicolare urbana, anche sperimentando nuovi sensi unici di percorrenza, al fine di concorrere ad una riduzione del traffico, e della velocità, con adeguati sistemi di dissuasione nelle aree centrali allo scopo di rendere più vivibili le vie cittadine e consentire ai mezzi pubblici di circolare meglio e a pedoni e ciclisti di muoversi in sicurezza...". Sono anche delineate precise politiche per la sosta. Aosta non è una città di pianura e neanche di mare. È una città di montagna e tutte le politiche di tutela climatica portano ad individuare azioni rivolte a normalizzare il clima alterato a seguito dell'intervento dell'uomo. Questo vuol dire che deve nevicare in inverno, con giorni di freddo e gelo. Nessuna delle azioni legate alla sostituzione

delle automobili con biciclette e cargobike potrà essere efficiente in inverno. Consideriamo che negli ultimi anni pochi cm di neve hanno paralizzato il centro di Aosta, figuriamoci se nevicasse realmente e se tutto il trasporto sia indirizzato alle biciclette o pedonale;

3. Si parla di porta Sud e viene proposto di concordare con RFI attività che non sono di competenza del comune di Aosta così come non può indicare se fare o meno una uscita autostradale per mancanza di competenza giuridica. Infatti viene indicato di concordare tali interventi, questo rafforza il fatto che il pums può essere redatto solamente con l'intervento di più comuni e con la partecipazione della Regione; Il PUMS parla di rivisitare orari e corse del TPL che è gestito dalla Regione e quindi anche in questo ambito risulta un indirizzo non di competenza se non come proposta e quindi difficilmente ricomprendibile in un Piano programmatico; Anche il PAESC a cui Aosta ha aderito troverà ben poco beneficio dall'applicazione del PUMS sia per i motivi già detti prima sia perché, come vedremo dopo, le previsioni di miglioramento a medio e lungo termine sono irrисorie; Il piano già nelle pagine iniziali SUGGERISCE una interlocuzione Comune/Regione e successivamente con i comuni limitrofi. Suggestioni che non hanno alcun valore se non inseriti in un piano di ambito regionale o almeno di progettazione coordinata di tutti i comuni coinvolti (vengono indicati 15 comuni). Nessuna indicazione viene data nel piano per individuare le strade di transito veloce che permettano l'attraversamento di Aosta a chi proviene dai flussi di traffico evidenziati nel capitolo 3.1.
4. In merito alla sicurezza dei bambini si fa un generico ragionamento sull'impedire ai genitori di arrivare in auto vicino alle scuole, ma nessuno riferimento alla decentralizzazione delle scuole, alla differenziazione degli orari o altre attività più rilevanti;
5. Mobility management obbligatorio per il comune di Aosta: da alcuni anni ad oggi non risulta esserci un piano di spostamenti. Questo è fondamentale al fine di eliminare la sosta di tutti i dipendenti pubblici e anche privati che gravitano su Aosta e che bloccano Aosta, come detto nel PUMS a pagina 0, concentrando il flusso in poche ore. Si cominci da qui si dimostrino i risultati soprattutto legati al management degli spostamenti dei dipendenti pubblici (comune, regione, tribunale, usl, scuole, ecc) e poi si potrà capire effettivamente come ridurre ulteriormente i trasporti privati. In tale sede è anche opportuno che i dipendenti pubblici non possano usufruire di abbonamenti ai parcheggi di assestamento esistenti, ma vanno individuate cerniere ulteriormente periferiche dove possano usare mezzi pubblici per recarsi al lavoro che non interferiscano con i privati e i turisti;
6. A pagina 71 art 10 viene sottolineato dai progettisti che nelle cerniere di mobilità è opportuno far parcheggiare gratuitamente la propria auto ai cittadini sistemici per poi proseguire a piedi o con i mezzi pubblici collettivi. A pagina 143 art. 17.1 viene indicata la revisione dei sistemi di sosta e non solo non si parla di gratuità, ma nei parcheggi nelle zone cerniera o rimane invariato o in alcuni casi aumenta. Inoltre si osserva il danno alle attività commerciali del centro con l'abolizione prevista della gratuità nella fascia 12/14; Manca nel piano l'analisi dei posti necessari a coprire le

