

Spett. le
Assessorato Opere pubbliche, Territorio e Ambiente
Dipartimento Ambiente
Rue Grand Chemin, 46 - 11020 SAINT-CHRISTOPHE

OSSERVAZIONI ALLA BOZZA DI PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2035

1. PREMESSA

Come premessa alle osservazioni non si può non ricordare l'infinito iter di questo Piano, previsto da una legge regionale che risale al 1997 e che non ha ancora trovato attuazione dopo ben 28 anni. E purtroppo occorre anche segnalare che non c'è chiarezza sui documenti che compongono il Piano. La Relazione generale del giugno 2024 viene infatti presentata (vedi pag 6), come un "Aggiornamento" di un Piano regionale dei trasporti "adottato, ma non ancora approvato". La bozza di Piano è stata più volte rimaneggiata. Il primo testo era del febbraio 2019, poi è stato aggiornato nel febbraio 2021. Testo che la maggioranza di allora si è rifiutata di avviare alla VAS, vicenda che ha costituito un fatto rilevante nel determinare una crisi politica. Tale testo comunque nella primavera del 2022 è stato avviato alla procedura di VAS, che si è conclusa nell'agosto 2022, senza che poi il Piano venisse portato all'esame ed approvazione del Consiglio. Nel giugno 2024 nuovo Aggiornamento, per cui viene annunciato l'avvio a procedura di VAS, ma poi di fatto essa ha inizio solo a dicembre, considerato che ci si è resi conto tardivamente che era necessario inviare la bozza anche al Governo francese. Recuperare il filo logico del Piano in tutto questo percorso non è certo agevole e nella documentazione ora depositata per la procedura di VAS ci sono evidenti "buchi", sia nella Relazione generale sia nel Rapporto ambientale.

2. L'AGGIORNAMENTO 2024

L'aggiornamento 2024 in realtà rappresenta uno stravolgimento della bozza di Piano del febbraio 2021. Viene abbandonata una visione che puntava sulla "cura del ferro" per privilegiare il trasporto su gomma. Emblematici in questo senso sono l'inserimento nell'aggiornamento di tre importanti progetti quali il raddoppio del Traforo stradale del Monte Bianco, l'ampliamento dell'Autostrada in Bassa Valle e lo smantellamento della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier per sostituirla con un servizio di autobus. L'inversione di rotta rispetto alla bozza di PRT del febbraio 2021 è netta, a nostro avviso negativa e comunque richiederebbe maggiori spiegazioni, informazioni e analisi, soprattutto per i tre più grossi interventi sopra citati, che mancano pressoché completamente di adeguate illustrazioni.

Va fra l'altro rilevato che questi tre interventi dal rilevante impatto ambientale non sono neppure analizzati nel "Rapporto ambientale" di giugno 2024. Tale documento di 153 pagine contiene ben 36 pagine che si soffermano sull'impatto dei nuovi ipotizzati svincoli autostradali di Aosta e Courmayeur e nulla rispetto alle tre notevoli opere sopra citate, che hanno un impatto ambientale notevolmente superiore a quello degli svincoli autostradali ad Aosta e in Alta valle.

Con l'aggiornamento del 2024, ora all'esame della VAS, i chilometri di ferrovia presenti in Valle d'Aosta invece di aumentare significativamente, come richiederebbe la "cura del

ferro” consigliata dalle normative europee, diminuiscono notevolmente, perché si smantella la tratta Aosta-Pré-Saint-Didier, mentre i chilometri di strade e autostrade crescono considerevolmente. E' il contrario di ciò che viene raccomandato.

