

2013

Région Autonome
Vallée d'Aoste



Regione Autonoma
Valle d'Aosta

2012

2011

**SVILUPPO REGIONALE
DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL
2007-2013**

2010

FAS

**PROGRAMMA
DEL FONDO AREE
SOTTOUTILIZZATE**

2009

2008

2007



IDENTIFICAZIONE

Programma:	PAR FAS Valle d'Aosta 2007/13 – approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 200 del 13 novembre 2008 ¹
Localizzazione:	Regione autonoma Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste (regione frontiera ad autonomia speciale)
Nuts:	ITC2
Paese:	Italia
Durata del PAR:	1° gennaio 2007 – 31 dicembre 2018
Autorità di gestione:	Presidenza della Regione – Direzione per la programmazione negoziata – Piazza Accademia di S. Anselmo, 2 – 11100 AOSTA ²
Persone da contattare:	Fausto BALLERINI – Direttore della Direzione per la programmazione negoziata Tel: 0165/27.57.01 Fax: 0165/27.57.44 e-mail: adg.fas@regione.vda.it

¹ Modifiche non sostanziali approvate dal Comitato di sorveglianza il 16 ottobre 2009.

² Eventuali modifiche nella denominazione, nei recapiti e nell'indirizzo di posta elettronica della struttura competente vengono comunicate al Dipartimento per le politiche di sviluppo del Ministero dello sviluppo economico e al Comitato di sorveglianza e non comportano una revisione del programma.

INDICE

1. ANALISI DI CONTESTO	6
1.1 Descrizione del contesto	6
1.1.1 Caratteristiche territoriali e insediative	6
1.1.2 Dotazioni infrastrutturali	16
1.1.3 Tendenze socioeconomiche	29
1.1.4 Stato dell'ambiente	38
1.2 Sintesi descrittiva	47
1.3 Analisi SWOT e conclusioni	49
1.4 Lezioni del periodo di programmazione 2000-06	55
1.4.1 Risultati e insegnamenti	55
1.4.2 Conclusioni	63
1.5 Contributo strategico del partenariato	64
1.5.1 Attività di concertazione relative al Documento unitario di programmazione	64
1.5.2 Attività di concertazione	65
2. VALUTAZIONI PROPEDEUTICHE ALLA STRATEGIA	68
2.1 Valutazione ex ante - sintesi	68
2.2 Valutazione Ambientale Strategica – la verifica preliminare (scoping)	69
2.2.1 Introduzione: la VAS del programma della Valle d'Aosta	69
2.2.2 La verifica preliminare (scoping)	71
2.2.3 Il modello di valutazione adottato: il DPSIR	72
2.2.4 L'individuazione degli stakeholders e le modalità di consultazione	74
2.2.5 Conclusioni e raccomandazioni della VAS	75
3. STRATEGIA E PRIORITA'	78
3.1 Strategia unitaria di sviluppo regionale	78
3.2 Strategia del programma della Valle d'Aosta relativo alla politica regionale nazionale (PAR FAS)	82
3.2.1 Miglioramento della mobilità interregionale e regionale	89
3.2.2 Sviluppo dell'alta formazione universitaria regionale	90
3.2.3 Sviluppo integrato e sostenibile delle aree protette	90
3.2.4 Miglioramento dell'efficacia ed efficienza del Programma	91
3.2.5 Indicatori di impatto	91
3.3 Il quadro di coerenza strategica rispetto alla programmazione comunitaria, nazionale e regionale	93
3.3.1 Coerenza con le politiche comunitarie e nazionali	93
3.3.2 Coerenza con la politica di sviluppo regionale	94

3.4 Consistenza degli obiettivi sotto il profilo dell'integrazione territoriale macro-regionale ed europea	98
3.5 Integrazione strategica del principio delle pari opportunità.....	99
4. PRIORITA' D'INTERVENTO	100
4.1 Asse 1 – Reti e sistemi per la mobilità	100
4.1.1 Contesto di riferimento e contenuti generali	100
4.1.2 Obiettivi specifici ed operativi	103
4.1.3 Linee di azione	107
4.1.4 Dimensione territoriale degli interventi	111
4.1.5 Sinergie con altri strumenti finanziari	112
4.1.6 Modalità di attuazione	113
4.2 Asse 2 – Centri di eccellenza	114
4.2.1 Contesto di riferimento e contenuti generali	114
4.2.2 Obiettivi specifici ed operativi	115
4.2.3 Linee di azione	117
4.2.4 Dimensione territoriale dell'intervento	120
4.2.5 Sinergie con altri strumenti finanziari	120
4.2.6 Modalità di attuazione	120
4.3 Asse 3 – Aree protette	122
4.3.1 Contesto di riferimento e contenuti generali	122
4.3.2 Obiettivi specifici ed operativi	125
4.3.3 Linee di azione	128
4.3.4 Dimensione territoriale dell'intervento	131
4.3.5 Sinergie con altri strumenti finanziari	131
4.3.6 Modalità di attuazione	132
4.4 Asse 4 – Assistenza tecnica.....	133
4.4.1 Contesto di riferimento e contenuti generali	133
4.4.2 Obiettivi specifici ed operativi	133
4.4.3 Linee di azione	134
4.4.4 Attività.....	134
4.4.4 Modalità di attuazione	135
5. MODALITA' DI ATTUAZIONE	136
5.1. Autorità	136
5.1.1. Autorità di gestione (AdG).....	136
5.1.2. Autorità di certificazione (AdC).....	138
5.1.3 Autorità ambientale (AA)	139
5.2. Organismi	139

5.2.1. Organismo responsabile per l'esecuzione dei pagamenti	139
5.2.2. Organismo di valutazione della conformità del sistema di gestione e controllo	140
5.2.3. Comitato di sorveglianza (CdS)	140
5.3. Sistemi di attuazione	142
5.3.1 Selezione delle operazioni.....	142
5.3.2 Modalità e procedure di monitoraggio.....	142
5.3.3 Valutazione	143
5.3.4 Sistema contabile, di controllo e reporting finanziario	144
5.3.5 Flussi finanziari	145
5.3.6 Informazione e pubblicità	147
5.3.7 Complementarietà degli interventi.....	147
5.4. Disposizioni di applicazione dei principi orizzontali.....	148
5.4.1. Pari opportunità e non discriminazione.....	148
5.4.2. Sostenibilità ambientale.....	149
5.4.3. Partenariato economico e sociale	150
5.4.4. Modalità e procedure di coordinamento	150
5.4.5. Progettazione integrata.....	151
5.5. Rispetto della normativa comunitaria, nazionale e regionale	151
<i>6. DISPOSIZIONI FINANZIARIE.....</i>	<i>153</i>
<i>ALL. N. 1.....</i>	<i>155</i>

1. ANALISI DI CONTESTO

L'analisi del contesto riporta una sintesi dei contenuti di diversi documenti di programmazione regionale che svolgono indagini maggiormente dettagliate e costituiscono i principali riferimenti per la definizione della strategia del PAR; si tratta in particolare di:

- Allegato A del Documento Unitario di Programmazione (DUP) 2007-2013 della Valle d'Aosta³ – Struttura ed evoluzione del contesto socio-economico, territoriale ed ambientale regionale (e successivi aggiornamenti);
- Allegato F del DUP 2007-2013 della Valle d'Aosta – Proiezioni territoriali.

Le informazioni raccolte da tali documenti sono state integrate dai dati estratti dalle banche dati Eurostat ed Istat (Banca dati indicatori di contesto per le politiche regionali 2000-2006).

1.1 Descrizione del contesto

1.1.1 Caratteristiche territoriali e insediative

Tabella 1 – Indicatori statistici

Indicatore	u. m.	Anno	Valle d'Aosta	Italia	Area Obiettivo CRO 2007/13	UE=27
Indicatori di contesto generali						
PIL pro-capite in PPS (indice, UE27=100)	%	2005	123,2	105,3		100,0
Struttura Valore aggiunto						
<i>Agricoltura</i>	%	2006	1,3	2,1		
<i>Industria totale</i>	%	2006	25,5	26,6		
<i>Industria in senso stretto</i>	%	2006	13,9	20,5		
<i>Servizi totale</i>	%	2006	73,1	71,4		
Tasso di occupazione (15-64 anni)	%	2007	68,1	58,7	64,5	65,4
Tasso di occupazione femminile (15-64 anni)	%	2007	59,6	46,6	54,2	58,3
Tasso di attività (15-64 anni)	%	2007	70,4	62,5	67,4	
Tasso di attività femminile (15-64 anni)	%	2007	62,3	50,7	57,6	
Tasso di disoccupazione	%	2007	3,2	6,1	4,3	7,1
Tasso di disoccupazione femminile	%	2007	4,3	7,9	5,9	7,8
Indicatori di contesto per il sistema imprenditoriale						
Produttività del lavoro (PIL per unità di lavoro - prezzi 2005)	Euro	2005	65,0	55,3		

³ Approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 1489 del 16 maggio 2008, quale aggiornamento ed integrazione del Documento di programmazione strategico-operativa 2007/13 (DoPSO) (precedentemente approvato con deliberazione n. 587 del 2 marzo 2007), secondo quanto previsto dalla deliberazione CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007.

Indicatore	u. m.	Anno	Valle d'Aosta	Italia	Area Obiettivo CRO 2007/13	UE=27
Indicatori di contesto per il turismo						
Attrazione turistica	gg pres. per ab.	2006	25,8	6,2	7,5	
Indicatori di contesto per la ricerca e l'innovazione						
Spesa in R&S in % del PIL	%	2005	0,31	1,09	1,16	1,84
Addetti alla R&S x 1000 abitanti	%	2005	1,28	2,91	3,45	
Laureati in discipline tecnico-scientifiche (su pop 20-29 x 1000)	%	2005	1,2	10,7	12,5	12,9
Indice di attrattività delle Università		2006	-174,5	0	11,5	
Indicatori di contesto per reti e mobilità						
Utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto	%	2006	11,9	18,7	18,4	
Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario	%	2007	3,5	4,6	4,7	
Grado di soddisfazione del servizio di trasporto ferroviario	%	2007	41,1	44,3	44,7	
Dotazione di trasporti di corrispondenza	%	2006	5,4	15,9	17,9	
Indice del traffico merci su strada	%	2005	26,3	24,9	31,8	
Indice del traffico merci su ferrovia	%	2006	6,9	49,4	59,8	
Inquinamento causato dai mezzi di trasporto (emissione CO2 da trasporto stradale: tonnellate per abitante)	Tonn. per ab.	2005	5,3	1,98		
Grado di diffusione della banda larga nelle Amministrazioni pubbliche	%	2007	43,6	58,8	59,0	
Grado di diffusione di Internet nelle famiglie	%	2007	37,5	38,8	41,6	

TERRITORIO

La Valle d'Aosta è una regione posizionata sulla frontiera alpina del Nord-Ovest italiano e confinante ad est e a sud con la regione Piemonte, ad ovest con i dipartimenti francesi della Savoia e dell'Alta Savoia, a nord con il cantone svizzero del Vallese (Figura 1).

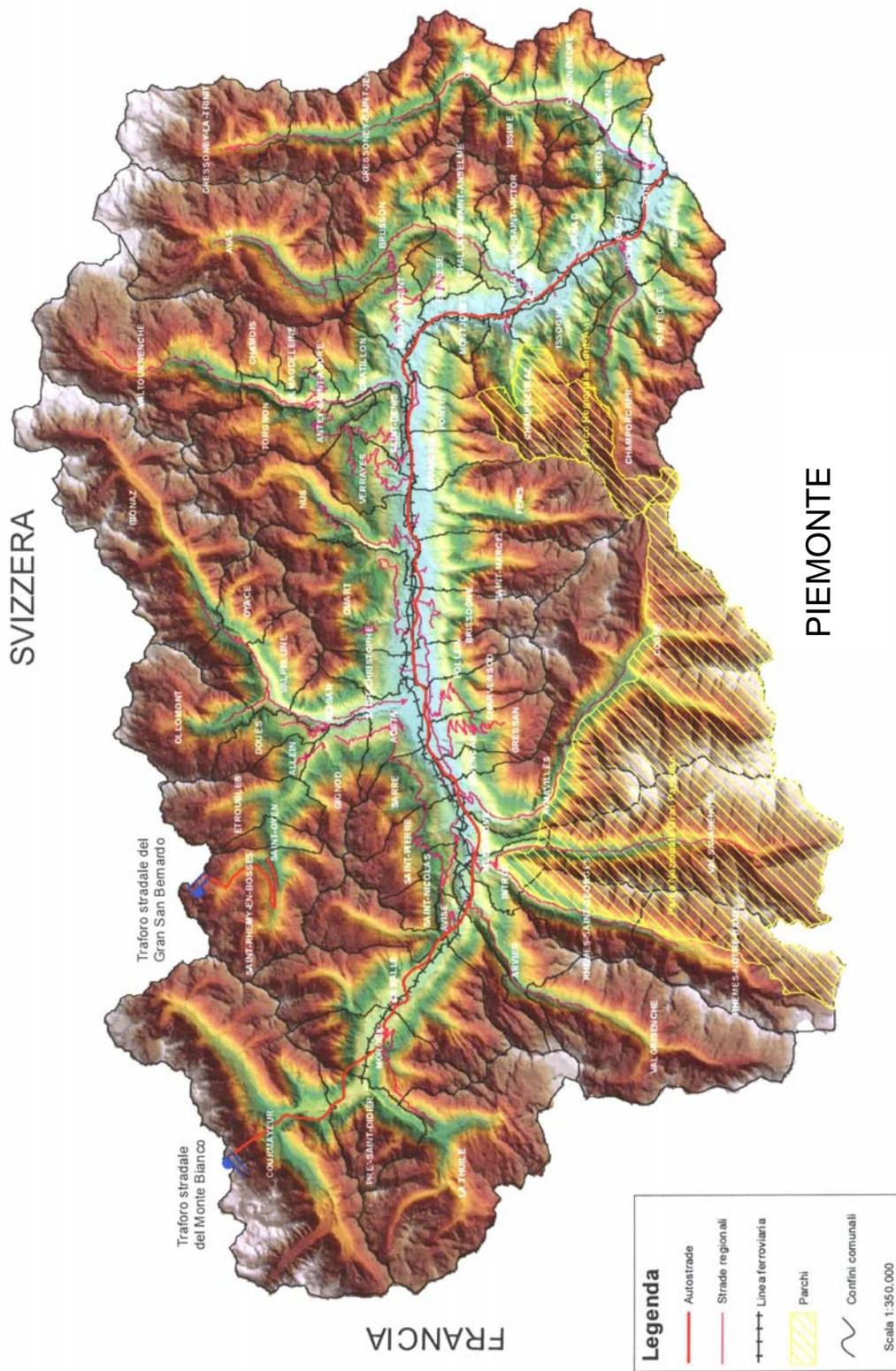
Il territorio della regione, che presenta caratteri spiccatamente montani, è compreso tra un'altimetria minima di circa 350 m s.l.m. ed una massima di 4.800 m s.l.m.; l'altimetria media è superiore ai 2.100 m. slm e più del 60% del territorio è collocato oltre i 2.000 m s.l.m.. Dal punto di vista morfologico l'area è articolata intorno al sistema fluviale della Dora Baltea, con le vallate trasversali dei bacini idrografici secondari degli affluenti e la valle centrale modellata dai ghiacciai quaternari.

Su questo territorio, di poco superiore a 3.200 kmq, vive una popolazione di circa 124.000 unità (il tasso di femminilizzazione è pari al 50,7%), pari ad una densità di 38 residenti/kmq, la più bassa in Italia e fra le regioni dell'arco alpino appartenenti all'Unione Europea.

Queste due caratteristiche, zona di montagna e bassa densità demografica, fanno rientrare tutto il territorio valdostano tra le zone che presentano svantaggi geografici e naturali ai sensi dell'art. 10 del Reg. CE 1080/2006 (FESR)⁴. I centri abitati sono mediamente ubicati a circa 1.000 metri di altitudine, ma raggiungono anche livelli superiori a 1.800 metri; mediamente il dislivello comunale è superiore ai 2.200 metri. Il maggiore dislivello non è un dato caratterizzante solo le località di alta montagna, prevalentemente poste lungo il confine settentrionale della regione, ma anche molti comuni centrali della regione in cui il centro abitato è localizzato a valle di un territorio che raggiunge anche elevate altitudini all'interno della superficie comunale.

⁴ Ai sensi dell'art. 52 lett. f del Reg. CE 1083/2006, le zone di montagna sono definite dalla legislazione nazionale dello Stato membro. Nel caso specifico, la normativa di riferimento è rappresentata, originariamente, dalla legge 991/1952 e, attualmente, dalla legge regionale n. 54/1998, art. 71 comma 3.

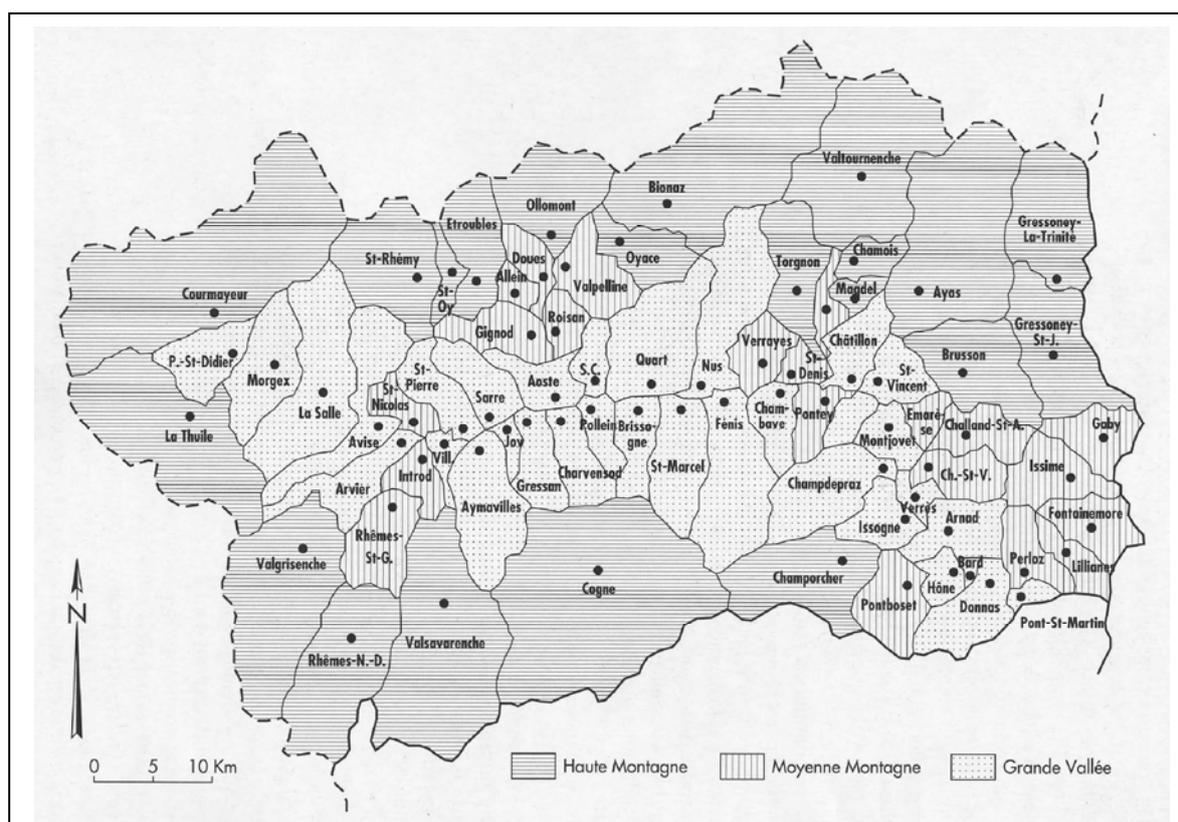
Figura 1 – Cartina geografica della Valle d'Aosta



Tale situazione determina un differenziale di costi a carico delle funzioni insediate. Le cause sono da ricondurre: da un lato, ai caratteri fisici quali la morfologia e la pedologia dei luoghi, alle condizioni climatiche, al rischio idrogeologico e ambientale; dall'altro lato, a fattori antropici quali le limitate dimensioni delle comunità locali, la loro dispersione territoriale e il loro maggior grado di isolamento (o perifericità), ovvero la minore accessibilità ai principali assi territoriali dello sviluppo economico.

La popolazione si distribuisce su 74 comuni, di cui solo uno conta più di 10.000 abitanti (il capoluogo Aosta, 34.610 abitanti al 2006), mentre 44 fanno registrare un numero di residenti inferiore a mille. Il 79% della popolazione valdostana si concentra nei 32 comuni che formano la valle centrale, mentre nei restanti comuni di media e alta montagna si distribuisce la rimanente popolazione in proporzioni non dissimili (rispettivamente 9% e 11%). La valle centrale costituisce, pertanto, l'asse insediativo principale, non solo per ovvie ragioni orografiche, ma anche grazie alla maggiore accessibilità. In essa, infatti, si concentrano, oltre alla popolazione, il 73% delle unità locali e l'82% degli addetti (Figura 2).

Figura 2 – I comuni della Valle d'Aosta



Fonte: B. Janin, *Le Val d'Aoste. Tradition et renouveau*, Musumeci, Quart 1991.

STRUTTURA INSEDIATIVA

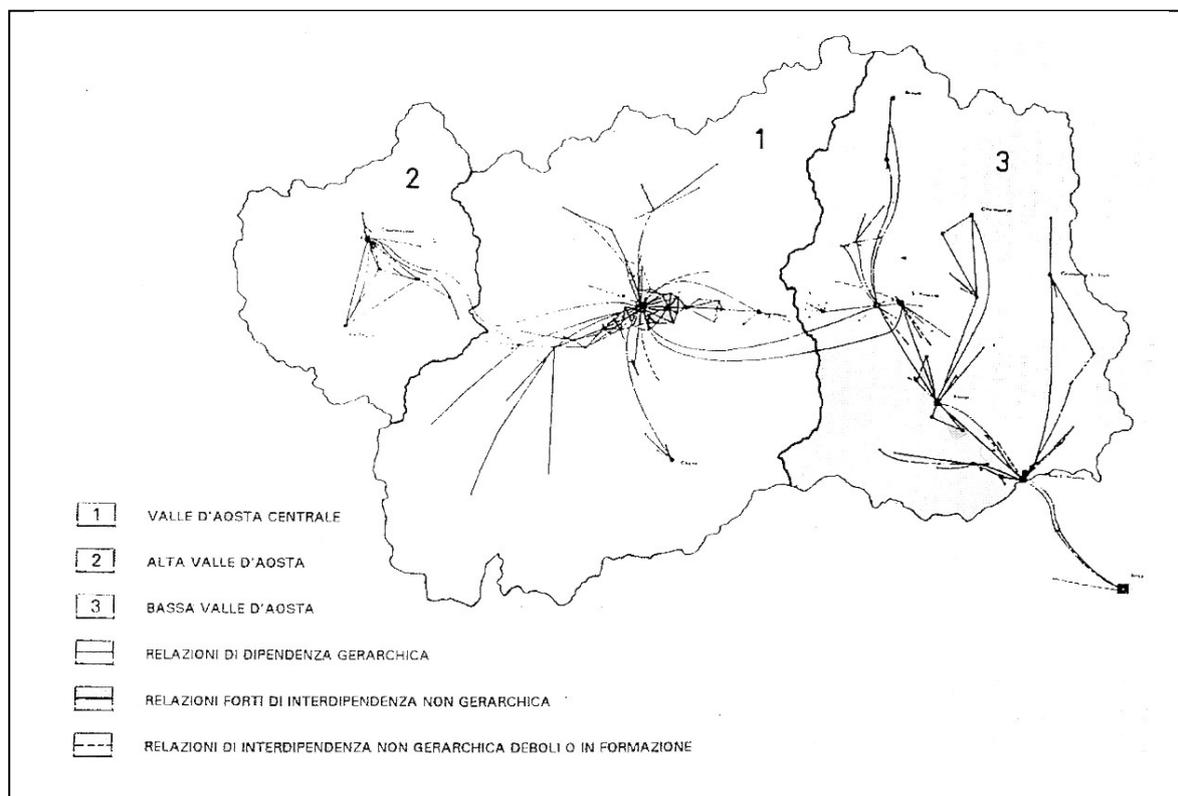
Il Piano territoriale paesistico (PTP) della Valle d'Aosta (1998) individua all'interno della regione 8 "sistemi urbani", in ordine dimensionale:

- la conurbazione aostana, che attraversa i comuni di Aosta, Charvensod, Gressan, Pollein, Quart e Saint-Christophe;
- la conurbazione Châtillon/Saint-Vincent;
- la conurbazione Donnas/Pont-Saint-Martin;
- l'area urbanizzata di Verrès;
- l'area urbanizzata di Nus;
- l'area urbanizzata di Courmayeur;
- l'area urbanizzata di Morgex;
- l'area urbanizzata di Villeneuve.

Le relazioni di dipendenza funzionale interne alla regione consentono di raggruppare tali sistemi urbani, nell'organizzazione del territorio a livello sub-regionale, in tre "ambienti insediativi locali" (Figura 3), ovvero:

- 1) Valle d'Aosta centrale (ambiente insediativo principale, funzionalmente incentrato sulla conurbazione aostana fino ad includere l'area urbanizzata di Nus ad est e quella di Villeneuve ad ovest);
- 2) Alta Valle d'Aosta (ambiente insediativo minore, funzionalmente articolato sui poli urbanizzati a caratterizzazione turistica di Morgex e di Courmayeur);
- 3) Bassa Valle d'Aosta (ambiente insediativo articolato lungo l'asse polarizzato sulle conurbazioni Châtillon/Saint-Vincent e Donnas/Pont-Saint-Martin, oltre che sull'area urbanizzata intermedia di Verrès).

Figura 3 – Ambienti insediativi locali della Valle d'Aosta



Fonte: A. Clementi, G. Dematteis, P. C. Palermo, *Le forme del territorio italiano*, Laterza, Roma-Bari 1996.