- esigenze dei privati che hanno residenza nei condomini e case del centro senza posti auto privati disponibili;
7. Nel focus sulla porta sud vengono indicate tre soluzioni, quale soluzione l'Amministrazione comunale vuol portare avanti e quali sono i risvolti attesi in ogni soluzione? Si deduce che queste siano solo soluzioni ideali senza alcun dato qualitativo a supporto;
  8. Certamente il numero di incidenti e la sicurezza stradale sono importanti. Ma lo studio evidenzia come in una città dove confluisce tutto il traffico lavorativo regionale sia irrisorio rispetto al flusso. Parliamo già di un trend in discesa con 46 incidenti nel 2021 di cui 41 lungo strada (tamponamenti). Per ridurre questo però sono stati previsti solo interventi su incroci. Se si vogliono fare tali interventi l'amministrazione è libera, ma nulla ha a che vedere con il pums né tantomeno vi sono indicatori relativi a come avverrebbe il miglioramento nella sicurezza.
  9. L'art 14 poi è esemplificativo di come Aosta non possa sviluppare un pums in autonomia in quanto non è competente e le soluzioni proposte graverebbero sul traffico e sugli stalli dei comuni limitrofi. Il pums non può essere uno strumento di pianificazione di Aosta, ma deve essere collettivo di tutti gli enti interessati. Il documento proposto ha valenza di volontà politica, di obiettivi programmatici, ma non è un documento che possa risolvere con il solo contributo di Aosta gli obiettivi che il pums e le sue linee guida prevedono. Senza contare che ben poco il piano è tagliato sulla realtà locale, ma vengono usati metodi metropolitani per aree montane scarsamente urbanizzate;
  10. L'articolo 18 prevede la distribuzione delle merci in centro con i cargobike, questo punto è totalmente inapplicabile. Sia perché i colli trasportabili sono di pochi kg, sia perché prevederebbe l'invasione del centro storico di almeno una 20 di mezzi.
  11. Risultati attesi dall'Amministrazione comunale di Aosta dall'applicazione del PUMS:
    - a1 non vi è previsione dell'aumento dei passeggeri trasportati dal TPL in quanto non di competenza o in quanto il piano non ha previsto alcun incentivo reale all'uso del mezzo pubblico? Non ci sono incentivi di prezzo, non ci sono incentivi di corse giornaliere, non è prevista alcuna attività reale per l'aumento dell'uso del TPL, solo disincentivo del mezzo privato;
    - a2 spostamenti in autovettura ridotti del 13% con investimenti spropositati
    - a2 aumento sulla rete bus+treno del 3% a lungo periodo
    - a2 spostamenti in bicicletta 8% in aumento a lungo periodo, ma non è stato mai monitorato il periodo invernale
    - a2 spostamento a piedi in una città che si attraversa a piedi in 10 minuti previsto in aumento del 4%; forse la politica di sosta e tpl con questi dati è da considerarsi fallimentare
    - a3 nessun monitoraggio e nessuna previsione di miglioramento della rete primaria: il comune di Aosta nulla ha previsto in merito e nulla può prevedere e quindi la riduzione del traffico interno senza soluzioni vere non farà altro che aumentare il traffico in tali reti

A4.a aumento di meno di 1000 persone annue all'uso di TPI, forse gli obiettivi che l'amministrazione si è prefissata sono risibili a fronte degli investimenti economici previsti dal PUMS

A4.d il pooling è uno dei primi indicatori dell'utilizzo di mobility manager aziendali: il piano indica un generico AUMENTO. Vuol dire che nulla in questo periodo è stato fatto dall'amministrazione per ridurre la mobilità e la presenza di auto dei propri dipendenti;

A6.a l'artificio di ridurre la sede stradale per aumentare i marciapiedi riducendo anche i posti auto su strada ha per forza un incremento dei mq per abitante di area senza traffico. Ma non è un intervento strutturale per rendere veramente Aosta vivibile.

A6.b la condizione si ne qua non il PUMS deve esistere è il miglioramento del benessere delle persone e dei luoghi. Non si prevede alcun miglioramento neanche della qualità architettonica delle infrastrutture. Ci si limita a fare cordoli in pietra e asfalto

B\* le emissioni ridotte sono l'obiettivo principe dell'amministrazione, il PUMS prevede che con gli interventi promossi non viene rispettato l'obiettivo di riduzione delle emissioni del 50% entro il 2030, ma neanche ci si avvicina.

D3 tutti gli interventi previsti non hanno un monitoraggio di sostenibilità economica degli interventi ne a medio ne a lungo termine e neanche è stato preso in considerazione il tasso di occupazione lavorativa che il processo può portare;

d4a viene previsto genericamente un tasso di riduzione della motorizzazione, ma nessun obiettivo misurabile è stato posto

d4b nessuna azione e miglioramento è indicato per il mobility management, vuol dire che il PUMS non tiene conto di queste attività obbligatorie per il comune di aosta e gli enti gravitanti nella città e che lo studio non è stato in grado di valutare. Sarà perché nessuna azione è stata realmente svolta?

## **CONCLUSIONI**

il PUMS proposto non è in grado di svolgere l'attività per cui è nato, ne consegue che la scrivente chiede di rimettere totalmente mano al documento, aumentando gli attori aventi interesse e posticipare la data di applicazione dello stesso;

In primo luogo perché la realtà del comune di Aosta non è tale da permettere al programmatore comunale di influenzare i fattori esterni che non gli competono; in secondo luogo perché la legge stessa prevede la redazione dei PUMS per realtà metropolitane o aventi popolazione superiore a 100000 abitanti e le linee guida per queste realtà sono fatte. Il piano proposto non è obbligatorio e non può risolvere i problemi della mobilità urbana di Aosta senza integrare le realtà limitrofe se non regionali.

La Confcommercio Valle d'Aosta rappresenta quasi la totalità del settore terziario di Aosta. È quanto meno opportuno che la nostra associazione, e anche altre interessate, siedano al tavolo di lavoro e non solo come osservatori. Pertanto si chiede di ripartire dalla individuazione iniziale degli obiettivi e coinvolgere l'associazione quale risorsa esterna capace obiettivamente di evidenziare criticità e proporre soluzioni sostenibili. Il PUMS ha l'obiettivo primario di pianificare in funzione delle persone e dei luoghi, questo PUMS non sembra valorizzare alcuno dei due aspetti. In estrema sintesi il documento proposto non ha il coraggio di rendere Aosta un modello unico di interazione tra popolazione, turismo, attività commerciali e servizi.

Confcommercio imprese per l'Italia – Regione Valle d'Aosta

### ***Graziano Dominidiato***

Presidente Confcommercio Valle d'Aosta

### ***Ermanno Bonomi***

Presidente Ascom Aosta

### ***Donatello Anello***

Utility manager certificato, Energy Advisor ed esperto in mobilità sostenibile

Membro di Giunta Confcommercio Valle d'Aosta