3. RADDOPPIO DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO

Al grande tema del raddoppio del Traforo stradale del Monte Bianco il PRT, versione 2024, dedica solo 14 righe, metà della pagina 20. Per pudore non si parla di “raddoppio”, ma di “separazione delle corsie”. Le canne diventano due, quindi l'infrastruttura raddoppia le sue dimensioni, ma il PRT, sfidando il senso del ridicolo afferma che “NON aumenta la capacità della infrastruttura”. E' del tutto evidente che la maggior capacità si tradurrà in un maggiore traffico, in particolare dei Tir, i camion internazionali a lunga percorrenza, fonte di grave pericolo, congestionamento e inquinamento. Il progetto di raddoppio del Tunnel è osteggiato da tutti i Comuni della vallata di Chamonix per il degrado ambientale che comporterebbe ed è in contrasto con l'obiettivo dell'Unione Europea di ridurre il transito dei Tir attraverso le Alpi. Non a caso l'Unione Europea sta finanziando opere ferroviarie imponenti come il collegamento di base fra Lione-Torino, il Terzo valico per superare l'Appennino ligure e la galleria di base del Brennero. L'obiettivo europeo è di trasferire quote crescenti di trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Il PRT si pone quindi in aperto contrasto con tale indirizzo.

4. RADDOPPIO TRATTO AUTOSTRADALE BASSA VALLE

Alle pagine 21-23 della Relazione generale viene esposta la confusa idea di migliorare il deflusso del traffico autostradale in Bassa Valle con un intervento di raddoppio di un tratto autostradale. Non è chiaro se si tratti di tutti i 23 Km da Montjovet a Quincinetto o solo della tratta fra Hône e Donnas con la costruzione di una nuova galleria in sostituzione dell'attuale. E' sorprendente che tale proposta venga presentata senza minimamente analizzare quali sono le strozzature che determinano gli incolonnamenti automobilistici nei rientri verso il Piemonte e la Lombardia nei fine settimana estivi e in occasione di alcune festività. Non c'è un'analisi delle strozzature che determinano la difficoltà di deflusso né della frequenza del fenomeno. L'ipotesi presentata non è affatto chiara nelle sue dimensioni, ma pare comunque poco credibile. Non basta certo realizzare un altro tunnel, al posto di quello esistente fra Hône e Donnas, e neppure allargare l'autostrada da Montjovet e Quincinetto per risolvere il problema. Il progetto indicato dal PRT appare in realtà interessante soprattutto per la SAV, la società che gestisce, in regime di concessione, l'autostrada da Quincinetto ad Aosta, perché l'impegno a realizzare tale importante opera sarebbe molto utile alla Società per avere carte buone per ottenere il rinnovo dell'attuale concessione autostradale che scade nel 2032.

5. FERROVIA AOSTA-IVREA-CHIVASSO

Nel primo trimestre del 2021 si è verificato un fatto di notevole importanza per la tratta ferroviaria Ivrea-Aosta. Nonostante la diffusa ostilità di buona parte della maggioranza regionale, con l'azione congiunta dell'Assessora ai Trasporti e della Deputata della Valle d'Aosta e il puntuale lavoro della struttura assessorile si è potuto infatti ottenere l'inserimento del progetto di elettrificazione della tratta nell'elenco delle opere finanziate con il PNRR. Decisione fondamentale che ha dato copertura finanziaria all'opera e tempi certi per la sua realizzazione, visto che le opere devono essere terminate entro il 2026. Un passaggio fondamentale per la ferrovia valdostana. Eppure il PRT sottovaluta il

cambiamento intervenuto, nulla dice sugli effetti positivi che avrà l'elettrificazione della tratta ed in particolare sul fatto che si potrà utilizzare una gamma molto ampia di elettrotreni, che da ogni punto della rete ferroviaria italiana si potrà arrivare fino ad Aosta, che permetterà di avere una adeguata capacità di trasporto e maggiore regolarità del servizio. Tutto questo viene ignorato dal PRT che anzi tende a sminuire l'importanza dell'elettrificazione laddove afferma (pag. 115 della Relazione generale) che l'elettrificazione “non apporterà benefici apprezzabili sui tempi di percorrenza”. Una affermazione inaccettabile con cui si finge di ignorare che la velocità dei collegamenti è legata ai programmi di esercizio oltre che alle tecnologie che caratterizzano la linea ferroviaria. Sicuramente la realizzazione dell'elettrificazione e i contestuali interventi per consentire gli incroci dinamici dei treni nelle stazioni consentiranno anche di rendere più rapidi i collegamenti. Ma è indubbio che molto rilevanti e positivi per la velocizzazione sarebbero gli interventi di raddoppio della tratta fra Chivasso ed Ivrea e anche di alcuni raddoppi selettivi mirati in Valle d'Aosta. Questa parte del PRT (punto 5.1 della Relazione generale pagg. 43-45) è condivisibile, ma le valutazioni sull'elettrificazione sono da ampliare e rivedere.