Ampliando lo sguardo al contesto macroregionale, polarizzato sulle aree metropolitane di Milano, Torino e Lione (“aree urbane funzionali” di oltre 1 milione di abitanti)⁵, le dotazioni insediative valdostane si collocano al centro della corona composta da Grenoble, Ginevra, Losanna, Berna e da un gruppo consistente di poli gravitanti intorno alla metropoli milanese (aree urbane funzionali di oltre 250.000 abitanti). Più in particolare, l’area urbana funzionale di Aosta appartiene al terzo livello dimensionale (oltre 50.000 abitanti), localizzandosi in posizione relativamente isolata ma centrale rispetto ai poli urbani di analoga dimensione di Chambéry, Annecy, Bonneville ed a quelli che dal Verbano-Cusio-Ossola (Domodossola) discendono verso Biella e il Torinese (Ivrea, Chivasso). Al livello dimensionale inferiore (aree urbane funzionali con meno di 50.000 abitanti) emergono Albertville (Savoia), Martigny, Sion, Sierre e Brig (Vallese).

A questa scala, la Valle d’Aosta può dirsi caratterizzata dalla presenza di due “aree urbane”, tendenzialmente corrispondenti agli ambiti sopra definiti come *Valle d’Aosta centrale* (la piana di

⁵ Il concetto di “area urbana funzionale” o, dall’acronimo in lingua inglese, FUA (*functional urban area*) ricorre negli studi comunitari volti a definire l’assetto urbano in Europa e pone in rilievo il grado di integrazione economica dei territori attestati su uno o più centri urbani. Cfr., in particolare: European spatial planning observation network, *Potentials for polycentric development in Europe*, ESPON 1.1.1 project report, marzo 2005; Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, *Atlante tematico ESPON*, Istituto Geografico De Agostini, Novara 2005..

Aosta, che comprende il capoluogo ed i comuni limitrofi fino a contenere circa 50.000 abitanti) e *Bassa Valle d'Aosta* (l'area che da Saint-Vincent scende fino a Pont-Saint-Martin, interessando circa 20.000 abitanti). In tali aree si concentra non solo la presenza antropica (oltre la metà della popolazione regionale), ma anche la presenza delle attività produttive e, nel caso di Aosta, di molte funzioni pubbliche (Amministrazione regionale, ospedale, Università, ecc.) e di diversi beni di valore culturale e storico.

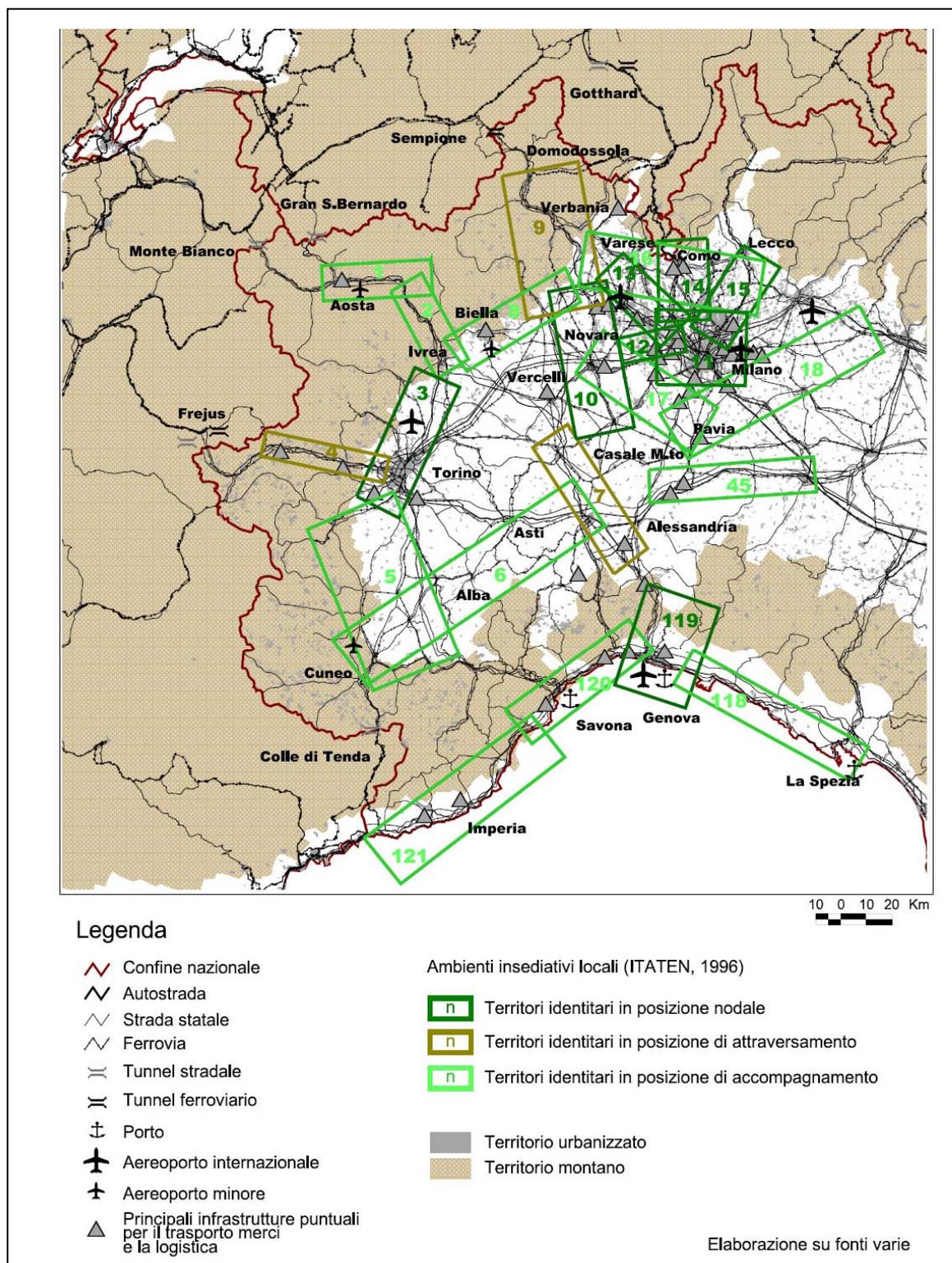
Tali ambienti insediativi locali di carattere prioritario, ridenominati *Aosta e la Plaine* e *Valle Baltea Ivrea Saint-Vincent*, sono anche richiamati dal più recente documento del Ministero delle Infrastrutture “Reti e territori al futuro” (2007) in relazione all'analisi dell'assetto territoriale del Nord-Ovest italiano e ai suoi potenziali di competitività (Tabella 2).

Tabella 2 – Ambienti insediativi locali appartenenti alla piattaforma nord-occidentale

N.	Ambiente insediativo locale	N.	Ambiente insediativo locale
1	Aosta e la Plaine	13	Milano metropolitana: Busto-Gallarate
2	Valle Baltea Ivrea Saint-Vincent	14	Milano metropolitana: Brianza
3	Torino metropolitana	15	Milano metropolitana: Vimercatese
4	Valle di Susa	16	Gronda pedemontana 2: Varese-Lecco
5	Cuneese e pedemonte occidentale	17	Ticinese Pavia-Vigevano
6	Monferrato centrale	18	Pavese-Lodigiano
7	Alessandrino-Casalese	45	Padana inferiore Piacenza-Voghera
8	Biellese	118	Levante Ligure
9	Ossola e Val Sesia	119	Genova centro
10	Novarese-Vercellese	120	Ponente ligure Sestri-Albenga
11	Milano metropolitana: città centrale	121	Ponente ligure Albenga-Ventimiglia
12	Milano metropolitana: Magentino		

Fonte: Ministero delle Infrastrutture, *Reti e territori al futuro. Materiali per una visione*, Roma 2007.

Figura 4 – Territori identitari e reti di trasporto nel Nord-Ovest italiano



Fonte: Ministero delle Infrastrutture, *Reti e territori al futuro. Materiali per una visione*, Roma 2007.

Con riferimento alla localizzazione di tali ambiti rispetto alle reti di trasporto esistenti e previste nel medio e lungo periodo (in particolare, i grandi corridoi transeuropei), il documento classifica le aree valdostane fra i “territori identitari in posizione di accompagnamento”, per i quali il rischio di marginalizzazione è l’aspetto da tenere in maggiore considerazione in prospettiva, anche in relazione alle potenzialità di sviluppo del Nord-Ovest nel suo complesso (Figura 4).

Attualmente, le aree sono ben collegate verso il territorio piemontese grazie, soprattutto, all’autostrada (cfr. § 1.1.2). Il fatto che esse siano localizzate nel territorio di fondovalle, meglio collegato con l’esterno e più infrastrutturato, comporta una forte competizione nell’utilizzo del suolo, in particolare per le attività produttive. In diversi casi vi è la necessità di spostare le attività localizzate troppo a ridosso dei centri urbani in aree attrezzate, per garantire migliori opportunità di espansione.

Entrambe le aree sono composte da una quindicina di comuni: ciò rende difficoltosa una gestione dello sviluppo funzionale, in mancanza di strumenti di programmazione condivisi. Tra le questioni aperte che necessitano di essere affrontate devono essere segnalate la qualità ambientale, il livello dei servizi offerti alla popolazione residente ed agli utenti provenienti dall’esterno, la capacità di produrre beni e servizi in grado di generare valore aggiunto locale.

Oltre a ciò si deve evidenziare la necessità di maggiori livelli di connessione interna, sia con riferimento al complesso delle infrastrutture di comunicazione fisiche (strade, ferrovia), che a quelle immateriali (cavi a fibre ottiche, cavi in rame tradizionali, connessioni hertziane), come presupposto per l’apertura verso l’esterno dei soggetti che vi operano, assolutamente necessaria per un territorio di piccole dimensioni come la Valle d’Aosta.

Focalizzando l’attenzione sulla *Valle d’Aosta centrale*, emergono questioni puntuali che riguardano principalmente il recupero e l’integrazione funzionale dell’area sud di Aosta, separata fisicamente dal resto della città dall’asse ferroviario, ove trovano localizzazione l’area “Espace Aosta”, all’interno della quale si trova la *pépinière* (incubatore d’imprese) ed è in fase di realizzazione il parco industriale, e l’acciaieria Cogne. In relazione a tale area si stanno sviluppando diverse ipotesi progettuali sulla destinazione degli spazi disponibili. Altre questioni centrali per il capoluogo concernono la presenza ed il ruolo dell’Università e dei presidi ospedalieri e sanitari. L’area, inoltre, per la sua collocazione e per l’elevato utilizzo di mezzi privati soffre di problemi di inquinamento che causano, in certi periodi dell’anno, la necessità di blocco del traffico.

Spostando invece l’attenzione sull’area della *Bassa valle d’Aosta*, i problemi da affrontare riguardano la riorganizzazione urbanistica e funzionale dell’area interessata, attraverso soprattutto la riconversione delle aree e delle strutture legate al settore produttivo dell’industria, per la creazione di una rete di strutture diffuse e di qualità, attraverso anche investimenti in reti tecnologiche e infrastrutturali per le zone produttive tra i centri urbani di Pont-Saint-Martin e Verrès, nonché lo sviluppo e la valorizzazione delle vocazioni turistiche e culturali, mediante centri di eccellenza cui mettere a disposizione adeguati servizi.

La relativa autonomia funzionale dell’*Alta Valle d’Aosta* va infine ricondotta alle sue specifiche connotazioni insediative, caratterizzate dallo sviluppo dell’industria del turismo e dalle esigenze del transito internazionale. Il più modesto assetto dimensionale di questo peculiare contesto, posto all’estremo nord-ovest della penisola italiana, non deve pertanto indurre a trascurarne la

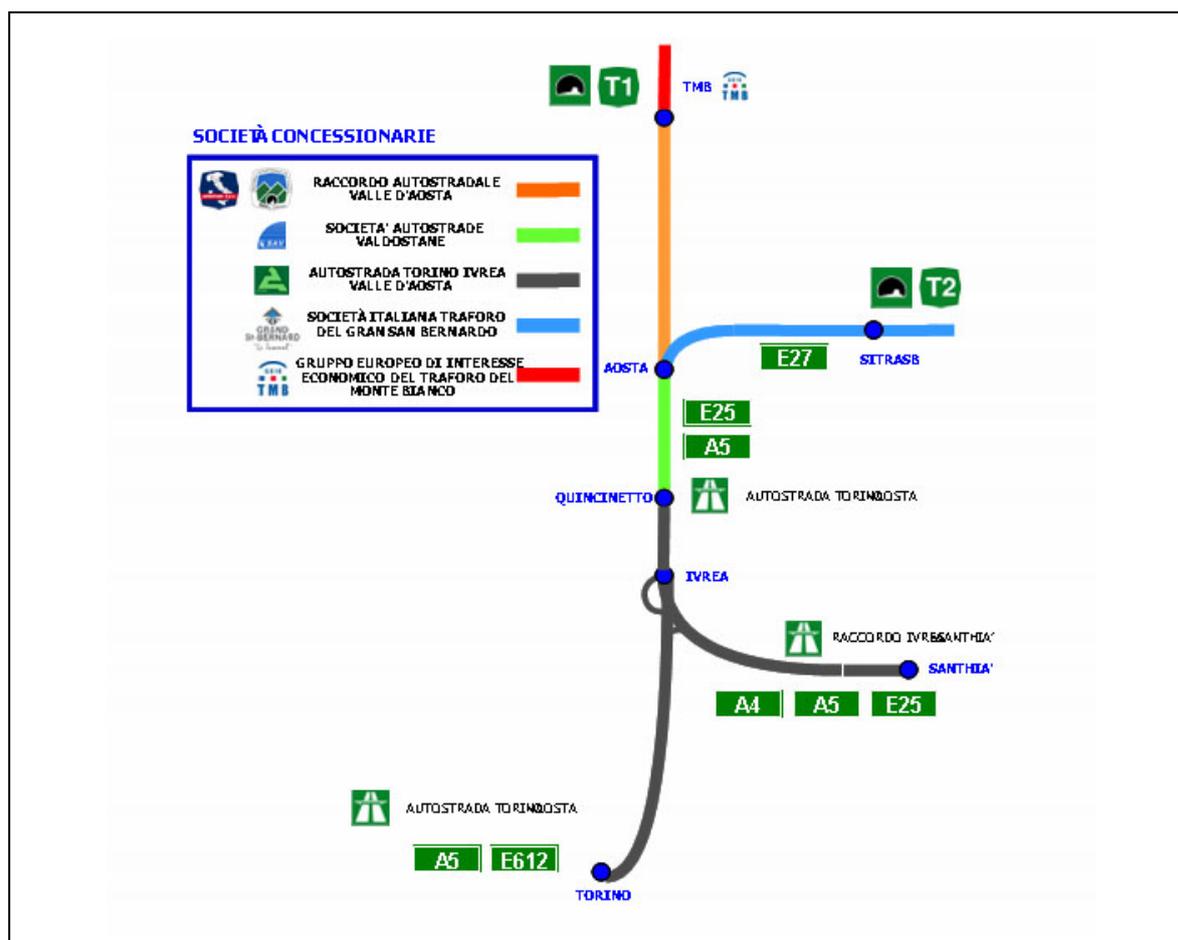
rilevanza funzionale, in relazione tanto alle prospettive di sviluppo regionale, quanto alle occasioni di comunicazione transfrontaliera e transnazionale.

1.1.2 Dotazioni infrastrutturali

TRASPORTO STRADALE

Con riferimento al sistema dei trasporti, è nota la buona dotazione di strade, sia con riguardo a provinciali/statali, sia con riguardo all'autostrada. La rete autostradale esistente consiste nella tratta Pont-Saint-Martin (collegata con Torino e Milano)/Aosta/Courmayeur (rete TEN-T E25), con sbocco nell'Alta Savoia attraverso il tunnel del Monte Bianco. In particolare, questa garantisce collegamenti veloci con le principali aree produttive del paese (Torino, Milano) e con lo scalo aereo di Torino-Caselle (raggiungibile da Aosta in circa 1 h e 20'). L'autostrada, inoltre, prosegue oltre i due trafori internazionali, a partire da Saint-Gervais nell'Alta Savoia e da Martigny nel Vallese (Figura 5).

Figura 5 – Sistema autostradale valdostano e società concessionarie



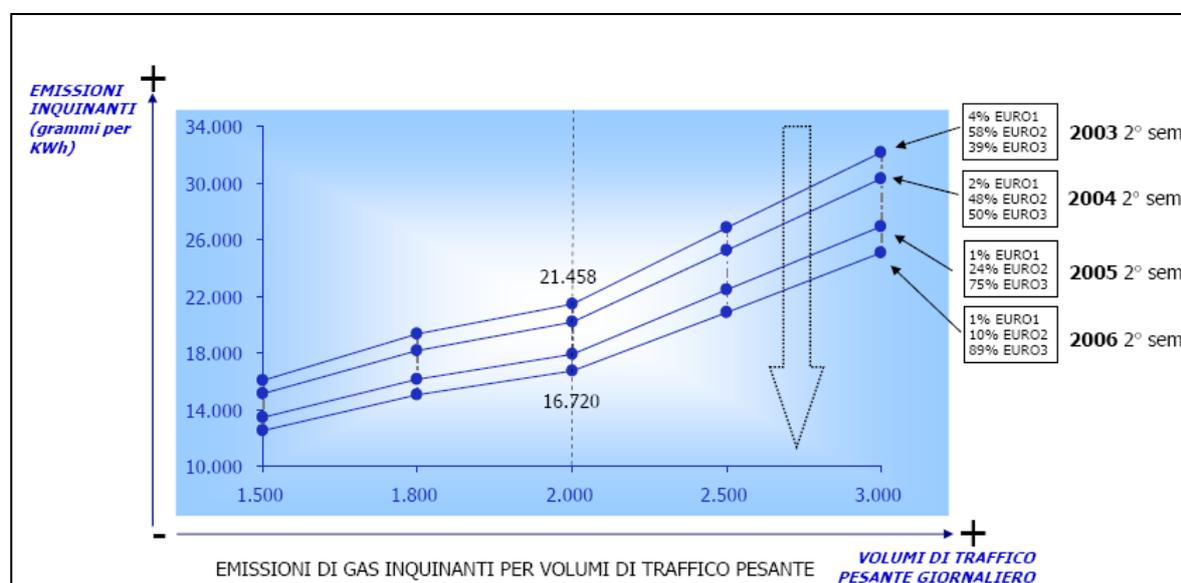
Fonte: Regione autonoma Valle d'Aosta e INVA Spa, 2008.

Da Aosta diparte anche la tratta stradale per Saint-Rhémy en Bosses (E29), con sbocco nel Vallese attraverso il traforo e il passo (a transitabilità stagionale limitata) del Gran San Bernardo. Inoltre, da Pré-Saint-Didier diparte la tratta stradale per La Thuile (E21b) con sbocco nella Savoia attraverso il passo del Piccolo San Bernardo (anch'esso a transitabilità stagionale limitata). Infine, il contesto regionale è strutturato al suo interno da un articolato reticolo di strade verso tutte le valli laterali.

Le infrastrutture di trasporto hanno rivestito un ruolo di primo piano nello sviluppo economico e sociale della Valle d'Aosta. In particolare, i trafori alpini del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, sin dalla loro inaugurazione avvenuta nel periodo 1964-65, insieme al traforo del Frejus in Piemonte, hanno costituito un'importante via di comunicazione fra il Nord-Ovest italiano e l'Europa Centro-Occidentale. D'altra parte, è storicamente appurata anche la loro influenza strutturale negativa sulla congestione del traffico e, di conseguenza, sulla qualità dell'aria dell'intera regione.

Tuttavia, con l'evoluzione del parco circolante, si registra una diminuzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera (CO – Monossido di carbonio, THC – idrocarburi combustibili, NO_x e PM₁₀). In particolare, a titolo esemplificativo, dai dati rilevati sul Traforo del Monte Bianco risulta che, in tre anni (dal 2003 al 2006), per un flusso veicolare di 2000 veicoli vi è stata una diminuzione delle emissioni pari al 22% (figura 6).

Figura 6 – Emissioni di gas inquinanti per volumi di traffico pesante

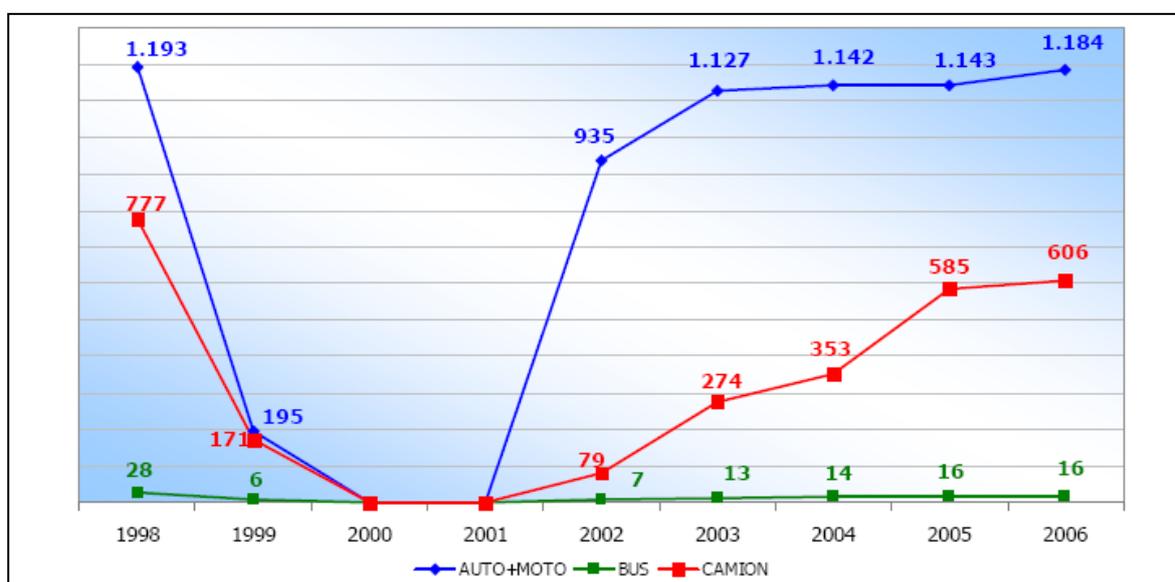


Fonte: Elaborazioni T BRIDGE su dati GEIE TMB.

Ciò induce a considerare la gestione del transito un aspetto di rilevanza strategica in chiave di sviluppo sostenibile.

Quanto al Traforo del Monte Bianco, i dati a disposizione⁶ indicano un continuo aumento del numero di transiti dal 1965 al 2004, fatto salvo il periodo relativo al noto e grave incidente da combustione del 24 marzo 1999. Durante la conseguente chiusura del traforo (da marzo 1999 a marzo 2002), infatti, il traffico è stato nullo, facendo registrare alla riapertura un rapido incremento dei veicoli leggeri fino ai livelli di transito degli anni precedenti (oltre 1.100.000). I veicoli pesanti hanno particolarmente risentito della chiusura del traforo, tanto che la riapertura del tunnel ha portato ad un ritorno assai più lento e, comunque, ad un complessivo ridimensionamento del volume di traffico di autocarri per il trasporto merci (Figura 7).

Figura 7 – Transiti (media giornaliera) al traforo del Monte Bianco, 1998-2006



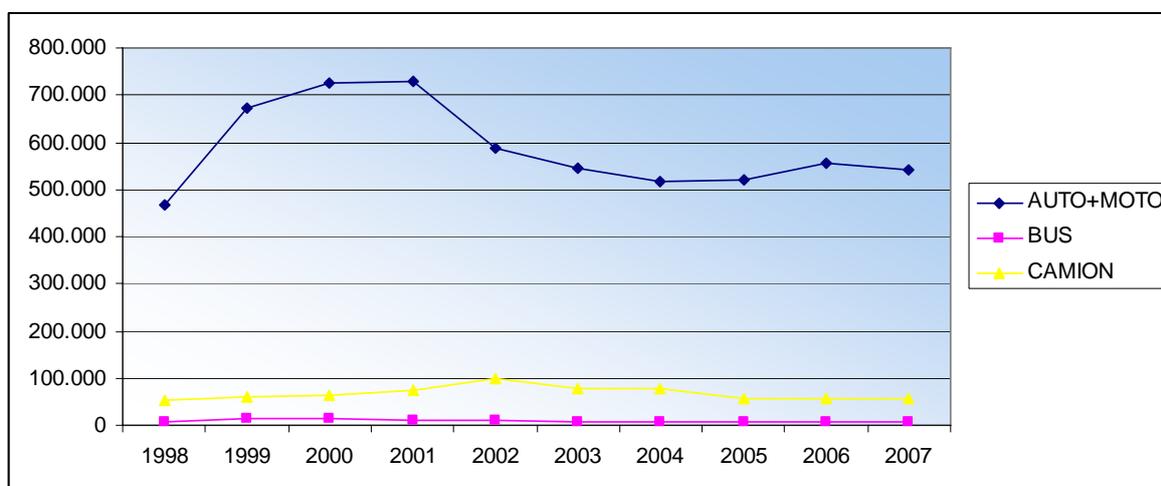
Fonte: elaborazioni su dati GEIE-TMB.

Il Traforo del Gran San Bernardo è una via strategica di collegamento tra Italia e Svizzera. I dati disponibili⁷ indicano un incremento continuo negli anni del numero dei transiti di veicoli sia leggeri che pesanti, con una prevalenza costante dei primi sui secondi. Più in particolare, i veicoli leggeri sono aumentati in modo notevole in coincidenza con il periodo di chiusura del traforo del Monte Bianco, con punte fino a oltre 700.000 veicoli. Per quanto riguarda il transito dei mezzi pesanti, negli ultimi anni si è assistito ad un leggero ma costante incremento del traffico che nel 2002 ha toccato quasi quota 100.000 veicoli (Figura 8).

⁶ I dati relativi ai transiti nel Traforo del Monte Bianco sono registrati mensilmente dal Gruppo Europeo di Interesse Economico *Tunnel du Mont Blanc* (GEIE-TMB).

⁷ I dati relativi ai transiti al traforo del Gran San Bernardo sono registrati mensilmente dalla *Société italo-suisse d'exploitation du Tunnel du Grand-Saint-Bernard* (SISEX).

Figura 8 – Transiti annuali al traforo del Gran San Bernardo, 1998-2007



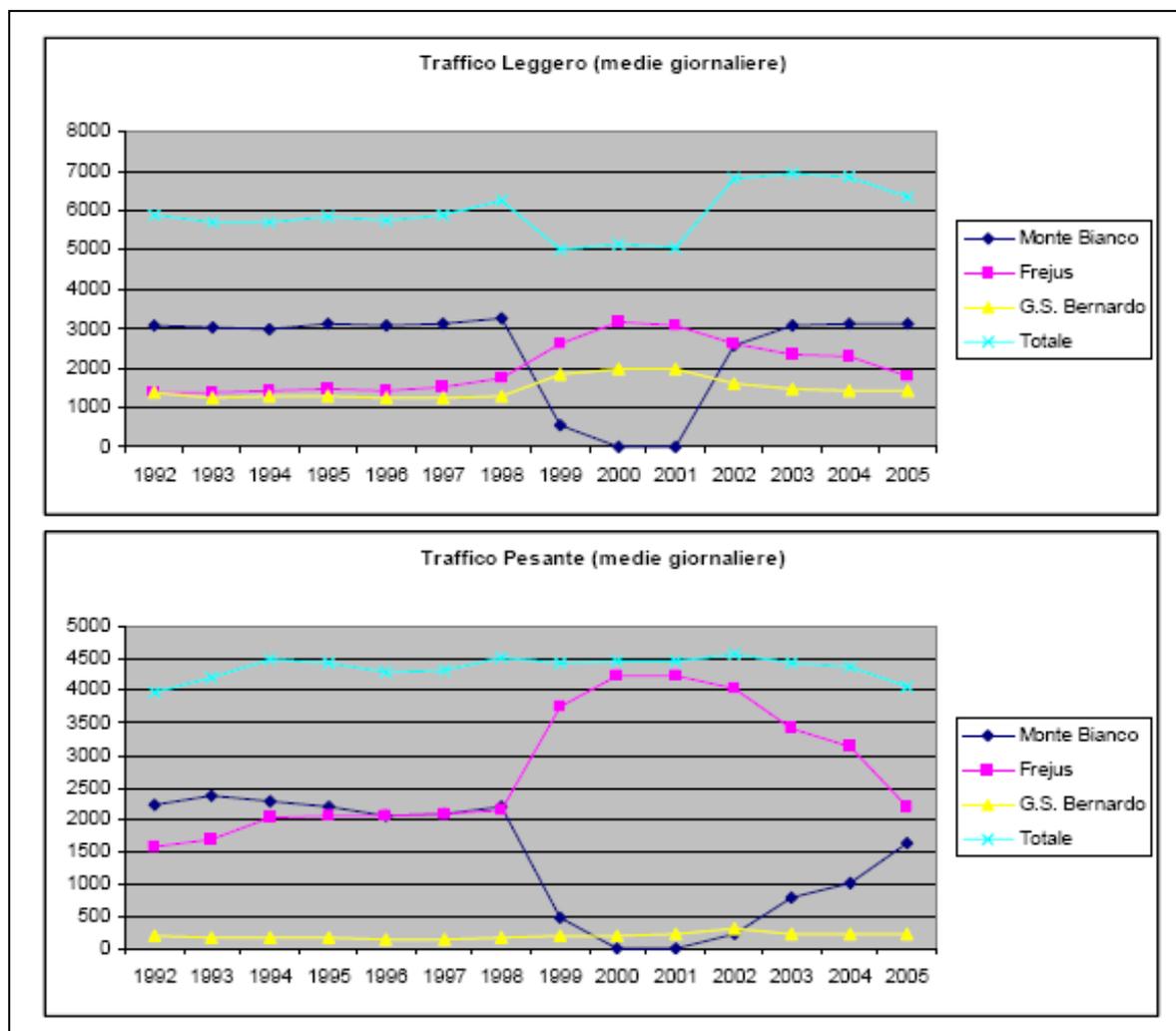
Fonte: elaborazioni su dati SISEX.

Gli ultimi dati disponibili, presentati dalla Conferenza delle Alpi Franco-Italiane nel 2005, segnalano un totale di oltre 200 milioni di tonnellate di merci all'anno che attraversano l'arco alpino, considerando traffico di passaggio e locale. Di questi, 2/3 sono trasportati su strada e 1/3 su rotaia (rispettivamente 139,9 e 86,6 milioni di tonnellate). Inoltre 3/5 di questo traffico sono assicurati dall'Austria, 1/4 dai passaggi franco-italiani e 1/6 dai passaggi italo svizzeri.

Nel quadro complessivo, la chiusura del Traforo del Monte Bianco e del Frejus (da giugno ad agosto 2005) hanno comportato alcune modifiche nelle direttrici di traffico nel Nord-Ovest italiano (Figura 9). Ciò ha complessivamente ridotto il flusso internazionale di merci che transita verso la Valle d'Aosta. Si nota pertanto un trend generale di diminuzione, dovuto anche a motivi strutturali, quali:

- gli investimenti effettuati nel campo della sicurezza e per completare le autostrade di accesso hanno comportato un aumento dei costi di passaggio dai trafori alpini;
- le modifiche della politica elvetica di regolamentazione del traffico – ora basate su un sistema di pedaggio correlato alle emissioni inquinanti del mezzo ed ai km percorsi, anziché su limitazioni del traffico notturno e restrizioni al peso massimo ammissibile – hanno comportato una riduzione del traffico di mezzi che transitavano dal Monte Bianco per aggirare il territorio svizzero.

Figura 9 – Transiti complessivi ai trafori del Nord-Ovest italiano, 1992-2005



Fonte: elaborazioni su dati vari.

Le tendenze storiche e gli eventi più recenti conducono, in definitiva, a considerare esigenze prioritarie sia l'aumento della sicurezza sui grandi assi di transito sia l'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture esistenti ed il miglioramento dei tempi di percorribilità nei momenti di maggiore traffico e/o di criticità (anche tenuto conto delle particolari condizioni climatiche che interessano il territorio alpino).

Per quanto riguarda la mobilità su gomma interna alla regione, non si lamentano particolari fenomeni di congestione delle reti esistenti e dei servizi puntuali, ad eccezione della congestione stradale che affligge alcune arterie di attraversamento del comune capoluogo nelle ore di punta. Evidentemente, alcuni servizi puntuali, soprattutto se poco diffusi sul territorio per ovvie ragioni di efficienza, come ad esempio l'ospedale, pongono problemi di accessibilità, dato che la particolare conformazione territoriale della regione e il suo sistema dei collegamenti impongono tempi di trasporto per nulla trascurabili.

Va sottolineato, in ogni caso, che Aosta è il capoluogo di regione italiano con il maggior numero di auto private circolanti rispetto al numero degli abitanti (101 auto ogni 100 abitanti – Fonte ACI). A tale dato, cui corrisponde un basso rapporto tra passeggeri trasportati e popolazione (circa la metà del dato medio italiano), si contrappone un buon livello di offerta di trasporto pubblico, in termini di chilometri percorsi annualmente dalle vetture per ogni abitante residente. Si pone quindi la necessità di continuare sulla strada dello spostamento dal modo privato al modo pubblico, anche attraverso la razionalizzazione dell’offerta e l’utilizzo di nuove modalità di trasporto pulito.

In considerazione della distribuzione della popolazione sul territorio regionale, la generazione di spostamenti è concentrata sulla prima cintura di Aosta e nell’area di Châtillon/Saint-Vincent.⁸ L’attrazione, data una sostanziale stagnazione di sviluppo di aree dedicate alla produzione e alla trasformazione, emerge soprattutto nei flussi con direzione il capoluogo, grazie anche ad un rinnovato flusso studentesco che si concentra nel nuovo polo universitario. Il 3% circa della popolazione effettua spostamenti sistematici al di fuori del territorio regionale.

Il quadro della mobilità valdostana si caratterizza per una prevalenza di spostamenti sistematici (58%), cui si associa una quota non trascurabile di spostamenti puramente occasionali (24%), difficilmente trasferibili dal mezzo privato al mezzo pubblico. L’8% non compie spostamenti al di fuori del proprio comune di residenza. Nel caso di spostamenti sistematici, emerge una netta prevalenza del mezzo privato rispetto agli altri mezzi di trasporto, pari a circa il 75%, e di tale quota il 67% viaggia come conducente. Nel caso degli spostamenti occasionali, la percentuale di spostamenti effettuati con il mezzo privato e come conducente si attesta al 62%, cui si associa una quota relativa ai viaggi in auto come passeggero del 25%, rilevando quindi una maggior tendenza verso fenomeni di *car pooling* praticamente assenti nel caso degli spostamenti sistematici.

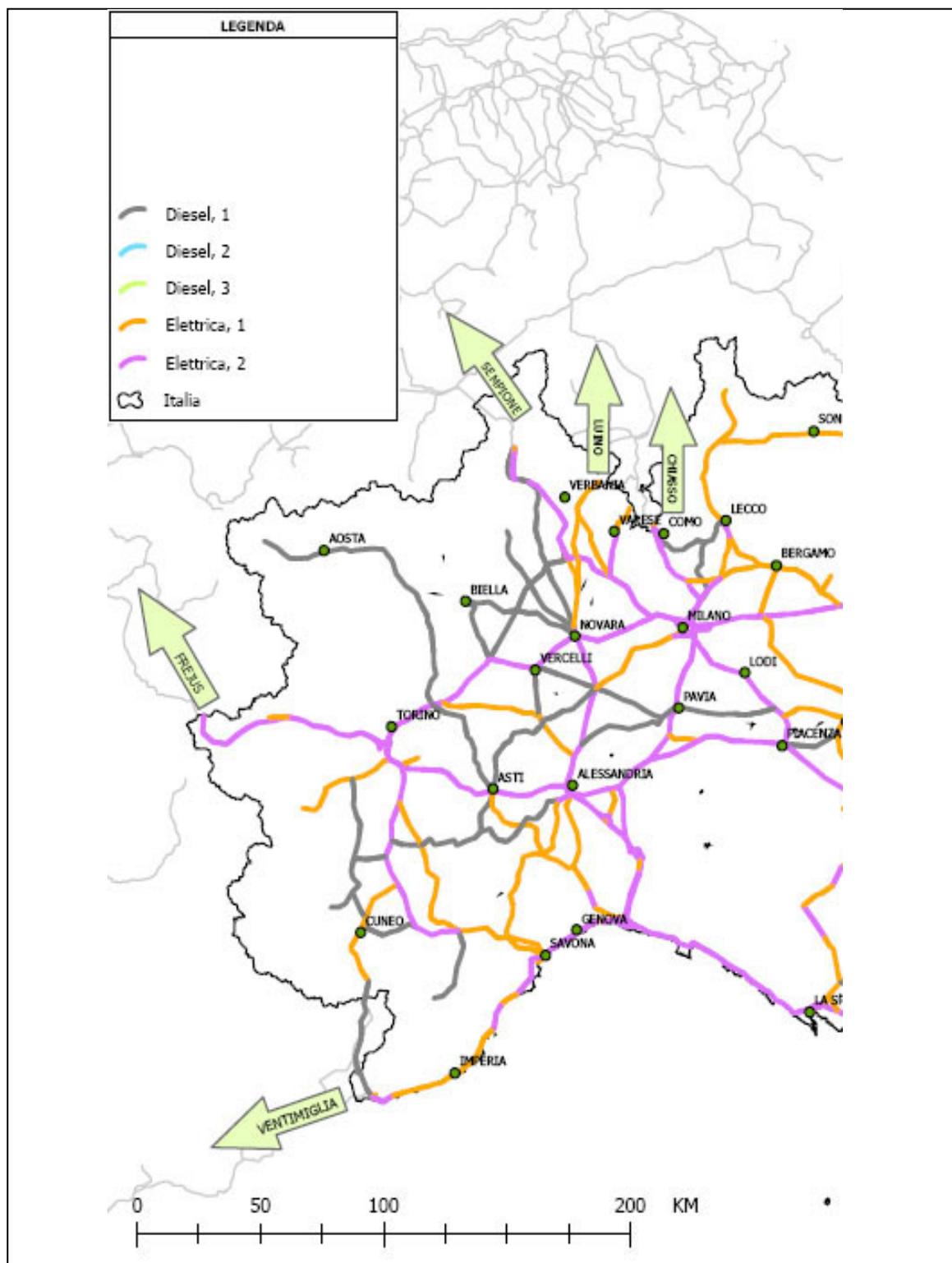
TRASPORTO FERROVIARIO

Al contrario, risulta deficitaria la rete ferroviaria, ulteriormente indebolita dagli eventi alluvionali del 2000, che ne hanno ridotto l’operatività al solo trasporto persone, con un servizio peraltro debole. La rete esistente consiste nella tratta nazionale (SNIT) Pont-Saint-Martin (collegata con Torino e Milano, via Chivasso)/Aosta che prosegue fino a Pré-Saint-Didier, di fatto costituita da un unico binario privo di alimentazione elettrica. L’indice di dotazione della rete ferroviaria, fatto 100 il dato italiano, è pari a 10,69, a fronte di un valore della circoscrizione nord-ovest pari a 92,74 (Figura 10).

Il servizio ferroviario nel complesso svolge una funzione di collegamento rapido all’interno dell’asse regionale, ma viene percepito come scarsamente affidabile e suscettibile di ampio miglioramento dal punto di vista della puntualità, del comfort, della velocità commerciale e della frequenza; inoltre, ci sono località in cui il sistema è caratterizzato da un bassissimo livello di efficacia.

⁸ La mobilità e la ferrovia nella Regione Autonoma Valle d’Aosta: analisi e documentazioni; presentazione, settembre 2006.

Figura 10 – Rete ferroviaria nel Nord-Ovest: sistemi di trazione e numero di binari



Fonte: RFI 2002 su dati 1999.

In particolare, l'inadeguatezza del sistema ferroviario tra Chivasso ed Aosta (con tempi di percorrenza di circa 2 ore per 120 km, frequenti ritardi, parametri di sicurezza non sempre adeguati alle esigenze dell'utenza e del personale di servizio, assenza di centri di interscambio in corrispondenza delle stazioni che fanno capo alle valli laterali, scarso livello di comfort del materiale rotabile, elevato degrado delle stazioni) ha portato la Regione alla sottoscrizione di due Accordi di programma, nel 2004⁹ e nel 2006¹⁰, e di un Accordo di programma quadro interregionale, nel 2008¹¹, per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino, con l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, migliorare l'affidabilità del servizio, realizzare centri di interscambio in corrispondenza delle stazioni di Pont-Saint-Martin, Verrès, Châtillon e Hone.

Il miglioramento delle tratte Aosta/Torino e Aosta/Pré-Saint-Didier permetterà, una volta attivato ed ultimato l'insieme degli interventi¹² previsti:

- l'accesso rapido a tutti i servizi ferroviari presenti a Torino, compresa l'alta capacità nella direzione di Milano;
- di raggiungere agevolmente le destinazioni interne alla città, grazie alla presenza di un maggior numero di stazioni e alla completa integrazione con la rete dei trasporti urbani;
- in territorio valdostano, di promuovere la tratta ferroviaria di valle quale direttrice principale del traffico a cui afferire, in alcune stazioni scelte come nodi di interscambio, una quantità crescente di utenti che oggi utilizzano maggiormente il mezzo privato per i collegamenti intervallivi da e per la città di Aosta.

Più in generale, la debolezza complessiva del sistema infrastrutturale valdostano, con particolare riferimento alle opportunità di collegamento ferroviario da e verso l'esterno della regione, rispetto tanto al territorio nazionale quanto alle regioni francesi e svizzere, andrebbe considerata anche rispetto all'esigenza di colmare i *gap* infrastrutturali interni al Nord-Ovest italiano, in vista del completamento delle grandi reti transeuropee.

Come è noto, nell'ambito dei due grandi corridoi di attraversamento programmati dalla UE, cosiddetti "Corridoio V" (Lisbona-Kiev) e "Corridoio dei due mari" (Genova-Rotterdam) e

⁹ L'Accordo comprende i seguenti interventi: studio di fattibilità per l'adeguamento e il completamento del collegamento ferroviario Aosta-Torino; eliminazione di 11 passaggi a livello lungo la tratta Aosta/Pont Saint Martin; realizzazione di centri di interscambio modale, in corrispondenza delle stazioni di Chatillon, Verrès e Pont-Saint-Martin.

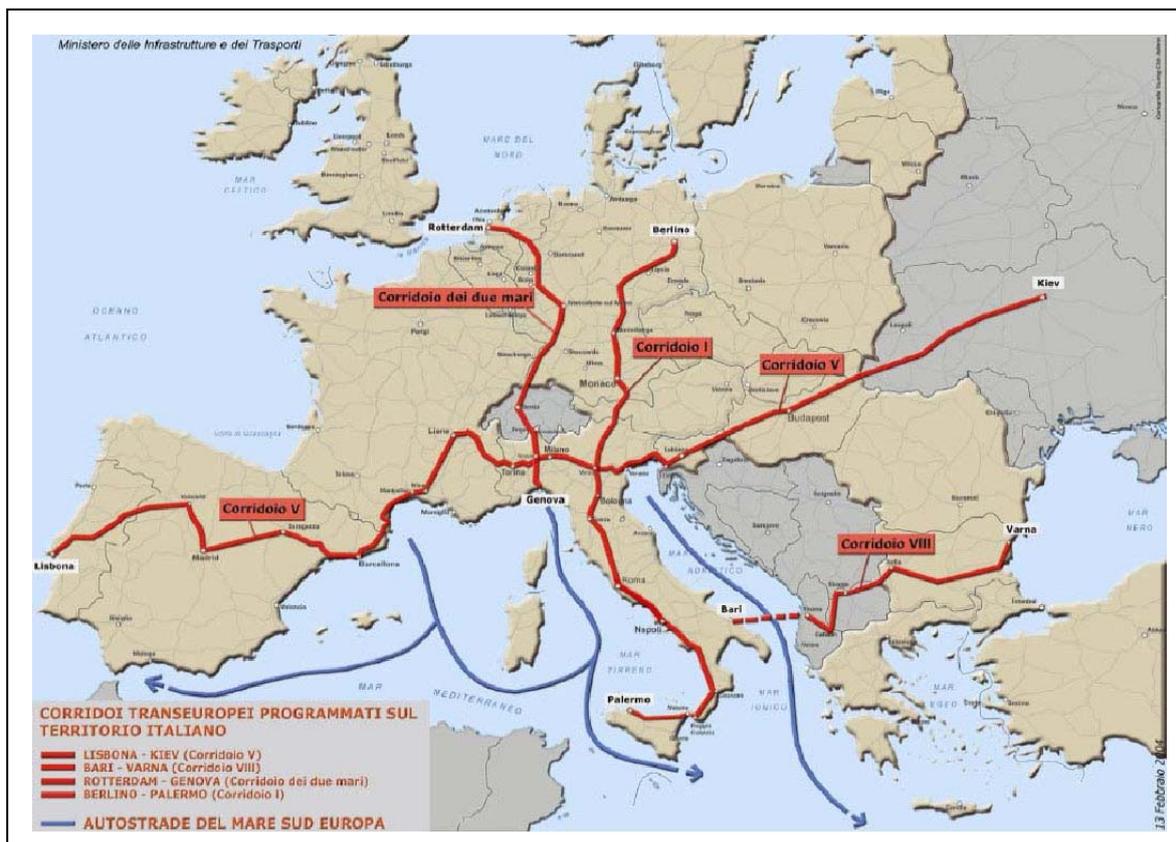
¹⁰ L'Accordo comprende i seguenti interventi: studio di progettazione preliminare e definitiva per la realizzazione del by pass ferroviario della stazione di Chivasso; riqualificazione della stazione di Hône per l'utilizzo quale centro di interscambio modale.

¹¹ L'Accordo comprende i seguenti interventi: progettazione esecutiva e realizzazione del by pass ferroviario della stazione di Chivasso; progettazione preliminare e definitiva della variante Verrès-Chatillon; riqualificazione strutturale del ponte sul torrente Chiusella; progettazione preliminare dei lavori di ottimizzazione della geometria del binario; progettazione preliminare per l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta.

¹² Il programma di adeguamento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino dovrà essere completato, secondo quanto previsto nella sezione programmatica dell'APQ del 2008, con l'attuazione dei seguenti principali interventi sulla tratta valdostana, non appena si realizzeranno i necessari presupposti tecnico-finanziari: realizzazione della variante Verrès-Châtillon; ottimizzazione del binario e rettifica di curve; elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta.

finalizzati all'alta velocità / capacità ferroviaria, i progetti TEN-T n. 6 (Lione-Torino-Milano) e n. 24 (Genova-Basilea) si incrociano presso il nodo di Novara (Figura 11).

Figura 11 – Corridoi transeuropei in programma sul territorio italiano



Fonte: Ministero delle Infrastrutture.

Programmati i corridoi, e senza trascurare le varie difficoltà che possono interpersi alla loro realizzazione (noto è il caso della protesta “No Tav” in Val di Susa), il rafforzamento della maglia di collegamento interna all’area del Nord-Ovest o, in altre parole, la connessione fra i corridoi e territorio costituisce un tema d’interesse prioritario rispetto alle prospettive di competitività complessiva di quest’area del Paese.

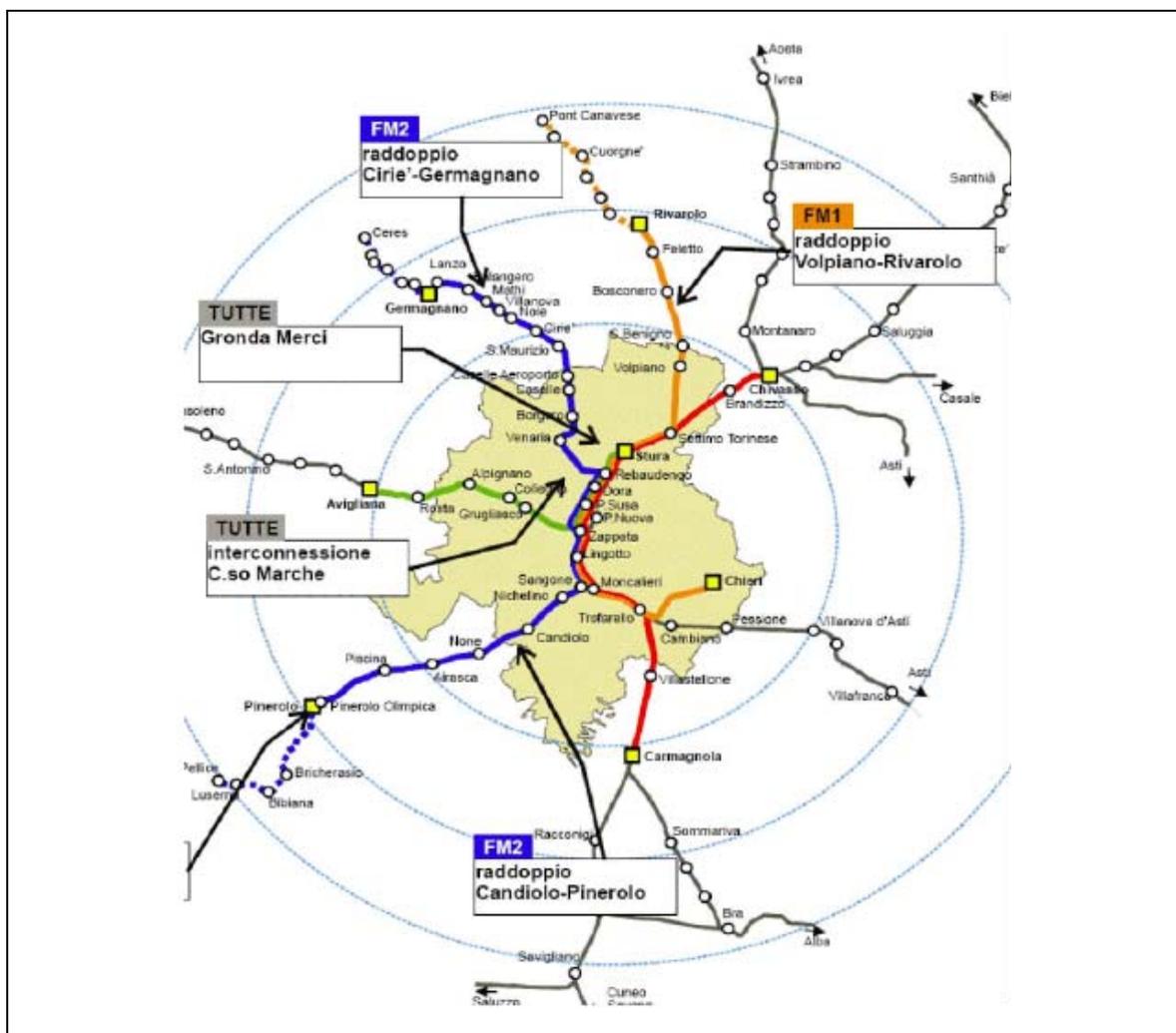
Oltre che la realizzazione di nuove linee ferroviarie veloci ad alta capacità (Frejus-Torino-Milano e Genova-Alessandria), gli interventi previsti a completamento dei corridoi includono il potenziamento delle connessioni ferroviarie Torino-Alessandria, Alessandria-Novara-Domodossola e Cuneo-Ventimiglia. Oltre frontiera, la rete ferroviaria risulta essere già ben strutturata tanto a nord (Ginevra-Sion-Zurigo / Vaduz) quanto ad ovest (Ginevra-Chambéry-Grenoble/Lyon) della Valle d’Aosta, giungendo quasi a lambire i confini regionali sui versanti della Savoia (Bourg-Saint-Maurice), dell’Alta Savoia (Chamonix, Saint-Gervais / Le Fayet) e del Vallese (Martigny, Zermatt). A tal proposito, nel 2003, la Regione Valle d’Aosta ha presentato

al Ministero delle Infrastrutture, d'intesa con il Canton du Valais, il progetto della direttrice ferroviaria del Gran San Bernardo (Aosta-Martigny). Essendo la Confederazione svizzera attualmente impegnata su altri fronti, appare improbabile un'attivazione dell'intervento nel breve periodo.

Pertanto, sia in relazione alle immediate esigenze di rafforzamento delle reti corte interne al Nord-Ovest italiano, sia nella possibile prospettiva di un ampliamento delle opportunità di interconnessione transfrontaliera, un ulteriore potenziamento della tratta ferroviaria esistente tra Aosta e Torino appare giustificato.

In particolare, la ridefinizione del sistema ferroviario metropolitano torinese, avviata fin dalla preparazione dell'evento olimpico del 2006 (Figura 12), sembra porre le condizioni per un immediato innalzamento della *performance* del servizio di trasporto passeggeri.

Figura 12 – Prospettive di estensione del sistema ferroviario metropolitano torinese



Fonte: IRES Piemonte, 2008.