6. FERROVIA AOSTA-PRE'-SAINT-DIDIER

Il capitolo 5.2 del PRT riguardante il collegamento Aosta-Pré-Saint-Didier-Courmayeur, a pag. 45 della Relazione generale, si apre con un'affermazione errata, e cioè che “ANAS ha dato PARERE NEGATIVO a concedere la possibilità di prevedere un ampliamento della piattaforma della SS 26 dir tra Pré-Saint-Didier ed Entrèves per realizzare il binario per il tram-treno”. Se si legge la corrispondenza intercorsa su questo tema fra Anas e Regione si constata che non c'è un parere negativo. Anas evidenzia delle difficoltà, ma con disponibilità a discuterne e a cercare soluzioni. Ricerca e confronti che non sono mai avvenuti. Sulla base di questa errata affermazione e della contestuale, inaccettabile considerazione che non avrebbe senso riattivare il treno solo fino a Pré-Saint-Didier, il PRT imbocca la strada della dismissione della ferrovia dell'Alta Valle. Si tratta di un totale cambiamento di rotta rispetto al testo del febbraio 2021. Secondo il nuovo PRT il servizio di trasporto ferroviario verrebbe sostituito da un Metrobus/BRT, un grande autobus modulare con trazione elettrica, o a idrogeno o a biometano, che viaggia utilizzando prevalentemente corsie riservate. La proposta è in contrasto con la normativa regionale e con vari Piani/Programmi regionali e nazionali vigenti:

1. Legge Regionale n. 22/2016 che prevede la riattivazione della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier.
2. Accordo Quadro del 2017 tra la Regione e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che prevede il ripristino del servizio ferroviario con oneri a carico di RFI.
3. Programma Strategico di Interventi per la Ferrovia approvato dal Consiglio Regionale nel luglio 2019 che dà attuazione coerente a quanto previsto dalla legge regionale n. 22/2016
4. Roadmap per una Valle d'Aosta Fossil Fuel Free, approvata con deliberazione della Giunta regionale n. 151 in data 22 febbraio 2021, che prevede la riapertura ed elettrificazione della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier
5. Piano Industriale delle Ferrovie dello Stato al 2031, che include la riapertura della tratta Aosta-Pré-Saint-Didier, con un finanziamento di 71 milioni di euro.

La proposta di dismissione della ferrovia è in contrasto con tutta l'azione politica condotta fra il 2016 ed il 2021, che ha permesso di rilanciare un impegno della Regione sulla ferrovia dopo decenni di trascuratezza. Nel 2017 Regione e RFI, oltre all'Accordo Quadro sulla complessiva politica ferroviaria, hanno sottoscritto anche un Protocollo di intesa per l'istituzione di un Tavolo Tecnico per la definizione degli interventi sia sulla tratta Aosta-Ivrea, sia sulla tratta Aosta-Pré-Saint-Didier. Sulla base dei contenuti dell'Accordo Quadro e delle indicazioni del Tavolo tecnico, RFI ha compiuto gli studi e le elaborazioni necessarie per arrivare alla definizione della fattibilità tecnico-economica di tutte le opere necessarie per riaprire la linea Aosta-Pré-Saint-Didier. Essendosi completata la fase progettuale, la riapertura e l'ammodernamento della tratta Aosta-Pré-Saint-Didier sono stati inseriti nel Piano Industriale al 2031 delle Ferrovie dello Stato, con un finanziamento di 71 milioni di euro.