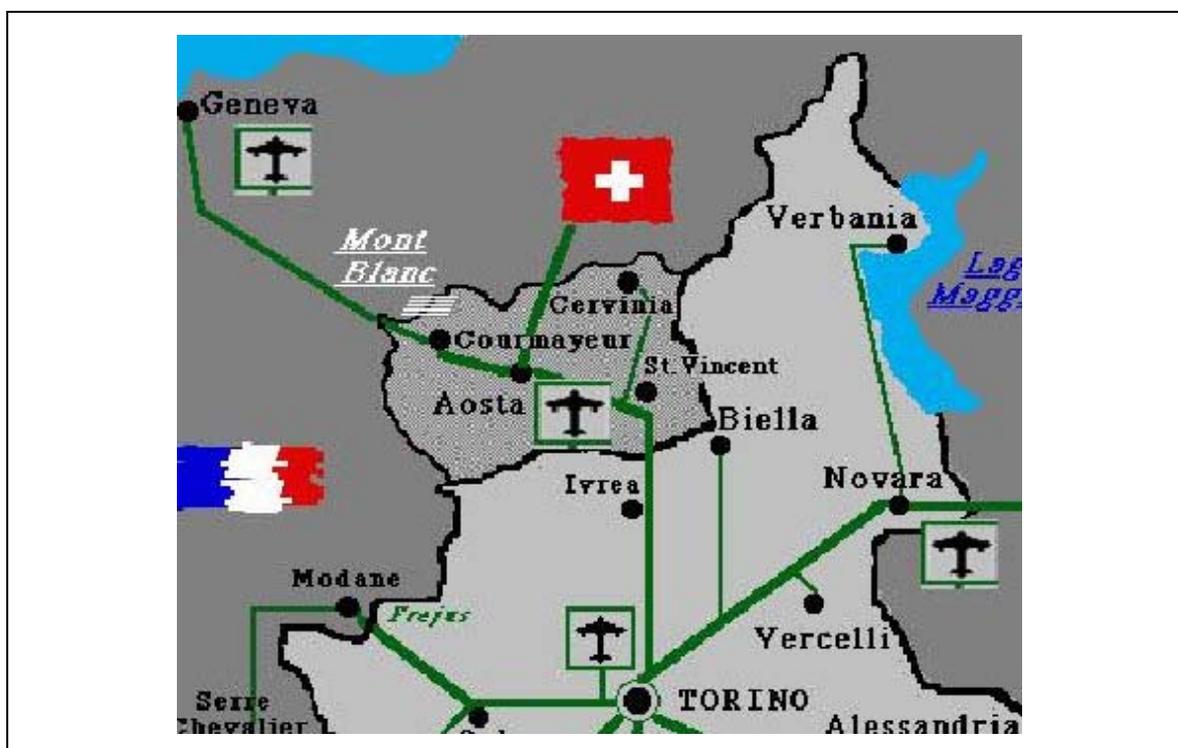
Da una parte, il nuovo passante Lingotto–Porta Susa e il quadruplicamento dell’asse Porta Susa-Stura attestano, di fatto, sulla stazione di Porta Susa la destinazione principale del trasporto passeggeri indirizzato sul capoluogo torinese, con un risparmio di una decina di minuti rispetto alla tradizionale destinazione di Torino Porta Nuova (peraltro, più rapidamente raggiungibile da Porta Susa attraverso la nuova linea metropolitana). D’altra parte, il probabile attestamento sulla stazione di Rebaudengo della linea ferroviaria per l’aeroporto di Torino Caselle potrebbe porre in tempi brevi le condizioni per l’utilizzo della ferrovia valdostana anche al fine di questa ulteriore destinazione (v. oltre).

TRASPORTO AEREO

L’accessibilità regionale è resa ulteriormente difficile dall’assenza di un servizio di collegamenti aerei diretti dal resto del Paese e verso i principali *hub* europei. A livello regionale, l’unico volo di linea dall’aeroporto regionale “Corrado Gex” di Saint-Christophe è la tratta giornaliera verso e da Roma Fiumicino. Anche in questo caso l’indice di dotazione presenta dunque un divario consistente rispetto alle altre aree del Paese, dato un indice regionale pari al 37,33, a fronte di un valore pari a 129,21 a livello circoscrizionale.

La rete circostante della mobilità aerea, a cui occorre fare riferimento per ogni altra destinazione, si attesta sugli aeroporti internazionali localizzati in prossimità delle aree metropolitane più vicine (Milano-Malpensa e Linate, Ginevra e Torino-Caselle) (Figura 13), oltre che su alcuni aeroporti minori e non facilmente raggiungibili (Chambéry, Biella-Cerrione, Sion, Cuneo-Levaldigi).

Figura 13 – Localizzazione delle principali infrastrutture aeroportuali in prossimità della Valle d’Aosta



Fonte: Regione autonoma Valle d’Aosta, 2003.

Malgrado la prossimità relativa dell'aeroporto di Torino Caselle, generalmente il più utilizzato per gli spostamenti aerei da e verso la Valle d'Aosta, vanno tuttavia rilevate le difficoltà oggettive di raggiungimento dell'aeroporto stesso. Il collegamento autostradale consente infatti di raggiungere l'aeroporto in non meno di 1 ora e 20 minuti da Aosta, con mezzo privato o tramite un servizio pubblico di autobus (due corse giornaliere di andata e ritorno). Un collegamento ferroviario diretto è attualmente inesistente e l'opportunità di utilizzare la ferrovia fino a Torino, per poi servirsi dell'autolinea locale (bus ogni mezz'ora dalle Stazioni di Porta Susa e di Porta Nuova) è pressoché proibitiva, dal momento che il tragitto comporta una durata complessiva di circa 3 ore (quasi 2 ore di treno più 40 minuti di autobus, oltre ai tempi di cambio del vettore).

La situazione appena descritta potrebbe però mutare in tempi relativamente brevi, se si considerano gli interventi programmati dalla Regione Piemonte al fine di migliorare l'accessibilità ferroviaria all'aeroporto di Caselle e già attualmente in corso d'opera. In particolare, due successivi Accordi di Programma Quadro hanno disposto, tra l'altro, la progettazione preliminare e definitiva del collegamento ferroviario della tratta Torino-Ceres (rete GTT) con il nodo ferroviario di Torino (rete RFI), oltre all'avvio delle opere preliminari¹³.

In termini più specifici, il progetto prevede il collegamento interrato della Ferrovia Torino-Ceres con il nodo ferroviario di Torino lungo la direttrice di Corso Grosseto per inserirsi nel Passante ferroviario in corrispondenza della futura Stazione Rebaudengo. Qui è prevista la realizzazione di tre binari (due di corsa ed uno di precedenza), così da consentire l'immissione dei convogli GTT sul passante ferroviario RFI, con possibilità di inserimento in entrambe le direzioni (sia verso Porta Susa sia verso Milano).

Nel frattempo in Valle d'Aosta, al fine di potenziare l'operatività dell'aeroporto di Saint-Christophe, nel 2005 è stato sottoscritto un primo Accordo di Programma Quadro, con l'obiettivo del consolidamento e l'incremento del traffico passeggeri, il miglioramento dell'affidabilità del servizio in generale, anche in relazione alle attività della Protezione civile e del Soccorso alpino e di lavoro degli elicotteri e degli aero-taxi. L'Accordo di programma comprende i seguenti interventi: prolungamento della pista di volo; acquisizione e installazione degli apparati di radioassistenza, per permettere l'effettuazione di voli notturni ed in condizioni meteorologiche avverse, incrementando dunque l'attività volativa nel suo complesso.

L'allungamento della pista potrà portare all'incremento delle rotte e del numero di voli giornalieri, ottenibili attraverso il potenziamento del traffico su origini e destinazioni oggi non considerate o poco servite.

Un secondo APQ, sottoscritto nel 2007, approva la realizzazione dei seguenti interventi: la realizzazione della nuova aerostazione passeggeri (terminal), dei parcheggi per auto, autobus e aeromobili e della viabilità; l'acquisizione e installazione delle dotazioni tecnologiche, informatiche e degli arredi. Questo intervento contribuirà ad aumentare la capacità di imbarco e di accoglienza dei passeggeri, anche grazie all'ampliamento e all'adeguamento dell'offerta e della qualità dei servizi aeroportuali al pubblico. Ciò porterà, presumibilmente, anche ad un rafforzamento dei fattori di localizzazione e dei legami di relazione con l'esterno.

¹³ Si tratta dell'APQ "Reti infrastrutturali di trasporto", sottoscritto in ottobre 2006 dalla Regione Piemonte con Ministero dello Sviluppo economico, Ministero delle Infrastrutture, Provincia di Torino, Provincia di Alessandria e GTT – Gruppo Torinese Trasporti, e del seguente "1° Atto integrativo", sottoscritto nel novembre 2007 anche dalla Città di Torino e da RFI – Rete Ferroviaria Italiana.

In conclusione, l'aumento della dotazione infrastrutturale dello scalo di Aosta potrebbe consentire innanzitutto di aumentare la componente di incoming turistico, funzione attualmente svolta soprattutto dagli scali di Torino ed in misura minore da Ginevra, così che l'aeroporto potrebbe rappresentare un'ulteriore fattore di attrazione e contribuire alla creazione all'offerta di pacchetti turistici regionali. Si potrebbero, in questo modo, velocizzare i flussi di ingresso e di uscita dal territorio e permettere una migliore personalizzazione del servizio al cliente di riferimento (es. migliore accessibilità e di conseguenza minori tempi di percorrenza da e per l'aeroporto; rapidità delle procedure di imbarco e sbarco; minore congestione rispetto a scali primari).

Inoltre, sarà possibile accogliere nuove categorie di aeromobili (fino a 70 posti) con il risultato di poter servire non solo nuove tipologie di operatori commerciali (tour operator, vettori charter, regional low cost), ma anche il segmento dei private jet e ampliare l'attività elicotteristica sull'area, attualmente legata ad attività di lavoro aereo, protezione civile e voli turistici, attraverso pacchetti d'offerta congiunti volo + elicottero, per raggiungere rapidamente la destinazione turistica finale e per servizi turistici complementari, come l'eliski.

ICT

Il *digital divide* infrastrutturale tocca la maggior parte delle regioni, a prescindere dal loro potenziale economico. In particolare, le zone con i livelli più elevati di copertura ADSL corrispondono alle aree metropolitane e alle zone del territorio morfologicamente più agevoli da infrastrutturare (pianure e zone ad alta densità di popolazione).

In particolare, nell'accesso alle reti fisse di trasmissione a banda larga, la Valle d'Aosta si colloca nella fascia bassa a raffronto delle altre province italiane quanto a servizi di connettività e quanto alla copertura regionale con reti in fibra ottica per il collegamento su lunga distanza (cd. "Backbone", non disponibile al di fuori della valle centrale, tra Aosta e Torino). La rete, attestata sui NAP (*Neutral access point*) di Aosta e di Pont-Saint-Martin ed altri nella tratta da Aosta a Pré-Saint-Didier, costituisce la dorsale della RUPAR (Rete unitaria per la pubblica amministrazione regionale), che consente la connessione di tutte le sedi dei comuni e delle comunità montane a banda variabile tra 512 Kb e 2 Mbit. Lungo il fondovalle si attestano, inoltre, le aree coperte da connettività a banda larga (tecnologia xDSL), in particolare a Courmayeur, Morgex, nella conurbazione aostana (fino a Saint-Pierre/Aymavilles e Saint-Christophe), a Quart/Nus, Châtillon/Saint-Vincent e da Verrès a Pont-St-Martin, oltre a Perloz e Issime.

La conformazione fisica e il pattern insediativo della regione richiedono inoltre investimenti per la predisposizione di connettività *wireless* per gran parte del territorio, ovvero la ricerca di altre soluzioni tecnologicamente efficienti ed efficaci nel particolare contesto territoriale. Il problema delle convenienze economiche potrebbe rendere tali difetti permanenti (determinando un fallimento del mercato) e, pertanto, si ritiene che questo argomento certamente costituisca un tema prioritario di riflessione strategica.

Le ultime informazioni disponibili in merito alle percentuali di fasce di utilizzatori raggiunti dal servizio DSL sono state ricavate incrociando i dati georeferenziati sulla base delle zone censuarie e relativi agli ultimi censimenti ISTAT con le zone di copertura dichiarate da Telecom. Il risultato ottenuto evidenzia una regione servita in termini di popolazione raggiunta (circa il 70%) in linea con i valori riscontrabili nel nord Italia con punte molto alte nelle zone

maggiormente urbanizzate della vallata centrale. L'incrocio dei dati conferma anche la situazione di estremo disagio delle vallate laterali, malamente servite, con punte di disagio notevoli in corrispondenza delle comunità montane Grand Combin e Walser laddove la copertura è uguale o prossima allo 0%.

L'analisi è stata condotta analizzando, per quanto concerne la popolazione, la situazione dei nuclei raggiunti; a fronte di un totale di circa 53.000 nuclei familiari presenti sul territorio regionale sono raggiunti dalla banda larga circa 37.000 unità, rimanendo in una situazione di sofferenza circa 16.000 nuclei a rischio di *digital divide* pari al 30,5% del totale.

Il settore business, pur godendo di un leggero miglioramento in termini di area di copertura, presenta una sofferenza analoga di quella descritta per il settore residenziale denunciando su di un totale di circa 13.900 aziende circa 4360 prive di servizi telematici adeguati pari al 31,4%.

Solo il 67,3% di strutture pubbliche è raggiunto dalla banda larga, malgrado l'intervento massiccio condotto dall'amministrazione regionale nell'ambito del progetto RUPAR, rimanendo non servite 186 sedi su di un totale di 568.

Al fine di colmare il divario presente sia all'interno delle diverse aree della regione, sia rispetto al resto del territorio circostante, ed abbattere quindi nel breve periodo il digital divide, la Regione ha sottoscritto due Accordi di programma Quadro in materia di e-government e società dell'informazione; in particolare, il secondo, siglato nel 2006, ha previsto, tra gli altri, interventi per incrementare la disponibilità di banda larga a disposizione degli utenti connessi alla RUPAR e contestualmente migliorare la disponibilità di connettività sul territorio.

È da sottolineare come la situazione valdostana vada a trovare una rapida soluzione anche in conseguenza del fatto che all'inizio del 2007, la Regione e Telecom Italia s.p.a. hanno stipulato un protocollo di intesa che prevede l'estensione della copertura della rete a banda larga sul 100% dei comuni valdostani, fino a raggiungere il 96% delle linee telefoniche fisse; è inoltre previsto l'avvio di una collaborazione per lo sviluppo di nuovi servizi di utilità e di e-government basati sulla rete a banda larga, in particolare nel settore sanitario e socio-assistenziale, nei trasporti, nella logistica, nella sicurezza delle persone e del territorio, nella formazione.

Obiettivo dell'intervento pubblico è quello di garantire al 100% della popolazione l'accesso alla banda larga, mediante la creazione di condizioni tali da consentire agli operatori di mercato di infrastrutturare e commercializzare servizi a banda larga anche in zone che presentano un problema di market failure.

1.1.3 Tendenze socioeconomiche

DINAMICHE DI CONTESTO

Le analisi del già citato documento del Ministero delle Infrastrutture *Reti e territori al futuro* (2007) confermano il Nord-Ovest italiano come contesto dinamico e strategico per lo sviluppo del Paese. Le dinamiche del mutamento mostrano di essersi qui sviluppate nell'ultimo decennio secondo articolazioni e relazioni di carattere sostanzialmente policentrico, rendendo sempre meno plausibile l'originario schema gerarchico centro-periferia (Figura 14).

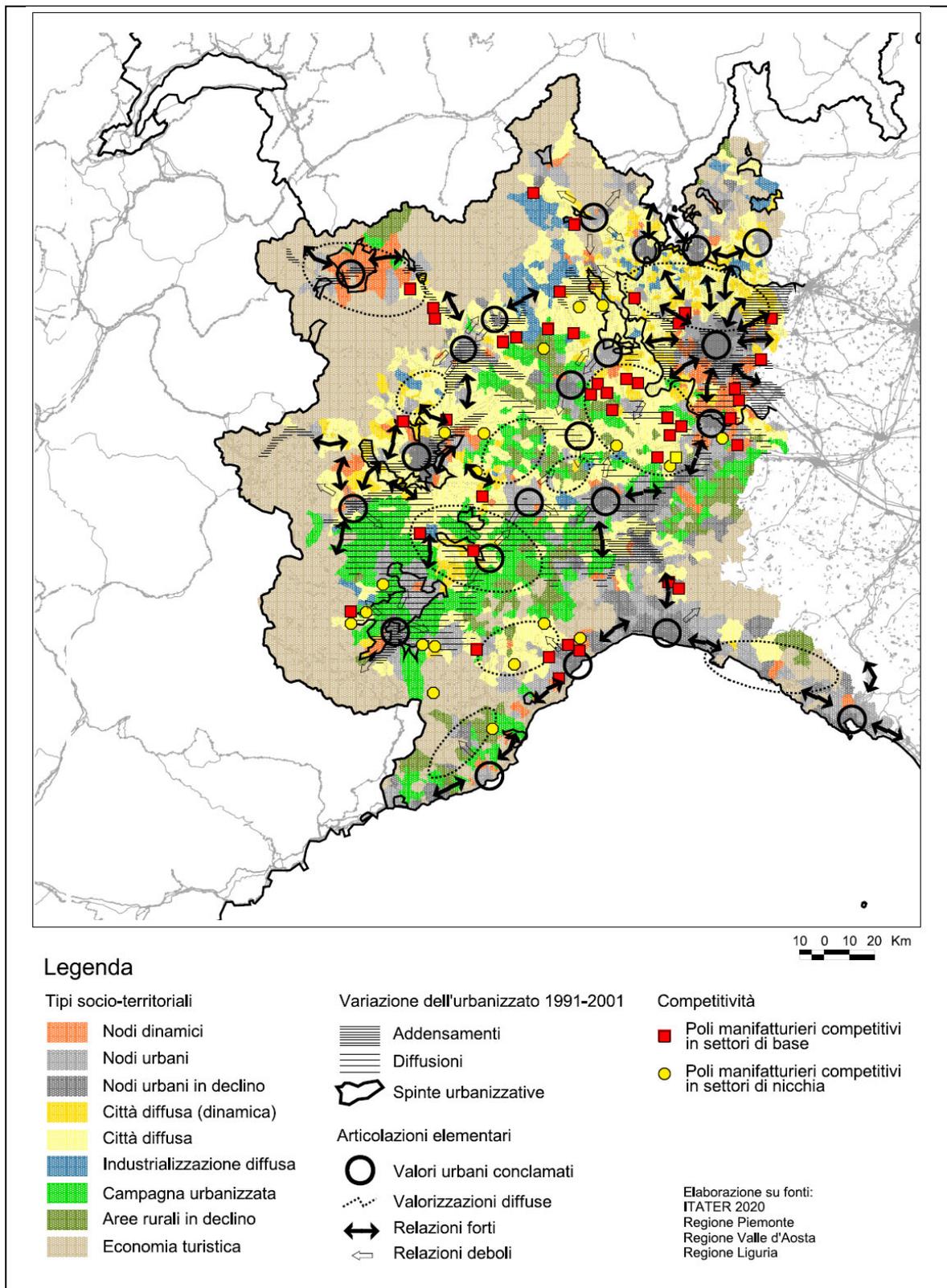
Tra i tipi socio-territoriali identificabili in base ai dati statistici del 2001 (che non possono rendere conto, tuttavia, della “qualità” delle dinamiche del mutamento registrate), i “nodi dinamici” emergono anche in Valle d’Aosta, oltre che in terza cintura delle metropoli milanese e torinese (misti a situazioni di “città diffusa dinamica” in questi casi). Sulla base di dati più circostanziati (v. oltre), la relativa dinamicità del contesto valdostano sembra potersi spiegare più che altro come indotto complessivo delle iniziative regionali di rilancio dello sviluppo locale in questi anni, nel quadro di una perdurante propensione verso la concentrazione spaziale, nel “ristretto” sistema urbano della valle centrale riguardante sia la funzione residenziale, sia il pattern distributivo delle attività produttive.

Se questo è vero, le manifestazioni di dinamismo portano anche in evidenza gli elementi critici del modello insediativo valdostano, consistenti nella ridotta dimensione del sistema urbano complessivo e del nucleo urbano principale; nella frammentazione e nella dispersione della popolazione in comuni e località di dimensioni ridotte o ridottissime; nella presenza di comuni turistici caratterizzati da un sistema ricettivo prevalentemente basato sull’abitazione secondaria; nella scarsità di suoli (pianeggianti) disponibili per le diverse attività, tenuto conto altresì del rischio idrogeologico che connota una parte rilevante del territorio della regione.

Tali condizionamenti, se da una parte confermano l’esistenza di fattori strutturali di debolezza tali da condizionare la traduzione del potenziale dinamico in forme competitive di sviluppo; dall’altra impongono di pensare a questo territorio evitando di trasporre acriticamente categorie assunte da altri contesti. Piuttosto, l’analoga strutturazione insediativa e produttiva della Valle d’Aosta e delle regioni contigue oltre confine (in particolare, Alta Savoia e Vallese) induce a considerare l’opportunità di pianificare economie di scala e giochi a somma positiva, attualmente disincentivati dalla diversa nazionalità di questi territori e dalle tuttora persistenti difficoltà di interconnessione.

Qualche attenzione va infine rivolta ai contesti rurali, ampiamente diffusi lungo l’intera fascia prealpina nord-occidentale ma sottoposti a progressive pressioni insediative e di sostituzione funzionale. Il ruolo socioculturale e ambientale dell’economia rurale è infatti rilevante, sia per gli effetti nella formazione del paesaggio, sia nella riproduzione di valori e tradizioni, sia ancora nella “conservazione” del territorio dal punto di vista idrogeologico e naturalistico.

Figura 14 – Dinamiche del mutamento nel Nord-Ovest italiano



Fonte: Ministero delle Infrastrutture, *Reti e territori al futuro. Materiali per una visione*, Roma 2007.

SETTORI PRODUTTIVI E RISULTATI ECONOMICI

A partire dal 2000, l'economia regionale ha mostrato un andamento nel complesso positivo, anche se con tassi annuali di crescita progressivamente inferiori rispetto all'inizio del decennio; dopo un 2005 di segno negativo, il PIL aumenta nuovamente nel 2006, anche se con un incremento minimo, pari al +0,9%, a fronte di incrementi dell'1,9% a livello nazionale e del 2,0% per la circoscrizione nord-ovest.

Cresce di conseguenza anche il PIL pro-capite, che ammonta a 32.635 euro al 2006, contro un valore medio nazionale pari a 25.031 euro, posizionando la regione seconda soltanto al dato della Provincia Autonoma di Bolzano, pari a 32.696 euro. Il livello di benessere della regione si mantiene elevato, anche se sotto il profilo delle dinamiche economiche si osserva un rallentamento che certamente non deve essere sottovalutato.

Guardando alla formazione del valore aggiunto, l'economia valdostana risulta sempre più terziarizzata, considerando che il contributo del settore dei servizi è ormai pari al 73,1%, contro il 25,5% dell'industria e l'1,3% dell'agricoltura; in particolare, rispetto al dato nazionale e al nord-ovest appare molto ridotto il contributo dell'industria in senso stretto (rispettivamente pari al 13,9%, 20,5% e 25,2%).

Gli ultimi dati disponibili di fonte Unioncamere, rilevano alla fine del 2006 un totale di 14.703 aziende, di cui l'86,6% risultano attive; nel complesso, il numero di aziende rimane stabile dal 1998, con andamento comunque differenziati a livello di macrosettori: l'agricoltura subisce la riduzione maggiore (-28%), ma in calo anche le aziende del comparto estrattivo-manifatturiero (-3%); aumentano le aziende delle costruzioni (+27%) e dei servizi (+6%), con particolare riferimento al terziario avanzato e ai servizi alle imprese, mentre diminuiscono le unità locali per il commercio ed i servizi al dettaglio.

Dal raffronto fra gli ultimi due censimenti generali dell'agricoltura (1991 e 2001) e fra questi e l'ultima indagine campionaria dell'ISTAT sulle strutture agricole (2003), emerge chiaramente il costante calo delle aziende agricole, il cui numero si attesta in 5.082 aziende (2.400 in meno rispetto al 1990). Di queste, quelle "professionali" rilevabili al SIAR (Sistema Informativo Agricolo Regionale) sono circa 3.800. Il numero delle aziende di piccole dimensioni (SAU inferiore a 5 ettari) è oltre il 75% del totale (2003).

La superficie agricola utilizzata (SAU) totale è pari a 53.613 ettari; la SAU media aziendale, che nel 1990 era pari a circa 13 ettari, si riduce a 11,6 ettari nel 2001 e a 10,5 nel 2003, pur rimanendo superiore alla media nazionale (6,7 ettari).

Le aziende agricole valdostane sono in massima parte a conduzione diretta del coltivatore e il trend vede un progressivo abbandono delle altre forme di conduzione; peraltro, è piuttosto diffusa la conduzione part-time. Nel 2000, il 47% dei conduttori aveva un'età superiore a 60 anni, a conferma del forte processo di senilizzazione in corso.

Come anticipato, il valore aggiunto dell'agricoltura rappresenta l'1,3% del totale regionale; la produzione agricola deriva soprattutto dalle produzioni lattiero-casearie (in particolare "Fontina DOP"), ed inoltre vigneti e frutteti, per lo più localizzati nella valle centrale, forniscono produzioni di notevole pregio (vini DOC "Valle d'Aosta DOC - Vallée d'Aoste", mele).

Per quanto riguarda il settore industriale, la struttura produttiva valdostana è caratterizzata da un'elevata parcellizzazione, considerato che è incentrata su una platea di aziende di piccole

dimensioni (circa il 96% ha meno di 10 addetti e soltanto il 2% ha più di 15 addetti). Si riscontra una concentrazione in produzioni tradizionali, da cui una limitata domanda di conoscenza; inoltre, date anche le ridotte dimensioni, la propensione all'investimento è anche ostacolata dalla sottocapitalizzazione delle aziende locali.

L'indebolimento del settore industriale è probabilmente dovuto alla scomparsa di alcuni dei fattori propulsivi della crescita del decennio precedente, a causa della crisi del settore automobilistico e del suo indotto (particolarmente importante in Valle d'Aosta) e delle difficoltà del settore informatico, che in bassa valle registrava numerose aziende attive nell'indotto. Tuttavia, non va trascurata l'influenza che possono avere avuto su questi risultati, almeno per quanto riguarda la fine del periodo, la prolungata chiusura del Traforo del Monte Bianco e gli eventi alluvionali del 2000.

Il comparto turistico locale è costituito da un insieme di settori che, insieme, contribuiscono a formare i prodotti turistici offerti. Mentre le attività *core* sono facilmente individuabili, essendo concentrate nei settori degli alberghi e dei pubblici esercizi e, nella fattispecie del turismo invernale, negli esercizi collegati alla pratica dello sci, la delimitazione del comparto è più sfuocata, coinvolgendo attività diverse per il tempo libero, i trasporti, il commercio al dettaglio, l'artigianato, la cultura ecc..

Il modello di sviluppo turistico, fortemente influenzato dalla prossimità al grande e ricco mercato della pianura padana, ha privilegiato le abitazioni alle strutture ricettive organizzate. Evidentemente ciò determina un uso meno efficiente del territorio e delle sue infrastrutture, e maggiori costi di produzione dei servizi locali, dato il minor grado di utilizzo della capacità ricettiva esistente e della concentrazione temporale della fruizione. Ciò determina inoltre una minore attivazione economica, in termini di attività direttamente ed indirettamente al servizio della ricettività, poiché favorisce la rendita immobiliare a discapito della produzione di servizi ricettivi.

Le strutture ricettive organizzate sono prevalentemente alberghi: essi contano per oltre il 50% delle strutture ricettive presenti in Valle, ai quali corrisponde circa il 40% dei posti letto e soddisfano la domanda di circa il 70% degli arrivi e del 66% delle presenze in Valle¹⁴. Le altre tipologie più importanti in termini di capacità ricettiva (posti letto) sono i campeggi, sebbene la loro attività risulti per ovvie ragioni stagionalmente limitata; in termini di presenze, dopo gli alberghi, le tipologie ricettive quantitativamente più rilevanti sono le Residenze Turistiche Alberghiere (9,7%) e i campeggi (9,5%), e poi anche le case per ferie (6,1%). Gli alberghi sono quasi completamente a gestione familiare, di dimensioni piuttosto limitate (mediamente 23 camere e 45 posti letto per esercizio; gli alberghi delle classi inferiori si connotano per dimensioni medie ancora più ridotte e solo i quattro stelle hanno in media almeno 50 camere e 100 posti letto); mancano dunque di organizzazione manageriale, non fanno riferimento a catene alberghiere, sono complessivamente poco occupati, specialmente quelli delle classi inferiori che rivelano un tasso di riempimento fortemente differenziato.

I dati al 2006 sul movimento turistico rilevano un totale di 872 mila arrivi e 3,3 milioni di presenze, con un andamento differenziato nell'ultimo quinquennio che vede da un lato

¹⁴ Sono evidentemente escluse da queste statistiche le abitazioni turistiche e le seconde case, e i corrispondenti flussi di visitatori, ad eccezione di quelle che vengono ufficialmente intermedie e che tipicamente costituiscono solo una piccola parte di un fenomeno difficile da rilevare.

aumentare del 9% il numero di arrivi, ma ridursi le presenze rispetto al 2002 del 1,6%, anche se nel corso degli ultimi due anni si assiste ad una lieve ripresa.

Disomogenee anche le dinamiche stagionali; si rileva infatti un forte incremento degli arrivi nella stagione estiva, cui corrisponde anche un lieve aumento delle presenze (rispettivamente 14,1% e 0,8%), mentre considerando la stagione invernale si evidenziano dinamiche meno accentuate per gli arrivi (6,3%) e negative per le presenze (-0,8%); ciò è dovuto in particolare ad un calo delle presenze italiane, in parte compensate dall'aumento rilevante della componente estera.

Con circa 26 presenze per abitante, la Valle d'Aosta è, comunque, una delle regioni italiane con la maggiore densità turistica, inferiore solo al Trentino - Alto Adige. Ne consegue che la sua economia, non da oggi, dipende largamente dal turismo. Tuttavia in termini di dinamicità e di qualità, l'offerta turistica presenta non pochi elementi di sofferenza. Le ragioni sono sostanzialmente due:

- la Valle d'Aosta gode di risorse naturali assolutamente impareggiabili e la sua capacità di attrazione turistica si è nel tempo largamente fondata su di esse. Ciò ha costituito una rendita di posizione che non ha sufficientemente stimolato la ricerca di nuovi prodotti e non ha indotto gli operatori ad adeguare la loro offerta ai cambiamenti del mercato;
- la relativamente breve distanza della regione dalle grandi aree metropolitane del Nord Italia (Torino e Milano) ha attratto, sin dagli anni del primo sviluppo economico, una domanda di acquisto immobiliare a fini turistici sempre più consistente che ha generato una elevatissima presenza di seconde case, notoriamente poco utilizzate. Da un lato ciò ha portato reddito (rendita) agli abitanti, dall'altro non ha stimolato un turismo imprenditoriale.

Se oggi gli operatori avvertono più di ieri i limiti di questo modello di sviluppo turistico è perché l'offerta mondiale si è decisamente moltiplicata e la possibilità di fruire di molte altre destinazioni, dalle caratteristiche simili o anche diverse, è diventata relativamente facile e poco costosa.

IL MERCATO DEL LAVORO: PRINCIPALI CARATTERISTICHE E DINAMICHE RECENTI

Il mercato del lavoro valdostano conferma una performance occupazionale complessivamente positiva, come testimonia l'andamento degli indicatori occupazionali nel corso degli ultimi anni ed il confronto con le altre aree del paese:

- il tasso di attività risulta al 2007 pari al 70,4%, contro un valore medio nazionale del 62,5% e del 67,4% per il complesso delle aree che concorrono all'obiettivo Competitività regionale; positivo anche il differenziale considerando la componente femminile del mercato, con valori rispettivamente pari al 62,3%, al 50,7% e al 57,6%;
- il tasso di occupazione si attesta al 68,1%, a fronte di un valore pari al 58,7% a livello nazionale e del 64,5% per le regioni Competitività regionale; superiore anche il tasso di occupazione femminile, pari al 58,6% (rispettivamente 46,6% e 54,2%);
- infine, la realtà valdostana si caratterizza anche per valori molto contenuti della disoccupazione, con un tasso pari al 3,2%, contro il 6,1% nazionale ed il 4,3% delle altre

regioni del centro nord; situazione migliore anche dal lato della componente femminile, con un differenziale di 3 punti rispetto alla media nazionale (4,3%; 7,9%; 5,9%).

Pur a fronte del quadro sostanzialmente positivo, il mercato del lavoro valdostano presenta, tuttavia, alcune criticità. Da un lato, si lamentano difficoltà di reclutamento per posizioni professionali qualificate (eccesso di domanda), in particolare nel settore manifatturiero, e la scarsità relativa di personale qualificato è anche ostacolo ad una strategia di attrazione di imprese dall'esterno. Dall'altro, il *mismatch* fra domanda (di basso profilo) e offerta di lavoro, si deve confrontare tanto con processi che investono le aspettative più elevate della forza lavoro (status, stabilità, prossimità alla residenza), quanto la tipologia e la qualità delle imprese locali. Con particolare riferimento all'offerta di lavoro, anche le aspettative nei confronti del pubblico impiego possono a loro volta allontanare dai settori privati i nuovi entranti sul mercato del lavoro, alimentando una relativa scarsità di offerta attraverso un meccanismo di spiazzamento.

Il tema del *mismatch* tra domanda e offerta di lavoro si lega anche alla questione della qualità del capitale umano disponibile in regione. I livelli di istruzione della popolazione residente, delle forze lavoro e degli occupati presentano alcuni differenziali rispetto ad altre aree territoriali che possono rappresentare un *benchmark* per la regione.

La distribuzione degli occupati valdostani per titolo di studio è sbilanciata sui livelli inferiori, rispetto alle altre regioni italiane: quasi la metà degli occupati valdostani (46,7%) ha al massimo la licenza media inferiore, mentre la quota dei laureati raggiunge il 12,2%. La componente femminile dell'occupazione appare però più scolarizzata di quella maschile.

Un possibile indicatore correlato alla qualità della forza lavoro impiegata può essere ricavato dal livello professionale di inquadramento dei lavoratori nelle aziende. Secondo una recente indagine sulla situazione del settore industriale in Valle d'Aosta, la media del quadriennio 2001-04 indica che oltre il 20% degli addetti appartiene ai livelli più bassi (operai non qualificati ed apprendisti), circa il 45% sono operai qualificati, poco meno del 30% sono tecnici ed impiegati e il restante 5% sono quadri e dirigenti. Tale dinamica, che risente però delle oscillazioni congiunturali e di elementi idiosincratichi, potrebbe costituire un segnale positivo sul lato della domanda di capitale umano.

Per quanto riguarda la domanda di istruzione si può osservare che, dopo la scuola dell'obbligo, si ha un orientamento prevalente verso i licei e istituti magistrali (48,4%), meno di un terzo degli iscritti frequenta un istituto tecnico, ma soltanto circa il 10% del totale degli alunni segue un indirizzo industriale, il restante 20% frequenta un percorso di istruzione professionale. Ciò contribuisce al permanere di un *mismatch* tra domanda e offerta di lavoro, poiché mancano le persone con le competenze tecniche richieste dal mercato.

Gli studenti universitari sono stimabili in circa 3.000 unità, di cui un terzo frequentano l'Università della Valle d'Aosta (di recente avvio). Va rilevato che l'offerta universitaria è prevalentemente incentrata su facoltà legate alle scienze economiche e sociali, anche se di recente, grazie ad un accordo tra Politecnico di Torino, Regione Autonoma Valle d'Aosta, Comune di Verrès e Università della Valle d'Aosta è stato istituito un polo tecnologico a Verrès, che prevede l'attivazione di corsi di laurea triennali in ingegneria informatica ed ingegneria meccatronica. Obiettivo è quello di favorire il trasferimento tecnologico ed allo stesso tempo una maggiore integrazione tra mondo scolastico, universitario e mondo del lavoro (v. oltre).

Infine, con riferimento all'obiettivo di Lisbona volto ad incrementare in misura rilevante il numero di individui che conseguono la laurea in materie tecnico-scientifiche, osserviamo in primo luogo che in termini di stock la Valle d'Aosta parte da un valore notevolmente basso, nettamente inferiore al già modesto livello nazionale. Questo dato può, tuttavia, scontare un errore statistico rilevante; resta comunque il fatto che la distanza tra livello regionale e media nazionale è molto ampia.

RICERCA, SVILUPPO ED INNOVAZIONE

Anche se alcuni indicatori mostrano una tendenza al miglioramento della performance regionale, la Valle d'Aosta mostra nel complesso una situazione di ritardo nell'area degli investimenti in ricerca e sviluppo, soprattutto in confronto alle dinamiche delle aree territoriali limitrofe; nel dettaglio i dati al 2005 mostrano come:

- la spesa in ricerca e sviluppo rappresenta soltanto lo 0,31% del PIL, contro una media nazionale dell'1,09% e un valore medio delle regioni Competitività regionale pari all'1,16%;
- gli addetti impiegati in attività di ricerca e sviluppo sono pari a 1,28 ogni 1.000 abitanti, contro un dato nazionale del 2,91 e del 3,45 per le regioni CRO;
- decisamente limitata la percentuale di laureati in discipline tecnico scientifiche, pari all'1,2% della popolazione 20-29 ogni 1.000 abitanti, contro il valore italiano del 10,7 e dell'area CRO del 12,5%;
- l'attività brevettale risulta modesta sia in valore assoluto, che in rapporto alle dimensioni regionali, anche se in crescita negli ultimi anni.

Un dato positivo è rappresentato dal fatto che nel 2005 la bilancia dei pagamenti tecnologica rileva una posizione netta positiva, con un avanzo di 375.000 euro, ma con un complesso molto limitato di scambi, con entrate pari a 1 mln di euro ed uscite pari a 0,6 milioni.

La situazione appena descritta può derivare anche da una sottostima dovuta alla composizione del settore produttivo, in cui le piccole imprese spesso non rilevano le spese in R&S, ma rimangono ciononostante preoccupanti.

Le difficoltà della regione a promuovere innovazione trovano comunque conferma anche in uno specifico indice di innovazione elaborato a livello europeo, che tiene in considerazione diversi indicatori statistici giudicati rilevanti. Il *Regional National Summary Innovation Index* pone la Valle d'Aosta al 14° posto tra le regioni italiane, appena al di sopra delle regioni del sud.

Molto sinteticamente, la Valle d'Aosta presenta un alto livello di partecipazione alla formazione permanente, un alto numero di brevetti presentati all'Ufficio Europeo Brevetti ed una quota significativa di investimenti in ricerca da parte delle imprese, ma di converso un basso livello di scolarizzazione nella fascia di età compresa tra 25 e 64 anni, un basso livello della spesa pubblica in R&S, una ridotta presenza di PMI innovative nel settore manifatturiero, un basso livello di spesa per l'innovazione ed infine una debole offerta di prodotti nuovi nel settore manifatturiero.

Lo stesso tipo di indice, elaborato a livello italiano con alcuni dati statistici differenti, pone la regione all'11° posto, potendo contare su una buona diffusione di internet ed una elevata spesa informatica per addetto.

La struttura produttiva valdostana, per anni abituata ad operare come subfornitore delle grandi imprese piemontesi (Fiat ed Olivetti principalmente), non ha sviluppato capacità proprie di innovazione, essendo questa determinata dall'esterno. Ora che la produzione non si appoggia più sulle commesse delle grandi imprese vicine, il sistema imprenditoriale, peraltro composto in prevalenza da piccole e piccolissime imprese, fatica a sviluppare iniziative proprie rivolte alla ricerca ed all'innovazione. Si registra, quindi, una debolezza dal lato della domanda di innovazione, che deve essere stimolata anche attraverso adeguate politiche di offerta, alla luce delle difficoltà che il sistema di PMI incontra nello sviluppo di iniziative che possono, in qualche modo, ovviare ai vincoli dei “piccoli numeri”.

Con riferimento al sistema di offerta, il contesto regionale denota la presenza nel capoluogo, da non più d'un decennio, di una Università (Università della Valle d'Aosta), peraltro focalizzata prevalentemente su scienze umanistiche, e di una sede distaccata del Politecnico di Torino per lo svolgimento di un corso di laurea triennale in Ingegneria dell'Informazione.

In merito all'Università, elementi di criticità sono connessi alle sue dimensioni modeste, alla provvisorietà della sede e alla sua dimensione essenzialmente locale, come dimostra il numero ridotto di studenti che provengono da fuori regione; le difficoltà logistiche rappresentano un significativo punto di debolezza, in quanto non è di fatto possibile avere una distribuzione multipolare delle facoltà, ma piuttosto si procede ad un adattamento della distribuzione dei corsi e delle aule sulla base dei locali disponibili. Mancano di conseguenza spazi adeguati per l'attività amministrativa da un lato e per gli studenti dall'altro.

La distribuzione degli spazi in luoghi diversi della città di Aosta e della cintura urbana, inoltre, non permette all'Università di avere una presenza leggibile e di impatto sul contesto urbano.

Nel complesso si riscontra una carenza di integrazione dell'Ateneo con il resto del sistema produttivo e della formazione, da cui il rischio di marginalizzazione scientifica, di *mismatch* e sottoutilizzo del capitale intellettuale.

Tramite gli accordi con il Politecnico, invece, il sistema produttivo valdostano trova possibilità di accesso ai vari Istituti e Centri che fanno capo all'Istituzione universitaria (Si.T.I. – Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione; Distretto tecnologico Torino Wireless; I3P – Incubatore di Imprese Innovative del Politecnico; ISMB – Istituto Superiore “Mario Boella”). La Convenzione di recente sottoscritta al fine della creazione di un polo di eccellenza formativa, di ricerca scientifica e di innovazione tecnologica presso l'Ex Cotonificio Brambilla di Verrès, col contestuale trasferimento ed incremento delle attività del Politecnico in quella sede¹⁵, pone le premesse per un effettivo salto di livello nel campo R&S, oltre che per la migliore articolazione di tali attività sul territorio regionale.

L'offerta è poi arricchita dalla Fondazione “Institut Agricole Régional” (IAR), che opera nel campo della ricerca e della formazione con riguardo all'agricoltura e, grazie alla propria attività, da un lato, consente un costante miglioramento delle tecniche praticate nell'agricoltura di montagna, dall'altro, con la divulgazione delle conoscenze acquisite, contribuisce ad accrescere le conoscenze e le competenze degli allievi.

¹⁵ Convenzione tra Politecnico di Torino, Università della Valle d'Aosta – Université de la Vallée d'Aoste e Regione Valle d'Aosta, per la creazione di un polo di servizi formativi, di ricerca scientifica e innovazione tecnologica nell'edificio denominato “Ex Cotonificio Brambilla”, nel comune di Verrès, sottoscritta dalle parti a Verrès il 29 maggio 2007.

Particolarmente importante e qualificante è l'intensa attività di ricerca e sperimentazione esercitata dallo IAR¹⁶, sia in autonomia, sia in collaborazione con Istituti ed Enti di ricerca nazionali ed europei, titolando lo IAR ad essere classificato come realtà di riferimento per la ricerca in campo agricolo e tra i soggetti più attivi a livello regionale nelle attività di ricerca e innovazione.

Nel campo dei servizi finanziari, deve essere segnalata la presenza della finanziaria regionale Finaosta, che opera con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo socio-economico regionale, promuovendo e sostenendo le attività imprenditoriali attraverso interventi finanziari e consulenziali. Finaosta S.p.A. esercita un ruolo di primo piano nell'applicazione delle leggi e degli strumenti di sostegno alla ricerca industriale ed all'innovazione.

Sono inoltre operativi due incubatori di imprese innovative: la *pépinière* di Aosta e la *pépinière* di Pont-Saint-Martin, ove trovano spazio imprese innovative che operano prevalentemente (ma non solo) nel campo delle ICT e che possono usufruire dei servizi avanzati che tali strutture mettono a loro disposizione. Le *pépinières* sorgono all'interno di complessi architettonici, situati nelle principali aree industriali della Valle d'Aosta, dotati dei servizi più avanzati di connettività e consentono di sostenere la creazione di nuove imprese innovative come importante leva per la crescita economica del territorio. Il contributo delle *pépinières* alla nascita ed alla crescita di imprese innovative può essere ritenuto centrale per il sistema economico valdostano.

Alla luce di quanto osservato, sembra che le prospettive nei prossimi anni debbano orientarsi, oltre che a incrementare lo sviluppo delle iniziative locali più promettenti, alla creazione e al rafforzamento di reti strategiche di cooperazione fra università, centri di ricerca e imprese nel contesto transfrontaliero italo-franco-svizzero, rispetto al quale la Valle d'Aosta appare collocata in posizione (geografica e culturale) particolarmente favorevole. Le varie iniziative riscontrabili non solo nel Canavese (Ivrea) e nella provincia di Torino, ma anche tra Novara, Vercelli e Biella sul versante piemontese, tra Chambéry e Annecy sul versante francese, e tra Ginevra e Losanna e nel Vallese (Sion e Martigny) sul versante svizzero, andranno tenute in debita considerazione a tale proposito.

1.1.4 Stato dell'ambiente

SUOLO

La copertura del suolo del territorio regionale, come di quello nazionale, è stata recentemente indagata attraverso il progetto europeo di telerilevamento denominato Corine Land Cover (CLC) 2000, che prosegue e aggiorna l'indagine iniziata con CLC 1990. I risultati mostrano per la Valle d'Aosta altissime percentuali (90,5%) di territori boscati e ambienti seminaturali, l'8% di aree agricole e l'1,4% di superfici artificiali. Confrontando questi dati con quelli delle altre regioni italiane, risulta che nessuna ha un'analogia estensione di ambienti non utilizzati permanentemente dall'uomo.

¹⁶ Lo IAR investe importanti risorse nella caratterizzazione dei prodotti del territorio, nello studio dei fattori che influenzano la qualità, la sicurezza alimentare e la tipicità delle produzioni. Le attività di ricerca spaziano nei settori di competenza dello IAR, dall'agronomia all'economia agraria, dalla frutticoltura alla viticoltura ed enologia, dalla zootecnia al settore lattiero-caseario.

Il principale elemento di criticità ambientale deriva dal rischio di dissesto dei suoli, giacché oltre il 70% dei comuni della regione possono essere classificati nella fascia elevata della pericolosità per rischio di dissesto idrogeologico, in relazione al rischio di inondazione, in particolare per i centri abitati e le infrastrutture localizzati nel fondovalle dei bacini principali e sulle conoidi, e al rischio di frane e di valanghe. Fornita di un'efficiente rete di monitoraggio nivopluvio-idrometrica (58 stazioni complessive), la difesa del suolo si è organizzata, con impegno crescente negli ultimi anni, attraverso un articolato programma di linee d'intervento, di studi operativi e di azioni sul territorio, ampliando altresì le occasioni di collaborazioni scientifiche e istituzionali.

In generale, il rischio di dissesto idrogeologico nel medio-lungo termine potrebbe aumentare come conseguenza di cambiamenti climatici, quali l'incremento nella frequenza di fenomeni meteorologici estremi, l'alterazione nell'andamento delle stagioni, la riduzione e successiva scomparsa dei ghiacciai, lo scioglimento del *permafrost* nei suoli e negli ammassi rocciosi. Ne deriverebbero in particolare la riduzione della copertura nevosa e il corrispondente incremento dell'instabilità dei suoli e della competizione negli usi della risorsa idrica per le diverse finalità – energetiche, irrigue, idropotabili - con i conseguenti elevati costi ambientali, economici e sociali.

Si segnala inoltre come l'indice di franosità, elaborato da APAT come rapporto tra area interessata da frane e totale della superficie regionale, rileva per la Valle d'Aosta un valore pari al 15,7%, secondo solo a quello della Marche a livello nazionale, e superiore a quello del Trentino (12,1%). La densità dei fenomeni franosi è più bassa (90 fenomeni ogni 100 kmq), ad indicare un'alta estensione media delle frane.

Prendendo in considerazione i maggiori fattori di pressione sul suolo si rileva quanto segue:

- Urbanizzazione e infrastrutture: la Valle d'Aosta ha una superficie urbanizzata nel complesso limitata rispetto al totale regionale, pari al 2,2%, contro una media nazionale del 6,7%; tuttavia le dinamiche crescenti degli ultimi anni evidenziano un incremento della pressione sui suoli;
- Carichi inquinanti di origine civile: le situazioni più problematiche dal lato dei carichi inquinanti civili si riscontrano per il Medio Bacino della Dora Baltea, dove insiste il 45% della popolazione regionale, e quindi dal basso e alto Bacino della Dora Baltea.
- Siti contaminati e siti bonificati: i dati più recenti al 2006 riportano la presenza sul territorio regionale di 7 siti potenzialmente contaminati, 7 siti contaminati, 1 sito bonificato. Tra i siti contaminati di interesse nazionale, si rileva il sito delle vecchie miniere di amianto di Emarèse, per un'area interessata dalla bonifica pari a 14,5 ha;
- Rischio industriale: i dati APAT al 2005 riportano la presenza di 5 stabilimenti con elementi di rischio rilevante per la salute umana e l'ambiente;
- Invasi artificiali: sono presenti 10 invasi, con una dimensione rilevante se confrontata con la dimensione territoriale regionale.

ARIA

Morfologia e condizioni climatiche tipiche di una valle alpina interna influenzano fortemente la distribuzione degli inquinanti atmosferici provenienti da sorgenti emissive. La morfologia del

territorio favorisce la concentrazione delle fonti di emissione in spazi ridotti con conseguenti impatti locali nei pressi dei centri abitati e delle arterie stradali. Il clima, soprattutto per la presenza del fenomeno dell'inversione termica sulla piana di Aosta e i contrasti termici tra versanti e con il fondovalle e le conseguenti brezze, condiziona la concentrazione e distribuzione degli inquinanti per l'andamento stagionale, con una fase invernale in cui la concomitanza di fattori climatici (inversione termica) e antropici (traffico e riscaldamento) determina il raggiungimento di valori anche elevati di presenza di inquinanti nell'atmosfera, mentre in estate la situazione migliora, dato che gli impianti di riscaldamento non funzionano e il clima favorisce la circolazione dell'aria. Nella bella stagione prende invece il sopravvento una forma diversa di alterazione della qualità dell'aria, caratteristica dei mesi a più alta insolazione: lo smog. Si tratta della formazione di sostanze inquinanti "secondarie" a seguito di reazioni di inquinanti "primari" in presenza di forte irraggiamento solare (v. ozono).

Le principali fonti emissive che condizionano la qualità dell'aria sono traffico, riscaldamento e attività produttive. Le sorgenti emissive sono localizzate per lo più sul fondovalle principale e sono rappresentate da sorgenti lineari (principalmente le grandi arterie internazionali, ma anche le strade di accesso ai centri turistici principali), areali (i centri abitati con il traffico urbano e il riscaldamento) e puntuali (le emissioni da camino dei siti industriali). I dati raccolti dal monitoraggio puntuale e le stime modellistiche elaborate dall'ARPA hanno quindi permesso di delineare un quadro generale dell'andamento dei principali inquinanti, ossia:

- Biossido di zolfo (SO₂), legato soprattutto al riscaldamento, con concentrazioni soprattutto nelle aree urbane e nei periodi invernali;
- Biossido di azoto (NO₂) e ossidi di azoto (NO_x), connesso al traffico e in secondo ordine al riscaldamento, con concentrazioni più elevate d'inverno e nelle aree urbane e lungo le grandi arterie;
- Monossido di carbonio (CO) soprattutto per il traffico lento e congestionato;
- Polveri aerodisperse, in connessione agli impianti termici, ai motori diesel e al risollevarlo dovuto allo sfregamento dei pneumatici sull'asfalto, che interessa soprattutto le aree urbane e in prossimità degli assi stradali;
- Ozono (O₃), presente soprattutto nelle stazioni urbane, anche in quelle rurali;
- Benzene (C₆H₆), che si riscontra soprattutto nell'area di Aosta, dato il flusso veicolare.