Con l'attuale proposta del PRT si abbandonerebbe un progetto concreto di riattivazione della linea ferroviaria per abbracciare un'idea irrealizzabile: far viaggiare un grosso mezzo come il BRT sulla tratta ferroviaria (da Aosta a Villeneuve) è impraticabile, sulla Strada Statale n. 26 verso Courmayeur non c'è la possibilità di realizzare corsie separate per i BRT. La S.S. 26 presenta molte limitazioni che la rendono inadatta per ospitare un sistema BRT efficiente. E' necessario quindi che il PRT riprenda e confermi il progetto di ammodernare e riattivare la ferrovia Aosta – Pré-Saint-Didier. Una soluzione che è più praticabile e vantaggiosa, capace di trasportare più passeggeri con meno inquinamento e di ridurre la pressione sulla strada statale, migliorando complessivamente la mobilità, la sostenibilità e la sicurezza nell'intera Alta Valle d'Aosta.

7. STAZIONE FERROVIARIA DI AOSTA

Il capitolo 5.3 (pagg. 53-55) è dedicato alla riorganizzazione della Stazione ferroviaria di Aosta. Gli interventi proposti non sono soddisfacenti e vengono completamente trascurati due aspetti importanti: l'allargamento dell'attuale sottopasso ferroviario e il collegamento fra la zona di arrivo dei treni e la parte sud, dove si trovano sia il grande parcheggio pubblico pluripiano “De la Ville”, sia la stazione di partenza della telecabina per Pila. Non prevedere l'allargamento del sottopasso ferroviario, che ha una duplice funzione - serve sia per l'accesso ai treni, sia per il collegamento fra parte nord e parte sud con il centro di Aosta -, è incomprensibile, tanto più in presenza di uno studio già realizzato proprio a tale scopo per incarico della Regione. Manca inoltre la previsione di due connessioni ettometriche (tapis roulant) fra l'uscita sud del sottopasso ferroviario e il parcheggio pluripiano “De la Ville” da 540 posti auto, e fra l'arrivo dei treni e la stazione di partenza della telecabina per Pila. Connessione che consentirebbe di lanciare o rilanciare il viaggio in treno per andare a sciare (dai binari alle piste), con tutte le comodità e le opportunità di servizi da offrire a bordo, e alla città di Aosta di proporsi e promuoversi anche come località turistica invernale.

8. TRENINO COGNE-PILA

Il PRT non dedica nessuna attenzione al trenino Cogne-Pila, che invece può avere un ruolo significativo nel sistema regionale dei trasporti. Il 13 luglio 2011, quattordici anni fa, la maggioranza del Consiglio regionale decise che il progetto del trenino di collegamento fra Cogne e Pila andava abbandonato e che era necessario alienare i beni e le strutture che erano state realizzate spendendo 30 milioni di euro. Una decisione sciagurata che non teneva conto del patrimonio rappresentato da una ferrovia mineraria storica costruita fra il 1918 e il 1922, realizzando quattro gallerie e cinque ponti, prolungata negli anni '90 fino a collegarsi

a Plan Praz con la telecabina Aosta-Pila. Una grande opera, un'infrastruttura lunga ben 12 km, con varie stazioni. Un sistema di trasporto pubblico in grado di permettere ad un viaggiatore di arrivare in treno+funivia fino a Cogne da qualsiasi città italiana ed estera. Una risorsa dal punto di vista storico e turistico e anche per le emergenze. L'alluvione a Cogne di fine giugno 2024, che ha isolato il Comune per vari giorni, ha evidenziato ancora una volta quanto sarebbe necessario avere un collegamento utilizzabile in caso di emergenza. I binari e le stazioni ci sono ancora, bisogna riaprire il dossier ed è opportuno che il PRT ne indichi la necessità.

9. AUTOBUS E BRT

La proposta di rimodulare il parco autobus, con diversificazione della flotta da impiegare sulla rete del trasporto pubblico locale, è condivisibile. Delle tre tipologie proposte, due - minibus fino a 30 posti e autobus ordinari fino a 70 posti - appaiono congeniali, mentre la terza, il BRT (Bus Rapid Transit) fino a 120 posti, non è adatto alle caratteristiche della Valle d'Aosta ed è incoerente rispetto alla diversificazione di ruoli fra ferro e gomma nel fondovalle, che pure il Piano dichiara di voler perseguire.

Si condivide altresì la necessità di una revisione complessiva delle linee di trasporto su gomma extraurbane e l'istituzione, per tutte le principali vallate laterali, di un servizio meglio coordinato con gli orari ferroviari, tale da garantire un'efficace adduzione dalle valli laterali alla ferrovia di fondovalle.

Non si condivide invece l'enfasi posta sui BRT. Come già detto, si tratta di una tipologia di autobus e di un sistema di trasporto non adatti alla Valle d'Aosta ed inoltre, da quanto si evince dal PRT, nel fondovalle questi Bus rapidi verrebbero di fatto a svolgere un ruolo concorrente rispetto alla ferrovia.

Manca inoltre nel Piano una riflessione approfondita sul ruolo che potrebbero avere i servizi automobilistici a chiamata, soprattutto a servizio della mobilità nelle vallate laterali, ed anche sui servizi estivi e invernali all'interno delle valli, svolti con le navette. Servizi che ora sono limitati a periodi troppo brevi. A tale proposito, si ritiene fondamentale promuovere la diffusione di un sistema di trasporto pubblico "su misura", soprattutto nelle valli laterali. Tale modello prevede l'uso di minibus elettrici, operativi su richiesta tramite piattaforme digitali o centralini telefonici dedicati, che consentano agli utenti di prenotare corse personalizzate. Questi servizi potrebbero rappresentare una soluzione efficace per migliorare la mobilità nelle aree meno densamente popolate, rispondendo in modo flessibile alle esigenze degli utenti e garantendo un collegamento efficiente con i principali hub di mobilità, come stazioni ferroviarie e centri urbani.

10. IMPIANTI A FUNE

Nella Relazione generale del Piano non c'è nessuna analisi di quelli che sono attualmente gli impianti a fune che hanno, come la tratta Buisson-Chamois, ruolo di impianto per il trasporto pubblico. In una pagina e mezza (pag. 68-69), molto sbrigativa e approssimativa, il PRT "prevede la redazione del Progetto di fattibilità Tecnico Economica (PFTE) entro il 2025" del collegamento fra la Val d'Ayas ed il Breuil (da Frachey al Colle superiore delle Cime Bianche), e del collegamento fra Pila e Cogne. Si tratta di progetti con un costo superiore ai cento milioni di euro, con rilevanti impatti ambientali e che non riguardano affatto il trasporto quotidiano di persone o merci. Due progetti che vengono sponsorizzati dal PRT per un evidente input politico, senza nessuna argomentazione a sostegno della loro

utilità e fattibilità.

Per quanto riguarda il collegamento funiviario attraverso il vallone delle Cime Bianche è sorprendente che non si faccia alcun cenno agli “Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche”, consegnati alla Regione due anni fa, nel marzo del 2023, e che non sono mai stati oggetto di una valutazione da parte del Consiglio regionale. Non solo: tali studi non risultano essere stati trasmessi neppure alla Struttura Biodiversità, sostenibilità e aree protette, competente per quanto riguarda le aree Natura 2000, in cui ricade parte dell'ipotizzato impianto. Gli studi citati, seppur carenti da diversi punti di vista, fanno emergere l'insensatezza e l'insostenibilità di una linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche.