In particolare, sulla base dello stato della qualità dell'aria e quindi delle esigenze di risanamento, è stata effettuata una zonizzazione del territorio regionale che ha individuato le seguenti aree (figura 15):

- Zona di risanamento (zona A), che comprende sostanzialmente la città di Aosta e dei comuni limitrofi ad alta concentrazione demografica e di attività produttive (14 kmq; 28% della popolazione regionale), in cui si sono registrati superamenti dei limiti normativi per una o più categorie di inquinanti. Le azioni di risanamento da attuare fanno riferimento a specifici scenari di riduzione delle emissioni, elaborati per la città ed il circondario di Aosta e che riguardano misure di riduzione del traffico privato e di riduzione e riorganizzazione del traffico commerciale entro l'area urbana;
- Zona di miglioramento (zona B1) e tutela (zona B2), che comprende principalmente il fondovalle, sia occidentale – da Villeneuve a Courmayeur – che orientale – da Aosta a Pont-Saint-Martin, nonché l'alta valle del Gran San Bernardo; ad esse si aggiungono

anche le valli laterali (ad es. Gressoney, Cogne), caratterizzate da importanti flussi turistici. L'intera area ha un'estensione di 311 kmq ed in essa si concentra il 69% della popolazione regionale. Interessata dalle emissioni legate ai permanenti ed intensi flussi di traffico, sia turistico (verso le stazioni montane) che di attraversamento (verso i Trafori) cui durante la stagione invernale si aggiungono significative emissioni da riscaldamento, l'area è caratterizzata dal verificarsi di locali e temporanee situazioni critiche, per le quali è opportuno attuare interventi di prevenzione anche di durata limitata.

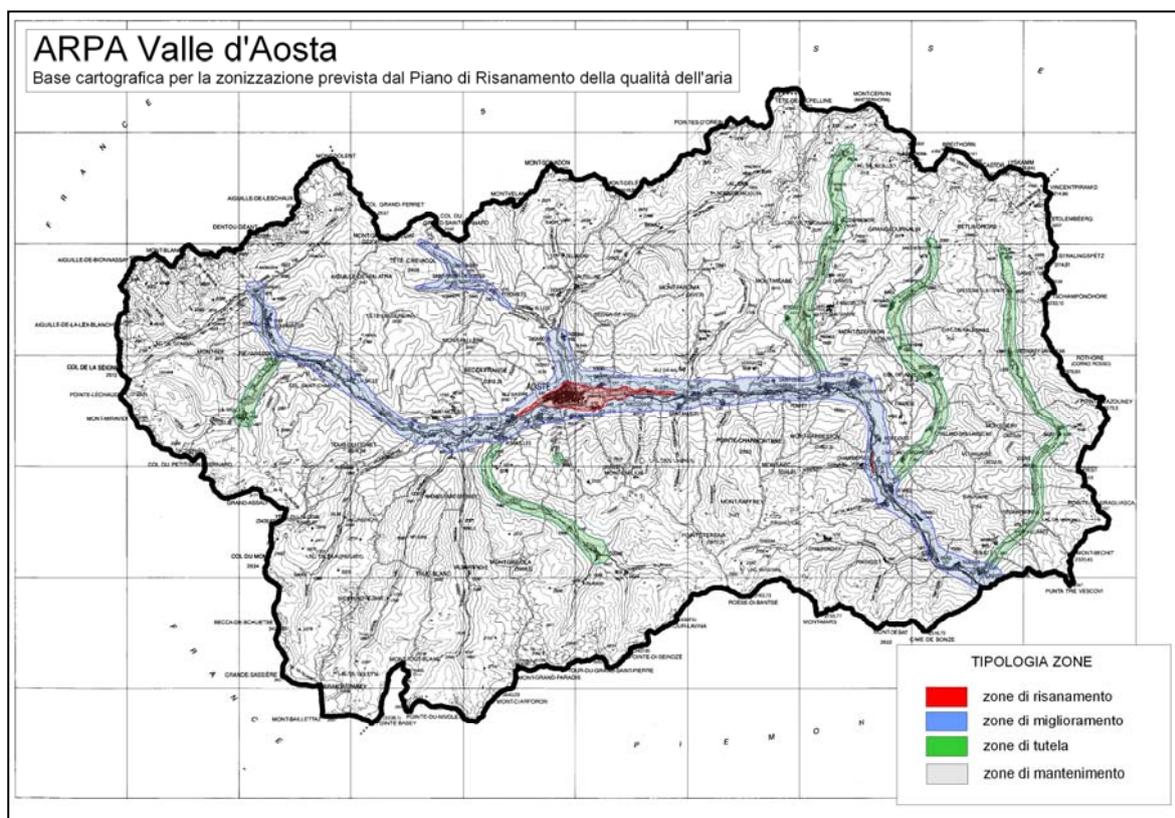
In particolare, nelle zone suddette, gli interventi di risanamento e tutela dovranno interessare i settori della mobilità, delle attività produttive, dei riscaldamenti domestici e sono riconducibili alle categorie seguenti:

- 1) misure per la mobilità e la promozione del trasporto pubblico;
- 2) misure per il miglioramento della gestione del traffico commerciale (ad es., logistica urbana);
- 3) risparmio, efficienza ed innovazione nelle tecnologie energetiche e di riscaldamento.

Gli obiettivi ambientali per le suddette aree fanno riferimento a scenari di riduzione delle emissioni stabiliti al 2010 ed al 2015 e riguardano tutte le principali categorie di inquinanti atmosferici, dalla polveri sottili (PM10), ai biossidi di azoto (NOx) e zolfo (SO2) ed ai benzeni;

- Zona di mantenimento (zona C): si tratta dei restanti 2936 kmq. Di boschi, pascoli e piccoli villaggi nella fascia montana e territori di alta quota, in cui risiede il 3% della popolazione della regione, nei quali i livelli degli inquinanti sono inferiori al valore limite e tali da non comportare il rischio di superamento degli stessi. Le azioni previste in tali aree sono volte ad assicurare il mantenimento delle condizioni di qualità attuale.

Figura 15 – Suddivisione del territorio regionale in zone omogenee dal punto di vista della qualità dell'aria



Fonte: ARPA Valle d'Aosta.

ACQUA

Con la deliberazione del Consiglio regionale n. 1788/XII dell'8 febbraio 2006 è stato approvato il Piano regionale di tutela delle acque ai sensi dell'art. 44 del decreto legislativo n. 152/1999 e successive modificazioni ed integrazioni nel quale sono individuati gli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione dei corpi idrici e gli interventi volti a garantire il loro raggiungimento o mantenimento, nonché le misure di tutela qualitative e quantitative tra loro integrate e coordinate per bacino idrografico¹⁷. Rispetto ai contenuti del Piano è stata precisa scelta dell'Amministrazione quella di ampliare la gamma dei corpi idrici, come oggetto di valutazione e di monitoraggio, a tutti i corsi d'acqua principali della regione, non solo sotto l'aspetto qualitativo - quantitativo, ma anche di quello inerente al contesto ambientale e naturalistico in cui il corso d'acqua è inserito.

La struttura del Piano parte da una raccolta analitica di dati, che sono stati elaborati per fornire indicatori che caratterizzano da un lato gli aspetti quali-quantitativi della risorsa idrica e

¹⁷ Il Piano è lo strumento mediante il quale è disciplinato l'uso delle risorse idriche in un'ottica di sostenibilità ambientale, dove cioè qualsiasi uso delle acque è effettuato salvaguardando le aspettative e i diritti delle generazioni future a fruire di un integro patrimonio ambientale. Gli usi delle acque devono quindi essere indirizzati al risparmio e al rinnovo delle risorse per non pregiudicare il patrimonio idrico, la vivibilità dell'ambiente, l'agricoltura, la fauna e la flora acquatiche, i processi geomorfologici e gli equilibri idrologici.

dall'altro siano rappresentativi del valore ecosistemico dei corpi idrici. Di conseguenza, è stata analizzata la situazione attuale dello stato delle acque superficiali e sotterranee regionali. Dalla fotografia ottenuta è emersa una situazione positiva per ciò che riguarda la qualità delle acque con alcuni problemi legati allo stato delle sponde e agli utilizzi della risorsa idrica. In particolare, il Piano contiene le seguenti considerazioni di sintesi:

- il livello di naturalità dei corsi d'acqua e delle rive è condizionato dalla presenza di un elevato numero di opere trasversali che possono interrompere il continuum fluviale a più riprese lungo uno stesso torrente e da una notevole estensione delle opere spondali;
- l'ecosistema ripario risulta molto frammentario, con sviluppo di boschi ripari e zona umide collegate assolutamente residuale, con possibilità di recupero talvolta problematiche;
- se si eccettua la fruizione per la pratica della pesca, la fruizione dei corsi d'acqua è limitata, anche se in crescita la domanda per sport e ricreazione (rafting, canoa, piste ciclabili, ecc.);
- tutti i corpi idrici più significativi hanno raggiunto lo stato di 'sufficiente' secondo gli standard fissati per il 2008 dal d.lgs. 152/1999, e solo per due tratti rilevanti della Dora Baltea non è stato raggiunto lo standard 'buono' fissato per il 2016;
- in diversi comprensori il livello di trattamento dei reflui idrici non è ancora ottimale;
- in diversi tratti di corsi d'acqua l'entità dei prelievi idrici per i diversi usi è tale che il volume medio residuo in alveo delle risorse idriche è inferiore al 30%.

Il Piano definisce quindi gli interventi di tutela e di risanamento dei corpi idrici regionali e per l'uso sostenibile delle risorse idriche attraverso misure integrate di tutela qualitativa e quantitativa della risorsa stessa. Le misure di tutela qualitativa delle risorse idriche devono garantire la naturale autodepurazione dei corpi idrici e la loro capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e diversificate. Le misure di tutela quantitativa devono garantire la conservazione, il risparmio e il riutilizzo delle risorse idriche per non compromettere il patrimonio idrico regionale e consentirne l'uso, con priorità per l'uso idropotabile prima e di quello agricolo poi, nel rispetto delle condizioni ambientali dei corpi idrici.

Il Piano definisce una strategia di intervento che si articola su tre obiettivi principali allo scopo di mitigare o eliminare gli effetti conseguenti alle problematiche riscontrate. Questi sono:

- di qualità ambientale e per specifica destinazione;
- di tutela e di riqualificazione dell'ecosistema fluviale;
- di tutela quantitativa.

Per ogni obiettivo si sono definite specifiche linee di azione, composte da interventi strutturali e iniziative normative o organizzative per:

- migliorare le condizioni dei corsi d'acqua, attraverso la realizzazione di interventi di riqualificazione ambientale e disciplinando la realizzazione degli interventi in alveo a tutela delle componenti ambientali e dell'ittiofauna;
- migliorare la qualità delle acque attraverso il completamento del sistema di collettamento e di trattamento dei reflui idrici e la riorganizzazione del Servizio idrico integrato; è anche

prevista la ridefinizione della disciplina degli scarichi e l'adozione di specifiche indicazioni tecniche per la gestione degli effluenti zootecnici;

- salvaguardare il regime idrologico e l'ambiente fluviale attraverso la determinazione delle portate di Deflusso Minimo Vitale (DMV) che permette di mantenere buone condizioni vitali del corso d'acqua e la nuova disciplina delle procedure di autorizzazione alla derivazione di acque pubbliche e la revisione delle concessioni di derivazione di acqua pubblica.

RIFIUTI

In Valle d'Aosta il sistema di raccolta e smaltimento dei rifiuti è organizzato in un unico ambito, funzionalmente ripartito a sua volta in diversi livelli territoriali (comunale, di bacino territoriale omogeneo, di piattaforma principale, a sua volta organizzato per fasi diverse di trattamento).

Nel 2005 sono state prodotte oltre 73.000 tonnellate di rifiuti urbani, pari a circa 597 kg per abitante, un valore che pone la regione ben al di sopra della media nazionale, pari a 540,5 kg. La raccolta differenziata ha raggiunto una percentuale pari al 31,3%, valore non ancora in linea con gli standard di legge, ma in crescita rispetto agli anni precedenti e superiore alla media nazionale (25,8%).

La struttura dispersa della popolazione, la discontinuità temporale dei flussi di popolazione e l'esiguità di spazi disponibili per grossi impianti di smaltimento rappresentano alcuni elementi di fragilità che influiscono sulla gestione dei rifiuti; negli ultimi anni tuttavia sono state introdotte alcune misure correttive (in particolare nei sistemi di raccolta), che dovrebbero manifestare effetti positivi nei prossimi tempi.

RUMORE

L'inquinamento acustico è ad oggi uno dei maggiori problemi ambientali nelle nostre città. In Valle d'Aosta la legge regionale n. 9 del 29 marzo 2006 “disposizioni in materia di tutela dall'inquinamento acustico”, nel rispetto dei principi fissati dalla legge 26 ottobre 1995, n. 447¹⁸, detta una serie di norme miranti a:

- prevenire e ridurre gli effetti nocivi e fastidiosi del rumore ambientale originato da sorgenti artificiali;
- tutelare l'ambiente sonoro naturale, considerato come risorsa e parte integrante del paesaggio;
- assicurare il monitoraggio dei livelli di rumorosità ambientale e di esposizione della popolazione;
- assicurare l'informazione ai cittadini in merito al rumore ambientale e ai suoi effetti.

Con l'entrata in vigore della “Legge quadro sull'inquinamento acustico” n. 447 del 1995 vengono fissate tra le competenze dei Comuni quella di predisporre i Piani Comunali di Classificazione Acustica secondo i criteri definiti dalle Regioni. A seguito della entrata in vigore

¹⁸ Legge quadro sull'inquinamento acustico, in G.U. n. 254 del 30 ottobre 1995.

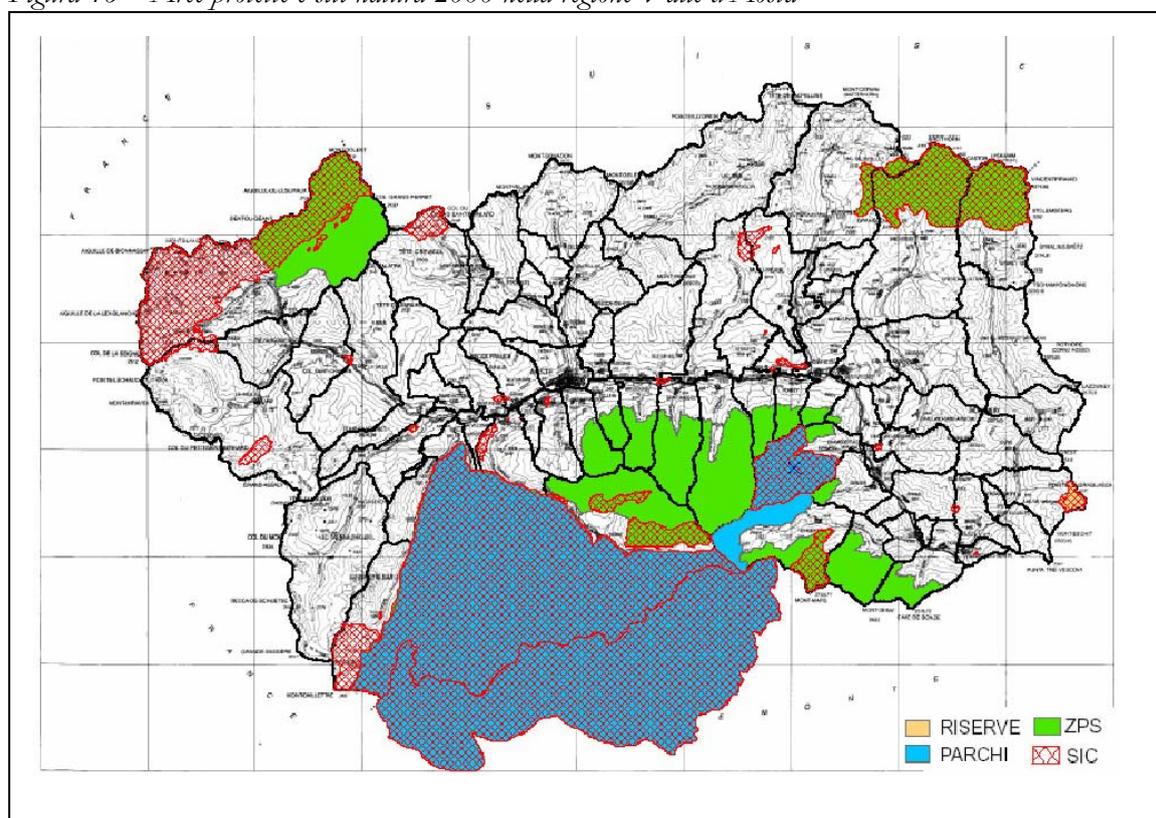
della l.r. 9/2006 la Giunta regionale, sentito il Consiglio permanente degli enti locali, ha definito tali criteri con propria deliberazione n. 3355 del 10 novembre 2006, conformemente ai limiti stabiliti dal DPCM del 1 marzo 1991, “Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell’ambiente esterno”, che ha fissato appunto i limiti per l’inquinamento acustico, facendo riferimento a 6 classi acustiche senza tuttavia indicare una metodologia per la suddivisione del territorio nelle citate classi di cui al DPCM 14 novembre 1997.

A tal riguardo la suddetta legge regionale stabilisce che ogni Comune esegua una classificazione acustica del proprio territorio, ossia la mappatura acustica strategica del territorio comunale in termini di rappresentazione dei livelli sonori nella zona in esame; allo stato attuale soltanto i Comuni di Aosta e Saint-Pierre hanno redatto questa zonizzazione. Sempre in base ai dati APAT, a livello regionali i maggiori problemi sono connessi alle infrastrutture stradali e si riscontrano quindi nell’area di Aosta o nelle zone presso le grandi arterie viarie.

BIODIVERSITÀ

Il contesto regionale è caratterizzato da un complesso e articolato sistema di beni culturali e ambientali, che è ben riassunto nei documenti analitici del Piano territoriale paesistico regionale (1998). In particolare, le molteplici risorse e “unità di paesaggio” individuate dal PTP sull’intero territorio della regione si impennano sulla rete di siti soggetti a protezione speciale, censite più di recente ai sensi della direttiva Habitat e di altri provvedimenti comunitari (Figura 16).

Figura 16 – Aree protette e siti natura 2000 nella regione Valle d’Aosta



Fonte: Regione autonoma Valle d’Aosta.

Il territorio regionale è particolarmente ricco di aree di alto valore ambientale e per questa ragione protette: il Parco nazionale del Gran Paradiso, il più antico parco naturale italiano con un'estensione di circa 37.155 ettari sul territorio valdostano e 33.970 ettari in territorio piemontese; il Parco naturale regionale Mont Avic, istituito con l.r. n. 66 del 1989, con un'estensione di 5.757 ettari sui comuni di Champdepraz e Champorcher; nove riserve naturali istituite, all'inizio degli anni novanta, ai sensi della legge regionale 30 luglio 1991, n° 30 "Norme per l'istituzione di aree naturali protette". Parchi e riserve naturali coprono una percentuale di territorio regionale pari al 13,2 % corrispondente a 43.432,5 ettari.

Inoltre, la rete ecologica Natura 2000 (Tabella 3) è costituita dai siti d'importanza comunitaria (SIC), individuati ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Direttiva Habitat), e dalle zone di protezione speciale (ZPS), individuate ai sensi della Direttiva 79/409/CEE (Direttiva Uccelli). Questa rete comprende attualmente 28 SIC, 5ZPS (Parco nazionale Gran Paradiso, Mont Avic e Mont Emilius, Monte Rosa, Val Ferret, Les Iles di Saint-Marcel) di cui tre, Parco nazionale Gran Paradiso, Monte Rosa e Les Iles di Saint-Marcel coincidono con gli omonimi SIC, mentre la ZPS Mont Avic e Mont Emilius comprende i SIC Mont Avic, Vallone del Grauson, Vallone dell'Urtier e gli Ambienti d'alta quota del vallone della Legna. La superficie totale occupata dalla rete Natura 2000 equivale a 98.687 ettari corrispondenti al 30% circa del territorio regionale.

Tabella 3 – Elenco siti appartenenti alla rete Natura 2000

Codice	SITO	Tipo sito	Area (ha)	Comuni
IT1201000	Parco Nazionale del Gran Paradiso	SIC/ZPS	37.155 (71.125 con Piemonte)	Cogne, Valsavarenche, Aymavilles, Rhemes-N-Dame, Rhemes-St-George, Introd, Villeneuve (Ceresole Reale, Locana, Noasca, Ronco Canavese, Ribordone, Valprato Soana)
IT1201010	Ambienti calcarei d'alta quota della Valle di Rhêmes	SIC	1.593	Rhemes-Notre-Dame
IT1202000	Parco naturale Mont Avic	SIC	5.751	Champdepraz, Champorcher
IT1202020	Mont Avic e Mont Emilius	ZPS	31.544	Cogne, Charvensod, Pollein, Brissogne, Saint-Marcel, Fenis, Chambave, Pontey, Chatillon, Montjovet, Champdepraz, Champorcher, Pontboset, Donnas, Issogne.
IT1203010	Zona umida di Morgex	SIC	30	Morgex, La Salle
IT1203020	Lago di Lolair	SIC	28	Arvier
IT1203030	Formazioni steppiche della Cote de Gargantua	SIC	19	Gressan
IT1203040	Stagno di Loson	SIC	4,5	Verrayes
IT1203050	Lago di Villa	SIC	27	Challand-St-Victor
IT1203060	Stagno di Holay	SIC	3	Pont-St-Martin
IT1204010	Ambienti glaciali del Monte Bianco	SIC	12.557	Courmayeur
IT1204030	Val Ferret	ZPS	9.093	Courmayeur
IT1204032	Talweg della Val Ferret	SIC	120	Courmayeur
IT1204220	Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa	SIC/ZPS	8.645	Valtournenche, Ayas, Gressoney-La-Trinité
IT1205000	Ambienti d'alta quota delle combe Thuilette e Sozin	SIC	356	La Thuile
IT1205020	Ambienti d'alta quota del Colle del Gran San Bernardo	SIC	750	Saint-Rhemy en Bosses
IT1205030	Pont d'Ael	SIC	183	Aymavilles
IT1205034	Castello e miniere abbandonate di Aymavilles	SIC	1,6	Aymavilles
IT1205050	Ambienti xerici di Mont Torretta - Bellon	SIC	49	Saint-Pierre, Sarre
IT1205061	Stazione di Astragalus alopecurus di Cogne	SIC	36	Cogne
IT1205064	Vallone del Grauson	SIC	489	Cogne
IT1205065	Vallone dell'Urtier	SIC	1.506	Cogne
IT1205070	Zona umida di Les Iles di Saint-Marcel	SIC/ZPS	35	Saint-Marcel, Brissogne, Quart, Nus
IT1205081	Ambienti calcarei d'alta quota attorno al Lago Tsan	SIC	453	Torgnon, Nus
IT1205082	Stagno di Lo Ditor	SIC	22	Torgnon
IT1205090	Ambienti xerici di Grand Brison - Cly	SIC	97	Saint-Denis, Verrayes
IT1205100	Ambienti d'alta quota del Vallone della Legna	SIC	1.102	Champorcher
IT1205110	Stazione di Peonia officinalis	SIC	33	Armad, Perloz
IT1203070	Mont Mars	pSIC	380	Fontainemore
IT1205010	Ambienti d'alta quota della Valgrisenche	pSIC	336	Valgrisenche

Fonte: Regione autonoma Valle d'Aosta.

L'elenco completo della rete Natura 2000 è stato approvato con Deliberazione della Giunta regionale n. 1460, in data 29 aprile 2002 e aggiornato dalla Deliberazione della Giunta regionale n. 4233, in data 29 dicembre 2006.

1.2 Sintesi descrittiva

L'analisi delle principali caratteristiche strutturali dell'economia e del mercato del lavoro valdostani evidenzia, unitamente ad aspetti indubbiamente positivi, elementi di criticità che solo parzialmente sono il frutto della recente congiuntura. La stasi della crescita reale del prodotto degli anni novanta, la minore dinamica nominale, gli sfavorevoli differenziali di produttività del lavoro, unitamente ad una situazione di elevata occupazione, crescenti consumi pubblici e privati e sostenuti investimenti, delineano un quadro apparentemente contraddittorio.

Innanzitutto, suggeriscono l'esistenza di una cesura fra il momento della creazione del prodotto e quello della sua distribuzione ed impiego, in particolare fra reddito prodotto e spesa per i consumi. In secondo luogo, mostrano un legame debole fra investimenti e crescita della produttività del lavoro. In generale, nel periodo 1995-2003 la produttività del settore dell'industria in senso stretto è calata in termini reali di circa 2 punti percentuali, pur con rilevanti disomogeneità a livello di comparto. Connesso a tale osservazione è il fatto che, nel corso della seconda metà degli anni novanta, si è verificata una ripresa dell'occupazione industriale che ha interrotto una tendenza di lungo periodo, che aveva portato tra il 1984 e il 1995 a quasi dimezzare l'impiego di lavoro nell'industria. Tutto ciò sembrerebbe però descrivere una crescita industriale ad alta intensità di lavoro. Considerata la rilevanza della competitività di prezzo per ogni settore di attività economica, che non può essere trascurata anche nelle produzioni più pregiate, è evidente che una strategia di sviluppo industriale fortemente connotata sui differenziali di costo non può non rivelarsi di breve respiro per una regione economicamente avanzata. Appare tuttavia utile ricordare che, negli anni più recenti, l'Amministrazione regionale ha comunque operato per ampliare le attività produttive a più alto valore aggiunto, sia favorendo l'insediamento di imprese innovative, sia sostenendo la ricerca e l'innovazione tecnologica, che pure ancora mostra livelli non adeguati ad un contesto che voglia competere con le aree più forti dell'Europa e del Mondo.

La crescente terziarizzazione occupazionale e produttiva, in una regione con un già sottile apparato manifatturiero, ha consentito i classici vantaggi dell'aggiustamento strutturale, giacché i settori terziari nei quali l'impiego del lavoro cresce di più sono anche quelli che hanno associato il più elevato prodotto per addetto. Si tratta però, prevalentemente, di settori caratterizzati da mercati a bassa struttura competitiva, dove la produttività cresce di meno; ovvero di settori inidonei a trasformare i temporanei vantaggi dell'aggiustamento strutturale in permanenti vantaggi per la crescita economica.

Risulta centrale, di conseguenza, continuare a sostenere lo spostamento della produzione verso settori innovativi, ove il vantaggio concorrenziale non è sul prezzo, ma piuttosto sulla qualità e sul contenuto innovativo del prodotto o del servizio.