Il PRT inoltre ignora il tema della praticabilità normativa del collegamento. Infatti, buona parte del Vallone delle Cime Bianche è ricompreso nella ZPS-ZSC IT1204220 “Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa”, in cui vige il divieto di realizzazione di nuovi impianti e piste, ai sensi dell'art. 5, m) del D.M. 2007 e della stessa Deliberazione della Giunta regionale 1087/2008 attuativa di tale Decreto. Trattasi di divieto assoluto, che non può essere eluso neppure da una valutazione di incidenza.

Per quanto riguarda il collegamento funiviario fra Pila-Cogne va rilevato che è un progetto che risale a oltre dieci anni fa, già oggetto di due studi di fattibilità, uno nel 2012 ed uno nel 2016. Ora il tema è stato ripreso e rilanciato affermando che costituirebbe una via di collegamento in caso di impossibilità, a causa di eventi calamitosi come quelli alluvionali, ad utilizzare la strada regionale che collega Cogne con il fondovalle. Un collegamento in realtà non utilizzabile durante il persistere di eventi meteo di rilievo, molto costoso nella sua realizzazione (oltre cento milioni di euro) e altrettanto costoso nella gestione. In realtà la soluzione per la mobilità in caso di emergenza potrebbe essere costituita dal collegamento ferroviario attraverso la galleria del Drinc già esistente, che andrebbe sistemato e riattivato. Di tutta questa problematica né la Relazione generale del PRT né il Rapporto ambientale nulla dicono.

11. COLLEGAMENTI INTERVALLIVI

A pagina 81 il Piano si pronuncia a favore di due collegamenti stradali intervallivi: quello fra Gressoney-Saint-Jean e Brusson attraverso il Col Ranzola e quello fra Pont (Valsavarenche) e Ceresole Reale, attraverso il Colle del Nivolet. Anche in questo caso si tratta di un inserimento frettoloso, senza un'analisi del tema, che pure è importante, e delle necessità dei collegamenti intervallivi.

Il PRT afferma che quello attraverso il col Ranzola sarà un collegamento “con caratteristiche esclusivamente escursionistiche e ciclo-pedonali”, affermazione che non corrisponde alle caratteristiche dello studio di fattibilità commissionato dal Comune di Gressoney St-Jean. Comune e Regione hanno infatti presentato il progetto Col Ranzola come un “intervento di riqualificazione di strada intervalliva”, quindi di un percorso già esistente, ma così non è. Si tratta di un tracciato nuovo di circa 6 km che si svolge in area estremamente sensibile dal punto di vista storico-archeologico, paesaggistico ed ambientale. Trattasi di ambiti tutelati ai sensi degli artt. 136-142 Codice Urbani, aree classificate di specifico interesse paesaggistico, aree boscate e tutelate quindi anche dal Decreto legislativo 3 aprile 2018, n. 34 “Testo Unico in materia di foreste e filiere forestali”.

Anche il collegamento attraverso il Colle del Nivolet è qualificato con caratteristiche

esclusivamente escursionistiche e ciclopedonali, ma non si dice che il percorso si svolge interamente all'interno del territorio del Parco Nazionale Gran Paradiso, in un'area che richiede particolare protezione. Fra il 1968 ed il 1973 vennero eseguiti importanti lavori per salire con una strada dal versante valdostano al Colle che comportarono la costruzione di alcuni tornanti e della galleria ancora percorribile. Le pressioni ambientaliste fortunatamente portarono all'abbandono dei lavori e alla salvezza di un prezioso ambiente naturale. Oggi il percorso fra la Valsavarenche e il Colle Nivolet è già meta di itinerari cicloturistici, si possono migliorare alcuni tratti del sentiero, ma non è certo opportuno né necessario immaginare nuovi percorsi.