Tra i settori che hanno maggiore bisogno di innovazione deve essere annoverato il turismo, che nella regione riveste un ruolo primario nella produzione del reddito. La sostanziale

stagnazione degli arrivi e delle presenze degli ultimi anni, oltre che la connotazione della montagna quale prodotto maturo in termini di offerta, pongono la necessità di attivare nuovi canali di offerta legati al patrimonio naturale e culturale di cui è ampiamente dotata la regione, coinvolgendo in questo modo anche le aree della media montagna che oggi soffrono di una mancanza di identità, strette tra il fondovalle (ove trovano collocazione le attività produttive) e l'alta montagna (ove trovano collocazione i maggiori centri di richiamo turistico).

Nonostante le sue ridotte dimensioni, dunque, la regione ha, al proprio interno, aree di diversa connotazione, con specifiche necessità di sostegno. Queste aree dovrebbero avere la possibilità di definire la propria vocazione e determinare il pattern di sviluppo, sia esso associato alla promozione di beni naturali (siti protetti, siti Natura 2000 e geositi), sia alla valorizzazione dei beni culturali (ad esempio il sistema dei castelli, i percorsi storico-culturali nell'ambito della città di Aosta, i parchi minerari) e allo sviluppo delle attività produttive.

I bassi tassi di innovazione trovano riscontro e conferma anche in uno sfruttamento ancora non adeguato delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione. Da un lato, rimangono ancora escluse dalla possibilità di usufruire dei servizi che sfruttano la banda larga molte aree della regione che, sebbene raccolgano una minima parte degli operatori economici e della popolazione (si tratta delle aree più marginali), devono poter usufruire delle stesse condizioni del resto della regione, per non determinare un *digital divide* territoriale. Dall'altro, sono ancora poco sfruttati tutti i servizi maggiormente innovativi basati proprio sulle ICT, nonostante sia ampiamente riconosciuto il vantaggio competitivo che essi producono sulle imprese che li utilizzano e nonostante tali servizi possano incrementare la fruibilità del patrimonio culturale e naturale.

La regione ha nell'ambiente il proprio punto di forza; tuttavia, le sue aree urbane, a causa del fatto che sono localizzate in zone di fondo valle e quindi "chiuse" dalle montagne, soffrono di problemi di qualità dell'aria. La città di Aosta durante il periodo invernale ha la necessità di bloccare il traffico per diminuire i tassi di inquinamento. Per tale motivo, risulta necessario promuovere sistemi di trasporto non inquinanti che consentano l'accesso al centro cittadino. In tema di ambiente, spicca il dato della pressoché totale autosufficienza energetica della regione, grazie alla presenza delle numerose centrali idroelettriche. La regione, proprietaria delle centrali, ha specifiche competenze in tema di produzione di energia, che possono essere valorizzate anche per la promozione delle fonti rinnovabili alternative, consentendo così una maggiore tutela dell'ambiente.

Promuovere lo sviluppo di una regione a bassa densità, in territorio montuoso e di frontiera, di piccole dimensioni e priva di poli in grado di generare un effetto urbano, con rilevanti punti di debolezza del sistema produttivo, ma caratterizzata da un alto tenore di vita e da un'elevata qualità della vita che si vogliono mantenere e rafforzare, costituisce senza dubbio una sfida difficile. Tanto più se tali obiettivi devono essere coniugati con quelli della conservazione dei caratteri che concorrono a definire il profilo di una comunità socialmente e culturalmente coesa e di un ambiente naturale di pregio connaturato all'identità locale.

1.3 Analisi SWOT e conclusioni

L'analisi SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) è volta a rilevare i punti di forza e di debolezza, le opportunità e le minacce emergenti dal quadro descritto, utili a delineare un punto di vista sintetico e mirato per la costruzione della strategia del programma.

L'analisi che segue è dunque applicata ai quattro ambiti in cui è stata organizzata, nei paragrafi precedenti, la descrizione del contesto, vale a dire:

- 1) Caratteristiche territoriali e insediative;
- 2) Dotazioni infrastrutturali;
- 3) Tendenze socioeconomiche;
- 4) Stato dell'ambiente.

In particolare, la Tabella 4 illustra i principali *punti di forza e di debolezza* emergenti dall'analisi dei quattro suddetti ambiti; la Tabella 5 è volta a richiamare *opportunità e minacce*. Segue un commento di sintesi conclusiva.

Tabella 4 – Tabella di analisi SWOT (Punti di forza/ Punti di debolezza)

Punti di forza	Punti di debolezza
1. Caratteristiche territoriali e insediative	
<ul style="list-style-type: none"> - Centralità della conurbazione aostana come area urbana funzionale di oltre 50.000 abitanti - Asse urbano Châtillon / Ivrea come area urbana funzionale secondaria (oltre 20.000 abitanti) - Polarità urbane minori nell'alta valle (Courmayeur, Morgex, Villeneuve) - Contesto amministrativo di piccole dimensioni, facilmente "accessibile" e orientato a soddisfare i bisogni degli operatori economici 	<ul style="list-style-type: none"> - Vincoli, difficoltà e sovraccosti di varia natura dovuti alla posizione e alla morfologia del territorio regionale - Sostanziale isolamento e modeste dimensioni delle aree urbane funzionali valdostane rispetto al contesto - Qualità urbanistica delle località turistiche e qualità edilizia dei fabbricati residenziali e pubblici, assetto e manutenzione delle infrastrutture in molti casi non all'altezza del paesaggio alpino - Tendenza all'abbandono dei territori montani e rischio di degrado del patrimonio edilizio tipico
2. Dotazioni infrastrutturali	
<ul style="list-style-type: none"> - Buona dotazione autostradale e stradale e valichi del Monte Bianco e del Gran San Bernardo - Connessione ferroviaria diretta Aosta / Torino (e Milano, via Chivasso) e, a livello locale, Aosta / Pré-Saint-Didier - Aeroporto regionale di Saint-Christophe "Corrado Gex" - Rete in fibra ottica lungo il fondovalle fra Pont-Saint-Martin e Aosta - Rete unitaria per la pubblica amministrazione regionale (Rupar) e connessione completa degli Enti locali, dell'Amministrazione regionale, dell'USL, della Camera di Commercio e dell'Università della Valle d'Aosta - Stipula di un accordo con Telecom Italia S.p.A. per portare la banda larga sul territorio regionale - Sviluppo di infrastrutture <i>wireless</i>, anche con utilizzo di tecnologie sperimentali 	<ul style="list-style-type: none"> - Condizione generale e prevalente di "transiti subiti" più che di "trasporti gestiti" - Consistente transito di TIR sull'autostrada (c.a. 1.500/g) e conseguenti problemi di sicurezza e di inquinamento ambientale, visivo e acustico diffuso e localizzato - Fragilità relativa delle connessioni esterne autostradali e stradali (rischio periodico di isolamento per cause di evento naturale) - Trasporto privato assai più utilizzato del trasporto pubblico (mobilità regionale ed extra-regionale) con congestioni diffuse e localizzate - Rete ferroviaria ridotta, obsoleta e periferica a livello nazionale; trasporto ferroviario marginale e inadeguato a standard europei - Assenza di connessioni ferroviarie internazionali, particolarmente allarmante nel momento in cui la ferrovia assume centralità nel quadro delle politiche di trasporto europee - Persistenti condizioni di inefficienza logistica nella connessione con Piemonte e Nord Italia - Dotazione aeroportuale ridotta, anche se in corso di ammodernamento per una migliore efficienza - Collocazione nella "fascia bassa" tra le regioni italiane quanto a servizi di connettività - Copertura regionale della connettività a

Punti di forza	Punti di debolezza
	banda larga (xDSL) incompleta - Scarsa diffusione dei servizi ICT presso cittadini, turisti ed operatori economici
3. Tendenze socioeconomiche	
<ul style="list-style-type: none"> - Bacini di imprese della piana di Aosta e della Bassa Valle - Presenza delle <i>pépinières d'entreprises</i> di Aosta e Pont-Saint-Martin - Elevate potenzialità di imprese operanti in settori di nicchia (es. energie rinnovabili) - Presenza dell'Università della VdA e del Politecnico di Torino - Centri di eccellenza "locali" (Institut Agricole, USL, Fondazione per la formazione professionale turistica, Fondazione Montagna Sicura, Istituto Angelo Mosso) - Ampia dotazione regionale di risorse turistiche; - Stazioni e località turistiche invernali/estive 	<ul style="list-style-type: none"> - Sistema produttivo di piccole dimensioni e segmentato su più attività, con bassa domanda di ricerca e innovazione poiché posizionato su produzioni tradizionali o indotto che non produce R&ST - Difficoltà per le imprese ad effettuare investimenti in R&ST a causa piccole dimensioni e sottocapitalizzazione - Scarsità di professionalità qualificate e di competenze tecnologiche e di contatti tra imprese e università o centri di ricerca a fini collaborativi nell'ambito di progetti di innovazione - Carenza, nel mercato del lavoro, di figure professionali qualificate - Scarsa propensione, sia del pubblico che del privato, ad investire in R&S e scarsa propensione delle PMI all'innovazione, anche nel turismo - Dimensioni modeste dell'Università VdA, sede provvisoria e "dispersa" sul territorio urbano, debole componente tecnologica - Assenza d'integrazione dell'Università con il resto del sistema produttivo e della formazione - Turismo invernale esposto a forte concorrenza con territori limitrofi - Turismo imperniato sugli sport invernali, con minore attenzione per l'impiego del patrimonio naturale e culturale a fini turistici
4. Stato dell'ambiente	
<ul style="list-style-type: none"> - Quota elevata di territorio sottoposto a tutela - Presenza di un patrimonio naturale e culturale (es. sistema dei castelli; aree Natura 2000) di particolare pregio - Sensibilità al tema dei trasporti puliti nelle aree urbane - Forme di cooperazione interregionale per servizi meteo e scambio informativo 	<ul style="list-style-type: none"> - Inquinamento ambientale, visivo e acustico diffuso e localizzato dovuto al consistente transito di TIR sull'autostrada (c.a. 1.500/g) - Scarsa propensione all'uso del trasporto pubblico locale - Attenzione prevalentemente rivolta al recupero del patrimonio culturale e naturale e meno all'aspetto di valorizzazione economica - Presenza di siti turistici in declino dal punto di vista ambientale Presenza di siti contaminati e di un sito contaminato di interesse nazionale

Tabella 5 – Tabella di analisi SWOT (Opportunità /Minacce)

Opportunità	Minacce
1. Caratteristiche territoriali e insediative	
<ul style="list-style-type: none"> - Collocazione nel cuore della macroregione alpina - Convenzione delle Alpi e relativi protocolli; - Via Alpina ed Espace Mont Blanc - Rafforzamento delle relazioni cooperative con le aree urbane funzionali di rango uguale o superiore nel contesto transfrontaliero italo-franco-svizzero (posizione strategica grazie al bilinguismo) - Accompagnamento delle progettualità locali 	<ul style="list-style-type: none"> - Ulteriori diseconomie e svantaggi nella competizione interurbana - Perdita dell'identità culturale locale e del senso di appartenenza
2. Dotazioni infrastrutturali	
<ul style="list-style-type: none"> - Revisione strategica dell'impostazione complessiva del sistema delle connessioni extraregionali, eccessivamente dipendente dalla mobilità autostradale e stradale - Possibilità di aumentare l'efficienza e la sicurezza del sistema della mobilità autostradale e stradale - Possibilità di un coordinamento interregionale dei transiti nel settore alpino nord-occidentale, con servizio informativo per gli automobilisti - Possibilità di migliorare i collegamenti fra autostrada e nodi urbani della Valle centrale (grande mobilità / mobilità locale), con particolare attenzione agli svincoli stradali verso le valli laterali - Prossima realizzazione dei corridoi TAV transeuropei a sud e ad ovest della regione (incrocio a Novara) - Applicazione di nuove tecnologie utili ad aggirare i deficit strutturali dell'aeroporto (es. navigazione satellitare) - Miglioramento dei collegamenti interni alla regione da e per l'aeroporto - Intensificazione del trasporto pubblico su strada verso gli aeroporti internazionali circostanti - Utilizzo della ferrovia per il raggiungimento di Torino Caselle - Evoluzione tecnologica e diffusione della banda larga, in particolare con sistemi <i>wireless</i> e via satellite 	<ul style="list-style-type: none"> - Esposizione del transito regionale a modificazioni improvvise del sistema nord-occidentale dei transiti alpini - Isolamento periodico delle connessioni esterne autostradali e stradali per cause di evento naturale (es. alluvione 2000) - Chiusura periodico dei tunnel transfrontalieri per neve o incidenti (es. Monte Bianco 1999) - Contesto politico internazionale (UE, CH) e in ambito alpino (Convenzione alpina) propenso a disincentivare il trasporto su gomma - Costi e quadro politico nazionale e internazionale sfavorevole a una connessione ferroviaria internazionale della Valle d'Aosta - Sostanziale isolamento dalle reti transeuropee e ulteriore marginalizzazione nel contesto internazionale - Costi elevati per la predisposizione di connettività <i>wireless</i> - Isolamento da reti di comunicazione e informazione - Perdita di competitività del sistema produttivo e del sistema economico regionale a causa della scarsa dotazione infrastrutturale

Opportunità	Minacce
3. Tendenze socioeconomiche	
<ul style="list-style-type: none"> - Prossimità delle PMI locali alle imprese committenti e ai loro centri di R&ST nell'area piemontese e transfrontaliera e conseguente possibilità di partecipazione a reti nazionali e internazionali tra centri di eccellenza nell'ambito della R&S - Presenza di poli di eccellenza nelle aree limitrofe e transfrontaliere (Torino Wireless) - Creazione del polo universitario attraverso la riconversione della Caserma Testafochi - Possibilità di accordi con il Politecnico di Torino sui temi della ricerca - Prossimità relativa di altre Università (Université de Genève, Université de Lausanne, Université de Savoie, Università del Piemonte orientale) e dei poli di ricerca tecnologica di Torino/Ivrea, Ginevra, Losanna, Chambéry/Annecy, Sion/Martigny, Biella) - Presenza di siti turistici poco conosciuti ma dal forte potenziale - Sviluppo turistico in ottica di filiera - Sostenere il turismo invernale, attenuandone gli impatti ambientali, ma puntare sul turismo estivo e di mezza stagione come “nuova frontiera” - Integrazione delle attività agricole e turistiche, con l'estensione delle attività agrituristiche in un'ottica di “albergo diffuso” 	<ul style="list-style-type: none"> - Presenza, all'esterno dell'area, di poli di eccellenza che rendono meno appetibili le opportunità offerte sul territorio regionale - Tendenza dei sistemi d'impresa innovativi a concentrarsi lungo i corridoi europei e alle direttrici di trasporto meglio strutturate (c.d. “effetto pompa”) - Isolamento delle PMI rispetto alle reti nazionali ed internazionali - Marginalizzazione scientifica, <i>mismatch</i> e sottoutilizzo del capitale intellettuale, “fuga dei cervelli” - Ulteriore perdita di competitività delle imprese valdostane e marginalizzazione del sistema industriale regionale - Calo della domanda per turismo tradizionale di montagna - Impatti sociali strutturali dell'economia turistica: stagionalità e ricambio generazionale, carenza di servizi sociali nelle stazioni in quota e nei piccoli centri, costi della vita mediamente più elevati e rischio di perdita di identità - Ciclo di vita del prodotto del turismo alpino nella fase di maturità (opportunità limitate) - Turismo invernale esposto a forte concorrenza fra territori limitrofi - Esistenza o comparsa di nuovi <i>competitor</i> turistici internazionali (es. area Pirenei)
4. Stato dell'ambiente	
<ul style="list-style-type: none"> - Commissione internazionale per la protezione delle Alpi (CIPRA) - <i>Réseau Alpin des espaces protégés</i> - Riduzione degli impatti del traffico autostradale e stradale in termini di inquinamento ambientale, visivo e acustico - Sviluppo di tecnologie alternative di produzione energetica - Domanda turistica di beni ambientali e culturali in crescita 	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento dell'inquinamento nelle aree urbane - Moltiplicarsi di aree abbandonate - Attenzione minore per i territori esposti a rischio tecnologico - Attività di difesa del suolo alpino impostate secondo normative nazionali differenti e con attenzione diversa alle componenti del rischio - Impatti ambientali strutturali dell'economia turistica: inquinamenti (aria, rifiuti, rumore) e consumo del territorio (suolo, acque, ecc.)

In sintesi, le **caratteristiche territoriali e insediative** della regione conducono ad individuare, quale principale punto di forza, le polarità urbane funzionali distribuite lungo l'asse del fondovalle (non solo la Piana Aostana, ma anche le articolazioni urbane dell'Alta e, soprattutto, della Bassa Valle). L'azione regionale sembra doversi orientare, in questo caso, a valorizzarne a pieno le funzionalità in un'ottica policentrica e di apertura verso l'esterno, provvedendo per quanto possibile a ridurre i costi di natura geomorfologica e posizionale, senza trascurare l'esigenza di assetti qualitativi all'altezza del paesaggio regionale.

La collocazione fisica e programmatica della regione all'interno della macroregione alpina sembra essere la prima opportunità da considerare, a incominciare da un rafforzamento delle relazioni fisiche e funzionali, nel contesto transfrontaliero imperniato intorno al massiccio del Monte Bianco ed estendibile nel raggio dell'intero Nord-Ovest italiano. Ulteriori diseconomie e svantaggi nella competizione interterritoriale e la progressiva perdita dell'identità culturale locale rappresentano la prima minaccia che si oppone a tale prospettiva.

Quanto alle **dotazioni infrastrutturali**, lo stato relativamente soddisfacente dell'armatura stradale ed autostradale e i progressi recenti ottenuti nello sviluppo delle reti informatiche contrastano con la persistente inadeguatezza della rete ferroviaria e del sistema delle connessioni aeree, nell'attesa che comincino a manifestarsi gli effetti degli interventi programmati ed in corso di realizzazione. Da una parte, congelata per il momento (ma non esclusa in via definitiva) l'ipotesi di una connessione ferroviaria internazionale, appare indispensabile proseguire l'impegno diretto all'adeguamento della ferrovia regionale, non senza avere risolto il nodo delle opzioni funzionali rispetto alla domanda esistente e potenziale (residenti e turisti) rispetto alle diverse destinazioni e funzioni locali (tratte dell'Alta Valle e della Bassa Valle). Dall'altra parte, non devono trascurarsi i problemi di gestione della rete stradale e autostradale (sicurezza, congestioni localizzate, ecc.), così come le opportunità che ulteriori investimenti mirati nelle ICT potrebbero offrire.

Più in generale, tanto la prossimità dei grandi corridoi TAV in corso di completamento, quanto il progresso incessante nel campo delle nuove tecnologie pongono opportunità che la regione deve saper cogliere. In tale prospettiva, la capacità di visione strategica deve conciliarsi con un impegno immediato rivolto alla riduzione dei deficit infrastrutturali interni. In caso contrario, la dipendenza da fattori o decisioni esterne (esposizione a modificazioni dei transiti, circostanze di isolamento periodico, ecc.) rischia di rappresentare solo il primo sintomo, peraltro già sperimentato, di un progressivo isolamento della regione dalle reti transeuropee e di un'ulteriore marginalizzazione nel contesto internazionale.

Per quanto riguarda le **tendenze socioeconomiche**, il punto di forza più consistente appare tuttora rappresentato dall'economia turistica, che può avvalersi di un'ampia dotazione di risorse "naturali" (ambiente e paesaggio), "artificiali" (stazioni e località per il turismo invernale ed estivo) e "culturali". Anche per la sua spiccata caratterizzazione stagionale, si tratta tuttavia di una fonte di valore esposta a forte concorrenza di contesto, senza trascurare, più in generale, la raggiunta "maturità" del "prodotto montagna". D'altra parte, il sistema produttivo regionale, generalmente caratterizzato dalle piccole dimensioni e dalla segmentazione su diverse attività, potrebbe tornare ad assumere un ruolo di traino (come fu dal dopoguerra agli anni '60) a condizione di un deciso cambio di passo nell'investimento in ricerca ed innovazione. Rispetto a tale prospettiva, i punti di forza risultano però di carattere elementare e riguardano la presenza di soggetti che erogano servizi, come ad esempio le *pépinières*, o che promuovono il

trasferimento tecnologico, come ad esempio il Politecnico di Torino (peraltro esterno alla regione), o l'alta formazione, come l'Università della Valle d'Aosta.

Tra gli aspetti di debolezza emerge la mancanza di soggetti di una certa rilevanza che promuovano innovazione, con conseguenti problematiche ad investire in R&S e, malgrado la reciproca conoscenza, difficoltà a fare rete e a promuovere iniziative di cooperazione tra gli operatori. La mancanza di innovazione e i rischi connessi di ulteriore perdita di quote di mercato, peraltro, non sono confinati ai settori dell'industria, ma riguardano anche diversi settori dei servizi, e lo stesso turismo, che si è detto rivestire tuttora un'importanza centrale per la regione.

In relazione allo **stato dell'ambiente**, infine, appare lecito affermare che l'ambiente naturale (in larga parte protetto) e il patrimonio culturale costituiscano di per sé uno dei principali punti di forza della regione, proprio in relazione al loro possibile sfruttamento ai fini turistici. D'altra parte, da tale opportunità dipendono le minacce legate ad un utilizzo intensivo del territorio e le difficoltà di una sua corretta gestione. Più in generale, il patrimonio naturale e paesaggistico risulta minacciato da fenomeni consistenti di inquinamento ambientale, visivo e acustico diffuso e localizzato, dovuti in prima istanza al transito giornaliero dei TIR lungo il percorso autostradale che attraversa l'intera regione.

Da un lato, appare dunque ragionevole rispondere alla crescente domanda turistica di beni ambientali e culturali attraverso adeguate iniziative di organizzazione dei servizi e di miglioramento delle opportunità di fruizione. Dall'altro, occorre tenere ben presente la valenza strategica di tale patrimonio regionale nella programmazione di interventi relativi ad altri settori, che presentino relazioni di esternalità a questo riguardo (in particolare, i trasporti). Anche in questo caso, come nei precedenti, è in fin dei conti in gioco l'opportunità della regione e dei suoi cittadini di gestire in modo utile e sostenibile il proprio futuro.

1.4 Lezioni del periodo di programmazione 2000-06

Un importante elemento di conoscenza per il programmatore è costituito dalle *lezioni* apprese dall'attuazione di precedenti piani e programmi: l'esperienza, se ben analizzata, fornisce importanti informazioni che possono aiutare il programmatore a definire al meglio la nuova strategia di intervento. Per tale motivo, di seguito si riportano le lezioni apprese dall'attuazione degli Accordi di programma quadro (APQ) stipulati dalla Regione Valle d'Aosta, nel periodo 2000-06, riferiti alla precedente Intesa istituzionale di programma (IIP), mediante i quali è stata data attuazione alla politica regionale nazionale, cofinanziata dal Fondo per le aree sottoutilizzate.

1.4.1 Risultati e insegnamenti

L'Intesa istituzionale di programma ha rappresentato, nel precedente periodo 2000/06, lo strumento di programmazione che ha consentito alle Regioni e alle Province autonome di concordare con il Governo centrale gli obiettivi e i settori nei quali effettuare gli interventi di interesse comune per lo sviluppo regionale.

Per quanto riguarda la Valle d'Aosta, in data 9 maggio 2001, è stata stipulata l'Intesa istituzionale di programma tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della

Regione, contenente gli orientamenti strategici della programmazione regionale, gli obiettivi di sviluppo e i relativi settori prioritari d'intervento.

In particolare, gli obiettivi prioritari individuati sono stati i seguenti:

- 1) migliorare le relazioni della regione e rafforzare la sua posizione nel contesto europeo, in particolare qualificando e potenziando le infrastrutture di trasporto;
- 2) riqualificare e diversificare il tessuto produttivo, recuperando gli insediamenti nella Valle centrale e valorizzando il turismo culturale e ambientale;
- 3) tutelare e valorizzare il patrimonio ambientale, salvaguardandolo dal dissesto idrogeologico e dall'inquinamento.

Coerentemente con quanto previsto nell'Intesa, la Regione, a partire dal 2002, ha siglato oltre una decina di APQ centrati sui seguenti interventi:

- riconversione dell'area ex Ilva Cogne: per ospitare nuovi insediamenti produttivi e riqualificare la zona verde da adibire allo sport e al tempo libero;
- adeguamento e miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino: per diminuire i tempi di percorrenza della tratta, migliorare la connessione del servizio ferroviario con gli altri mezzi di trasporto e garantire, ai passeggeri, un elevato livello di comfort;
- miglioramento dell'accessibilità al sistema aeroportuale: per incrementare il numero dei voli e delle destinazioni, effettuare voli notturni e/o in condizioni metereologiche anche difficili, migliorare le possibilità di intervento da parte della protezione civile e adeguare l'aerostazione ai maggiori flussi di passeggeri;
- sostegno all'e-government e alla società dell'informazione: per realizzare e/o potenziare le infrastrutture di rete della pubblica amministrazione, ridurre il digital divide e sostenere l'esercizio coordinato delle funzioni amministrative in materia di insediamenti produttivi;
- promozione della ricerca e dell'innovazione per la competitività del sistema produttivo: per definire una strategia regionale in tema di ricerca e innovazione e sperimentare modelli di intervento a supporto dell'innovazione nelle PMI;
- tutela delle acque e delle risorse idriche: per garantire l'approvvigionamento idrico e salvaguardare la tutela dei corpi idrici.