12. MOBILITA' CICLISTICA

Il punto 7 sulla mobilità ciclistica è prevalentemente dedicato a informazioni di carattere generale su tale tipo di mobilità e a evidenziazioni di principi regolamentari. Non vengono adeguatamente affrontati vari aspetti che sono rilevanti ed in particolare tre: 1) non ci sono un approfondimento ed un'analisi riguardanti le reti ciclabili in ambito urbano. Il recente sviluppo della rete ciclabile della città di Aosta meriterebbe attenzione per indicarne i pregi ed i limiti da superare; 2) non è affrontata la questione, tuttora irrisolta, della responsabilità civile per la percorrenza delle strade poderali; 3) l'intervento "Completamento della Pista ciclabile Fondovalle Dora" non contiene specificazioni sulle tratte mancanti, sui tempi di completamento, sulla necessità di innestare la Ciclovía valdostana sulla ciclovía VENTO (Venezia-Torino), ciò che rappresenterebbe un atout formidabile per una forma di turismo che è in fortissima espansione e rappresenta un mercato estremamente interessante. Il capitolo relativo alla mobilità ciclistica all'interno della bozza di PRT 2035 offre una panoramica generale sulle potenzialità di questo mezzo di trasporto sostenibile, ma non affronta in modo articolato alcuni aspetti cruciali per un'efficace pianificazione e gestione della rete ciclabile in Valle d'Aosta. Una delle principali criticità è la mancanza di un coordinamento centralizzato, che permetta di pianificare e gestire in modo uniforme la rete di piste ciclabili e percorsi sterrati su tutto il territorio regionale. La creazione di un ente unico regionale dedicato alla mobilità ciclistica potrebbe garantire una gestione coordinata della manutenzione, della segnaletica e della promozione dei percorsi. Tale organismo dovrebbe integrare le competenze delle amministrazioni locali, coinvolgendo Comuni, associazioni di volontariato e operatori del settore turistico, per condividere obiettivi e responsabilità.

13. ACCESSIBILITA' UNIVERSALE

Il diritto alla mobilità ha un carattere universale ed è essenziale affinché tutti i cittadini possano esercitare l'opportunità di partecipare alla vita collettiva (studio, lavoro, tempo libero, salute, ecc.). Occorre un'organizzazione attenta dei servizi offerti e anche un'attenzione all'accesso alle persone a basso reddito, condizione che spesso coinvolge i nuclei familiari che vivono pure una condizione di disabilità, aumentando così il rischio di esclusione.

La domanda di accesso ai servizi pubblici per la mobilità è in aumento:

- perché i dati demografici indicano l'incremento costante del numero delle persone anziane e, quindi, con maggiori difficoltà di movimento;
- perché il servizio regionale "trasporto disabili" sta già oggi vivendo criticità determinate dal numero sempre crescente di utenti;

- perché la Valle d'Aosta sta investendo nel turismo accessibile e questo significa che potenzialmente il bisogno da considerare dovrebbe, nei prossimi anni, aumentare.

Le indicazioni del PRT appaiono inadeguate e insufficienti sia come impostazione generale sia nelle indicazioni delle caratteristiche che dovrebbe avere un servizio universalmente accessibile. E' fondamentale che sulla flotta automobilistica, oltre alla pedana per il sollevamento delle carrozzine, ci sia la predisposizione di aree riservate per il loro stallo con agganci finalizzati alla sicurezza delle stesse. All'interno delle autostazioni, alle singole fermate, all'interno dei mezzi devono essere migliorati e generalizzati il sistema degli annunci vocali ed il sistema dei segnalatori grafici e luminosi. E' necessario che le azioni migliorative siano puntualmente concordate e verificate con le associazioni competenti,

14. DECARBONIZZAZIONE TRASPORTI

I punti 10.7 e 10.8 del PRT, che si occupano della decarbonizzazione del settore del trasporto e della coerenza del Piano con le disposizioni della legge regionale sulla mobilità sostenibile, non sono confortanti rispetto all'obiettivo di una Valle d'Aosta Fossil Fuel Free perseguito dalla Regione. Per quanto riguarda la decarbonizzazione della flotta di autobus del trasporto pubblico locale, si afferma, a pag. 109, che si prevede di arrivare all'abbandono dei combustibili fossili “attraverso un processo che, traguardando l'obiettivo finale del ricorso all'idrogeno, si sviluppi ricorrendo sia ad autobus elettrici che mediante il Biometano”. In sostanza si comprende che non è ancora il momento per poter utilizzare l'idrogeno verde per gli autobus e che occorre pensare ad autobus elettrici, ma il discorso non è esplicito e obiettivi non ne vengono dati.

Per quanto riguarda poi la coerenza del Piano con le previsioni della legge regionale n. 16/2019, “Principi e disposizioni per la mobilità sostenibile”, si afferma che l'obiettivo di sostenibilità indicato dalla legge per il 2025 non è raggiungibile. Mentre infatti essa prevede una percentuale di sostenibilità del 35% al 2025 (cioè una mobilità che per gli spostamenti sistematici utilizzi mezzi di trasporto pubblici o bicicletta o mezzo elettrico), i dati del 2022 - raccolti per gli studi del PRT - segnalano una percentuale che si ferma al 26%. E' inaccettabile che di fronte a questo preoccupante ritardo il PRT, invece di indicare azioni efficaci per superarlo, “suggerisce di porre mano ad una rivisitazione della legge” in modo da tracciare un percorso meno ambizioso.

15. AEROPORTO REGIONALE

Il Master Plan di sviluppo dell'Aeroporto di Aosta del 2004 si è rivelato completamente errato. Prevedeva intensi voli commerciali: inizialmente si parlava di 24.000 passeggeri annui, poi aggiornati fino ad arrivare a previsioni di 100.000 dopo vent'anni dall'apertura. La realtà è che vent'anni dopo non c'è più alcun volo di linea all'Aeroporto Corrado Gex, altro che 100.000 passeggeri l'anno. Il problema di fondo è che l'Aeroporto di Aosta, per le dimensioni della regione e anche per le caratteristiche orografiche della Valle, non ha una vocazione commerciale.

La grande Aerostazione, da tempo in corso di realizzazione, era stata progettata sulla base di quelle infondate previsioni di traffico, ma ora non serve più con quelle caratteristiche. Del resto tutta l'impostazione del Master Plan era sbagliata. Si sono spesi oltre trenta milioni per opere di ammodernamento che non vengono utilizzate, per costosi sistemi di radioassistenza che poi sono stati disabilitati e decine di milioni per la gestione di servizi per un'attività commerciale inesistente.

Nel 2015 il Consiglio regionale ha approvato una risoluzione con cui prendeva atto della “insostenibilità dell'aeroporto commerciale” e della necessità “di procedere all'aggiornamento del Master Plan rivedendo gli obiettivi strategici”. Sono passati dieci anni da quella decisione, ma il nuovo Master Plan non c'è. Eppure questa carenza non viene rilevata dal PRT. Il capitolo 11, pag. 112, delinea comunque, pur senza richiamare la necessità di un documento specifico di programmazione, una prospettiva potenzialmente condivisibile di un aeroporto di “aviazione generale locale”, una base logistica per la Protezione civile e il servizio di eliambulanza, sede per la pratica di volo a vela e di scuola di volo alpino, ma propone anche uno scalo per voli charter ed eventuali voli di linea a carattere stagionale, di cui però non è affatto chiara l'entità.

Infine, rimanendo nell'ambito della mobilità aerea, occorre che il PRT prenda in considerazione l'avvio di un percorso sperimentale per l'impiego dei droni in diversi ambiti di mobilità, logistica e gestione del territorio alpino. La conformazione geografica della regione, caratterizzata da aree montane difficilmente accessibili e da una densità abitativa ridotta, rende i droni una soluzione particolarmente interessante per migliorare l'accessibilità e l'efficienza nel trasporto di merci, nonché per la manutenzione delle infrastrutture e il monitoraggio ambientale.

Aosta 22 gennaio 2025

Per Europa Verde Vda

Massimiliano Kratter



Per Rete Civica Cva

Elio Riccarand