Gli Accordi di programma quadro stipulati dalla Regione Valle d'Aosta sono stati i seguenti:

- luglio 2002 e marzo 2005: 'Riconversione area ex Ilva-Cogne in Aosta', con il Ministero dell'economia e delle finanze;
- giugno 2004: 'Adeguamento e miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino', con il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana (RFI);
- dicembre 2004: 'Tutela delle acque e gestione integrata delle risorse idriche', con il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero dell'ambiente e la tutela del territorio, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero delle politiche agricole e forestali;

- marzo 2005: ‘E-government e società dell’informazione in Valle d’Aosta’, con il Ministero dell’economia e delle finanze e il Ministro per l’innovazione e le tecnologie (Centro nazionale per l’informatica nella pubblica amministrazione - CNIPA);
- dicembre 2005: ‘Miglioramento dell’accessibilità al sistema aeroportuale’, con il Ministero dell’economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l’Ente nazionale per l’aviazione civile (ENAC);
- dicembre 2005: ‘Promozione della ricerca e dell’innovazione per la competitività del sistema produttivo’, con il Ministero dell’economia e delle finanze e il Ministero dell’istruzione, dell’Università e della ricerca;
- dicembre 2006: ‘Secondo APQ per l’adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino’, con il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana (RFI);
- dicembre 2006: ‘Secondo APQ in materia di e-government e società dell’informazione in Valle d’Aosta’ con il Ministero dello sviluppo economico e il Ministro per le Riforme e le innovazioni nella Pubblica amministrazione (Centro nazionale per l’informatica nella pubblica amministrazione - CNIPA);
- luglio 2007: ‘Atto integrativo dell’Accordo di programma quadro per il miglioramento dell’accessibilità al sistema aeroportuale’, con il Ministero dell’economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e l’Ente nazionale per l’aviazione civile (ENAC);
- aprile 2008: ‘Accordo di programma quadro interregionale per l’adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino’, con la Regione Piemonte, il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

Le risorse complessivamente mobilitate sono state circa 121 milioni di euro, il 19% dei quali a carico del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS).

Tabella 6 – APQ Stato/Regione autonoma Valle d'Aosta 2000/06 Investimento programmato per fonte di finanziamento (importi in euro)

Accordi di Programma Quadro 2000/06	Fonti di finanziamento						Totale
	FAS		Regione		Altre Stato		
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%	
Riconversione area ex Ilva-Cogne in Aosta	7.604.963	98%	161.068	2%	-	0%	7.766.031
Adeguamento e miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino	3.552.100	63%	2.100.000	37%	-	0%	5.652.100
Tutela delle acque e gestione integrata delle risorse idriche	-	0%	23.467.088	88%	3.091.414	12%	26.558.502
Riconversione area ex Ilva-Cogne in Aosta - Atto integrativo	933.678	93%	66.322	7%	-	0%	1.000.000
E-government e società dell'informazione	1.181.988	46%	933.789	36%	473.000	18%	2.588.777
Miglioramento dell'accessibilità al sistema aeroportuale	2.721.158	19%	11.858.842	81%	-	0%	14.580.000
Promozione della ricerca e dell'innovazione	349.272	100%	-	0%	-	0%	349.272
Adeguamento e miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino - Secondo APQ	1.000.000	74%	345.000	26%	-	0%	1.345.000
E-government e società dell'informazione in Valle d'Aosta - Secondo APQ	2.327.471	31%	5.213.206	68%	87.800	1%	7.628.477
Miglioramento dell'accessibilità al sistema aeroportuale - Atto integrativo	3.213.756	23%	10.586.244	77%	-	0%	13.800.000
Adeguamento e miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino - APQ interregionale	-	0%	-	0%	40.000.000	100%	40.000.000
TOTALE	22.884.386	18,9%	54.731.559	45,1%	43.652.214	36%	121.268.159

RICONVERSIONE AREA EX ILVA COGNE

A seguito della crisi del settore siderurgico degli anni '90, la riconversione dell'area industriale ex Ilva-Cogne, situata nel centro di Aosta, ha rappresentato, per la Regione, un obiettivo prioritario.

Sulla base di un piano di riconversione, finalizzato a salvaguardare i posti di lavoro residuati dalla crisi e mantenere un'elevata qualità ambientale del sito, sono stati realizzati interventi di riorganizzazione urbanistica, di bonifica e di infrastrutturazione dell'area siderurgica, per la realizzazione di un parco industriale destinato ad ospitare imprese con produzioni similari o complementari.

Coerentemente con tale piano e con quanto previsto nell'Intesa, la Regione ha sottoscritto, in data 22 luglio 2002 e in data 10 marzo 2005, due specifici Accordi di programma quadro con il Ministero dell'economia e delle finanze, per la prosecuzione degli interventi di riconversione dell'area industriale ex Ilva-Cogne di Aosta.

Tali interventi, giunti oramai al loro completamento, hanno permesso la riqualificazione di quattro zone: zona greenfield, zona immagine, zona industriale e zona tempo libero e lo sport, contribuendo a migliorare la qualità ambientale del sito, degli insediamenti e l'accessibilità all'area.

ADEGUAMENTO E MIGLIORAMENTO DEL SISTEMA DI TRASPORTO FERROVIARIO AOSTA/TORINO

La Regione si è posta come obiettivo prioritario del precedente periodo di programmazione, nell'ambito dell'IIP, quello di accrescere l'accessibilità al territorio attraverso il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta/Torino.

La tratta Aosta/Torino necessitava di essere adeguata in quanto non essendo mai stata interessata da significativi interventi di miglioramento era rimasta, come in origine, una linea di carattere interregionale con tempi di percorrenza piuttosto elevati.

Al fine di contenere i tempi di percorrenza, garantendo un livello di comfort, decoro e sicurezza del servizio accettabili, senza tuttavia trascurare l'importanza delle stazioni per la realizzazione di nodi di interscambio, situate in corrispondenza dei centri facenti capo alle valli laterali, la Regione ha stipulato con il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), tre Accordi di programma quadro.

Nell'ambito del primo APQ per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta/Torino, stipulato il 30 giugno 2004, sono stati finanziati i seguenti interventi:

- l'elaborazione di uno studio di fattibilità per individuare le linee programmatiche, le strategie ed i diversi interventi da eseguirsi sulla tratta per ottenere significative riduzioni dei tempi e aumentare il livello di sicurezza e affidabilità dell'infrastruttura;
- l'eliminazione di 11 passaggi a livello lungo la tratta Aosta/Pont-Saint-Martin, in fase di ultimazione;

- la realizzazione di primi stralci di intervento su 3 centri di interscambio modale, in corrispondenza delle stazioni di Chatillon, Verrès e Pont-Saint-Martin, attualmente in cantierizzazione.

Successivamente, sulla base dei risultati dello studio di fattibilità, elaborato nel 2006, dal Politecnico di Torino, che ha definito gli interventi per comprimere i tempi di percorrenza della tratta e giungere alla sua completa elettrificazione, attraverso una realizzazione delle opere diluita nel tempo per fasi funzionali successive, il 19 dicembre 2006, la Regione ha siglato un “Secondo Accordo di programma quadro per l’adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino”.

Con il predetto APQ sono stati finanziati i seguenti interventi:

- la progettazione preliminare e definitiva del by-pass ferroviario (c.d. ‘lunetta’) della stazione di Chivasso, per il collegamento diretto della linea Chivasso-Aosta con la linea Torino-Milano al fine di facilitare l’inserimento dei treni sulla linea Torino-Milano, in modo da ridurre i tempi di percorrenza della tratta ferroviaria Aosta-Torino;
- la riqualificazione della stazione di Hône, per il suo utilizzo quale nodo di interscambio modale gomma-ferro, per il collegamento con il Forte ed il borgo di Bard e con le altre attrattive turistiche delle valli laterali.

Infine, con l’Accordo di programma quadro interregionale, stipulato anche con la Regione Piemonte, il 9 aprile 2008, sono stati finanziati ulteriori interventi di miglioramento della linea ferroviaria, prefigurati nello studio di fattibilità del Politecnico di Torino, e finalizzati a comprimere ulteriormente i tempi di percorrenza e a porre le basi per l’elettrificazione della tratta Aosta/Ivrea quali:

- la progettazione esecutiva e la realizzazione del by-pass ferroviario (c.d. ‘lunetta’) della stazione di Chivasso;
- la progettazione preliminare e definitiva della variante Verrès e Chatillon;
- la progettazione preliminare dei lavori di ottimizzazione della geometria del binario e la rettifica di curve nel tratto da Hône Bard a Verrès e da Chatillon ad Aosta;
- la progettazione preliminare per l’elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta.

MIGLIORAMENTO DELL’ACCESSIBILITÀ AL SISTEMA AEROPORTUALE

L’obiettivo dell’IIP di migliorare le relazioni della regione e rafforzare la sua posizione nel contesto europeo è stato perseguito, nel precedente periodo di programmazione, anche attraverso interventi volti al miglioramento dell’accessibilità aeroportuale.

Il potenziamento dell’aeroporto regionale si è posto come prioritario per la Valle d’Aosta, in quanto la struttura aeroportuale incontrava evidenti limiti nel rapportarsi con il potenziale bacino di utenza turistica, a causa dell’insufficiente lunghezza e della mancanza di illuminazione della pista e della carenza di idonea dotazione strumentale di assistenza al volo.

Le modalità e i tempi per potenziare lo scalo e creare i presupposti per un suo funzionale ed armonico sviluppo, sono stati definiti in un Piano di sviluppo aeroportuale, denominato Master Plan, adottato dalla Regione nel 2004, che assumendo come orizzonte temporale il 2015, ha individuato i seguenti interventi:

- il prolungamento della pista di volo e l'acquisizione e l'installazione degli apparati di radioassistenza;
- la costruzione della nuova aerostazione passeggeri;
- la realizzazione delle strutture logistiche ed operative ad uso del polo della Protezione civile.

Per realizzare le opere previste dal Master Plan, la Regione ha successivamente stipulato, con il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), un Accordo di programma quadro e un Atto integrativo per il miglioramento dell'accessibilità al sistema aeroportuale.

L'Accordo di programma quadro, siglato il 23 dicembre 2005, ha finanziato interventi di adeguamento della struttura aeroportuale al volo strumentale attraverso l'acquisizione e installazione di radioassistenze e all'utilizzo di aeromobili dotati di maggiore capacità con il prolungamento della pista di volo.

Tali interventi, che si concluderanno nel giugno 2009, garantiranno l'operatività di aeromobili con una capacità di carico passeggeri superiore a quella attualmente possibile e consentiranno l'effettuazione di voli notturni o in condizioni di scarsa visibilità e meteorologiche difficili, creando le condizioni per incrementare il numero dei voli e delle destinazioni e l'attività volativa nel suo complesso.

Nella prospettiva di accogliere, a seguito della realizzazione degli interventi previsti nel predetto APQ, una quantità di persone che nell'attuale struttura risulterebbe difficile contenere e di garantire un livello di servizio ottimale, la Regione ha successivamente siglato, in data 27 luglio 2007, un Atto integrativo per la realizzazione di una nuova aerostazione passeggeri (terminal), dei parcheggi per auto, autobus e aeromobili e della viabilità.

Tale intervento, che sarà ultimato nel 2011, contribuirà all'accrescimento della funzionalità dello scalo valdostano, assicurando un incremento significativo della capacità di imbarco e di accoglienza dei passeggeri, con un conseguente adeguamento dell'offerta e della qualità dei servizi aeroportuali al pubblico, consentendo anche di conquistare e fidelizzare nuovi flussi turistici.

E-GOVERNMENT E SOCIETÀ DELL'INFORMAZIONE IN VALLE D'AOSTA

Le linee strategiche della Regione nel campo dell'ICT si sono sviluppate in coerenza con il quadro nazionale ed europeo e in continuità con il percorso descritto nel Piano d'azione per lo sviluppo della società dell'informazione in Valle d'Aosta.

In particolare, per promuovere lo sviluppo, la modernizzazione e la diffusione degli strumenti, delle tecnologie telematiche e dei sistemi informativi dell'amministrazione pubblica, la Regione ha stipulato, in data 10 marzo 2005, con il Ministero dell'economia e delle finanze e l'Ufficio del Ministro per l'innovazione e le tecnologie, un Accordo di programma quadro in materia di "e-government e società dell'informazione".

L'Accordo di programma ha finanziato la realizzazione dei seguenti interventi:

- Rete Unitaria per la Pubblica Amministrazione Regionale (RUPAR) – Infrastrutture e Centro servizi;

- ICAR – Interoperabilità e cooperazione applicativa tra le Regioni.

Con l'intervento RUPAR è stata realizzata e potenziata l'infrastruttura di rete della pubblica amministrazione riducendo il *digital divide* nelle aree non competitive e permettendo anche ai Comuni più piccoli di offrire servizi analoghi a quelli offerti dal capoluogo.

Nello specifico, sono state realizzate/potenziare le infrastrutture di rete della pubblica amministrazione, coerentemente con le specifiche del Sistema di Pubblica Connettività (SPC), e sono state connesse le 8 Comunità montane e i 74 Comuni della Valle, rispondendo all'esigenza di infrastrutturazione telematica dei Comuni situati nelle vallate laterali (in cui, a causa degli alti costi di investimento dovuti alla morfologia del territorio e allo scarso popolamento, non vi era una reale offerta di connettività multioperatore). È stato, inoltre, allestito un centro tecnico regionale per la gestione dei servizi di trasporto, sicurezza e interoperabilità, sono stati erogati servizi di interoperabilità e cooperazione applicativa tra le amministrazioni e tra queste ultime il cittadino e le imprese, offrendo agli Enti Locali le opportunità derivanti da una collaborazione applicativa tra le pubbliche amministrazioni al fine di fornire servizi in rete ai propri cittadini.

L'intervento ICAR, attualmente in fase di realizzazione, è costituito da un insieme di interventi, tra loro coordinati ed integrati, che le Regioni attuano cooperativamente al fine di realizzare sistemi di interoperabilità e cooperazione applicativa per lo sviluppo dell'e-government a livello interregionale.

In particolare, la Regione Valle d'Aosta co-partecipa alla realizzazione di 3 interventi infrastrutturali di base, finalizzati alla realizzazione di servizi di base a livello infrastrutturale e di strumenti di gestione, conformi a modelli logici e specifiche condivise a livello interregionale, e ad un intervento applicativo per lo sviluppo di alcuni casi-studio, che hanno l'obiettivo di sperimentare e dimostrare l'efficacia dei servizi infrastrutturali di interoperabilità e cooperazione applicativa, realizzati con i predetti interventi infrastrutturali di base, in alcuni scenari applicativi di livello interregionale.

In una logica di continuità rispetto al predetto APQ, la Regione ha stipulato, in data 22 dicembre 2006, un secondo Accordo di programma quadro in materia di e-government e società dell'informazione, finalizzato a migliorare i servizi offerti alla pubblica amministrazione e ai cittadini.

Gli interventi finanziati nell'ambito di tale APQ, ad oggi in fase di realizzazione/completamento, sono i seguenti:

- RUPAR broadband wireless, con l'obiettivo di ridurre il fenomeno del digital divide nelle zone a rischio di spopolamento, incrementando la disponibilità di banda larga per gli enti connessi alla Rete unitaria per la pubblica amministrazione regionale e per l'utenza privata;
- Sportello unico degli enti locali, per promuovere il miglioramento della qualità dei servizi offerti alle imprese e assicurare un rapporto rapido ed efficace tra queste ultime e la pubblica amministrazione. Nell'ambito di tale intervento sono stati realizzate, dietro agli sportelli di front office, 3 strutture di back office in risposta alle esigenze delle imprese e, entro la fine dell'anno, verrà ultimata la reingegnerizzazione dei procedimenti disciplinati dalla normativa regionale che comporta una nuova articolazione dei procedimenti autorizzativi, la loro omogeneizzazione a livello regionale e la tendenziale riduzione dei tempi di risposta.

- Progetto info-mobilità del Nord-Ovest, finalizzato a migliorare le condizioni logistiche nel Nord-Ovest, ampliando la dotazione di servizi per l'informazione e la comunicazione e migliorando l'accessibilità alle reti. Nell'ambito di tale intervento, è prevista, per il 2008, la sperimentazione di un sistema informativo integrato di controllo della viabilità e di supporto alla mobilità, con l'obiettivo di ottimizzare i transiti e i tempi di percorrenza, aumentare i livelli di sicurezza e ridurre gli impatti ambientali derivanti dal traffico su gomma.

PROMOZIONE DELLA RICERCA E DELL'INNOVAZIONE PER LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PRODUTTIVO

Per promuovere la ricerca e l'innovazione per la competitività del sistema produttivo, il 23 dicembre 2005, la Regione ha stipulato, con il Ministero dell'economia e delle finanze ed il Ministero dell'istruzione, dell'Università e della ricerca, uno specifico Accordo di programma quadro.

Nell'ambito del predetto APQ è stato elaborato un piano finalizzato alla definizione di una strategia regionale nei settori della ricerca e dell'innovazione (approvato dalla Giunta regionale nel 2006) che, partendo dall'analisi del contesto di riferimento normativo, finanziario e programmatico a livello comunitario, nazionale e regionale, ha definito i fabbisogni specifici del sistema produttivo valdostano nonché i conseguenti obiettivi da perseguire e le azioni da intraprendere.

Sempre nell'ambito di tale APQ è stata inoltre finanziata un'azione pilota per sperimentare modelli di intervento a supporto dello sviluppo dell'innovazione nelle piccole e medie imprese. L'iniziativa, che si concluderà alla fine dell'anno, è stata attuata attraverso un connubio tra progetti di innovazione, definiti dalle imprese, e utilizzo, per lo sviluppo dei medesimi, di un "tirocinio d'eccellenza", assicurato dall'erogazione di una borsa di formazione a neolaureati.

TUTELA DELLE ACQUE E GESTIONE INTEGRATA DELLE RISORSE IDRICHE

Al fine di tutelare i corpi idrici in modo da migliorare l'ambiente acquatico e proteggere e salvaguardare gli ecosistemi connessi, ripristinare la qualità delle acque e ridurre l'inquinamento, incentivare una politica di gestione integrata delle risorse mirata all'utilizzo sostenibile fondato sulla protezione dei corpi idrici, assicurare il soddisfacimento dei fabbisogni idrici sull'intero territorio, incentivare la riduzione dei consumi e il riutilizzo delle acque reflue, la Regione ha stipulato, in data 29 dicembre 2004, con il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero dell'ambiente e la tutela del territorio, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero delle politiche agricole e forestali uno specifico APQ per la tutela delle acque e la gestione integrata delle risorse.

L'APQ ha finanziato la realizzazione di una serie di interventi nel settore acquedottistico e nel trattamento dei reflui, oltre che attività conoscitive in materia di risorse idriche.

1.4.2 Conclusioni

Il primo bilancio di attuazione di questi strumenti di programmazione negoziata è certamente positivo, per la Valle d'Aosta (pur con qualche elemento di criticità procedurale); gli Accordi

stipulati o previsti si avvalgono in modo appropriato dello specifico strumento negoziale, affrontando, con approccio strategico, le debolezze strutturali della regione. Questo implica che gli effetti di tali interventi cominceranno a manifestarsi solo nel medio-lungo periodo, anche se già nel breve periodo, proprio in ragione del rinnovato impegno nell'affrontare gli specifici problemi strutturali, si cominciano ad avvertire i primi segnali positivi nei settori presi in considerazione.

1.5 Contributo strategico del partenariato

L'Amministrazione regionale ha coinvolto, a partire dal mese di febbraio 2004, il partenariato istituzionale e socio-economico regionale in un'intensa attività di concertazione sul Documento Strategico Preliminare Regionale 2007/13, attività che è proseguita anche relativamente alla preparazione del presente programma.

Nel complessivo processo di concertazione si distinguono due fasi: la prima, propedeutica alla preparazione del Documento Strategico Regionale e la seconda relativa alla preparazione del programma della Valle d'Aosta relativo alla politica regionale nazionale 2007/13 cofinanziato dal Fondo aree sottoutilizzate (PAR FAS).

1.5.1 Attività di concertazione relative al Documento unitario di programmazione

Il principio del partenariato è uno dei principi cardine della programmazione a finalità strutturale, pertanto, la Regione ha deciso di renderlo un metodo condiviso, efficace e integrato in tutto il processo della programmazione, attuazione, sorveglianza e valutazione dei relativi programmi.

Per rafforzare tale principio, la Regione, a partire dal mese di febbraio 2004, ha coinvolto il partenariato istituzionale e socio-economico regionale in quattro seminari informativi, al fine di illustrare gli sviluppi che progressivamente avvenivano in ordine alla riforma della politica di coesione sia al livello europeo che nazionale e consultato le regioni limitrofe, che hanno sempre registrato oltre 100 partecipanti.

A seguito della deliberazione della Giunta regionale n. 4026 del 15 novembre 2004 è stato dato avvio alla preparazione del Documento Strategico Preliminare Regionale 2007/13 – che tiene conto di quanto poi stabilito dalle Linee guida per l'elaborazione del Quadro strategico nazionale (QSN) per la politica di coesione 2007/2013 del 3 febbraio 2005 – istituendo due organismi: il Gruppo di Supporto Tecnico e il Comitato di Indirizzo e Coordinamento Strategico incaricati, rispettivamente, di curare le analisi a sostegno della proposta di strategia unitaria regionale, sulla base del lavoro di analisi svolto. Nell'ambito di tale attività di analisi, il Gruppo di Supporto Tecnico ha curato l'organizzazione con il partenariato istituzionale e socio-economico dei seguenti momenti di discussione:

- una serie di interviste, a testimoni privilegiati e a politici, utilizzate per rilevare le percezioni individuali dei singoli soggetti e finalizzate a raccogliere elementi condivisi sugli scenari e sull'evoluzione del contesto socio-economico attesi dopo il 2006;
- un incontro condotto con la metodologia denominata “Nominal Group Technique”;

- alcuni focus group tematici, utilizzati per rilevare possibili scenari condivisi attraverso una discussione comune e partecipata tra una pluralità di soggetti rappresentativi del partenariato socio economico.

Tali attività hanno coinvolto circa 80 testimoni privilegiati, fra i quali rappresentanti degli organismi di tutela ambientale e delle pari opportunità, dei quali la maggior parte nell'ambito dei focus group; il percorso di indagine è stato mirato a cogliere dai partecipanti elementi di riflessione e contributi di carattere eminentemente qualitativo.

In particolare, nel corso dello svolgimento dei cinque focus sono stati individuati alcuni significativi temi aggreganti, sulla base di quattro prospettive di sviluppo regionale:

- ricerca e innovazione: costituiscono un presupposto fondamentale per gli obiettivi di competitività dei sistemi produttivi della regione, ma anche uno strumento di crescita per gli obiettivi più generali di coesione e sviluppo sociale;
- rafforzamento del capitale umano: ha come presupposto l'apertura del sistema culturale regionale e si realizza attraverso azioni di istruzione e formazione;
- rafforzamento del sistema: inteso in termini di miglioramento delle capacità strategiche per l'occupazione, la cooperazione e lo sviluppo rurale, crescita istituzionale, per la semplificazione del sistema pubblico di intervento e riposizionamento competitivo ed integrato del sistema di offerta;
- integrazione settoriale, territoriale e sociale: da perseguire con la costruzione e la partecipazione attiva nei sistemi di rete in ambito locale ed in ambito più ampio, per cogliere tutte le opportunità che si possono presentare.

L'iniziativa attivata dalla Regione, mirata ad affrontare con un approccio innovativo ed integrato la definizione delle strategie di sviluppo per il 2007/13, è stata accolta favorevolmente e ritenuta molto positiva da parte di tutti i soggetti coinvolti, poiché attraverso tale approccio si è consentita la condivisione delle scelte strategiche, il coinvolgimento attivo di una molteplicità di attori che apportano la propria esperienza e la crescita istituzionale.

Dall'insieme delle rilevazioni condotte, è emersa una sostanziale condivisione per quanto riguarda gli aspetti trasversali, che incidono sulla qualità complessiva del sistema, quali l'identità, la coesione sociale, la cultura, l'istruzione e la formazione e la *governance* e le strategie di sviluppo coerenti con le linee tracciate dalla nuova politica di coesione, quali l'imprenditorialità, la ricerca, l'innovazione, l'integrazione settoriale e territoriale e le condizioni di offerta.

A conclusione del processo di definizione del DOPSO si è svolto ad Aosta il 20 marzo 2006, il seminario "Verso la nuova politica di coesione europea: la strategia della Valle d'Aosta per il 2007/13", finalizzato a concertare con il partenariato istituzionale e socio-economico il documento stesso.

1.5.2 Attività di concertazione

Le attività di concertazione sono state sviluppate, a partire dagli indirizzi specifici già individuati nel DOPSO, durante la stesura del programma e, in applicazione dell'art. 5.1 e

dell'allegato 4 della delibera CIPE n. 166/2007 (in coerenza con quanto previsto al paragrafo VI.2.2 del QSN), continueranno durante le fasi di attuazione e di valutazione del medesimo.

Tutte le attività di concertazione attuate per la predisposizione del programma sono state realizzate nell'ottica di coinvolgere il partenariato istituzionale e socio-economico regionale nei vari momenti di discussione, affinché potesse dare il proprio contributo nella definizione delle linee progettuali; si è cercato, inoltre, di dare attenzione ai soggetti che svolgono ruoli pertinenti con le tematiche legate all'ambiente. Sono stati organizzati con il partenariato istituzionale e socio-economico regionale i seguenti momenti di discussione:

- un seminario con il partenariato allargato (gennaio 2007);
- tavoli di lavoro ristretti, riguardanti quattro ambiti tematici distinti: infrastrutture di trasporto, ICT, aree protette e polo universitario;
- incontri sul territorio con gli enti a vario titolo interessati (enti locali, comunità del Parco del Gran Paradiso, ecc.);
- consultazioni partenariali nell'ambito della VAS (maggio 2008).

Il percorso è servito a raccogliere idee, spunti e riflessioni per giungere all'individuazione delle linee di azione da inserire nel programma.

Nello specifico, il 23 gennaio 2007, si è tenuto, con il partenariato allargato, un seminario durante il quale sono stati presentati i contenuti dei diversi programmi, nell'ambito della strategia unitaria regionale, tra i quali quello cofinanziato dal Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS).

Per quanto concerne, invece, il tavolo di lavoro "infrastrutture di trasporto", sono stati organizzati diversi incontri, al fine di individuare le azioni tese, in particolare, al miglioramento dell'impianto ferroviario nel suo complesso, sia nella tratta Aosta/Torino sia in quella Aosta/Pré-Saint-Didier.

In relazione alle ICT, il Dipartimento sistema informativo, le altre strutture regionali interessate (Presidenza della Regione, Dipartimento trasporti e infrastrutture sportive, Assessorato alla Sanità, Salute e Politiche Sociali) ed altri enti (ad esempio Azienda USL) hanno proposto, in linea con la strategia del programma, interventi finalizzati a migliorare i servizi legati alla mobilità. Nel corso dei diversi incontri sono stati declinati gli interventi ritenuti strategici per la regione.

I progetti emersi al tavolo di lavoro riguardante le aree protette, invece, hanno dato avvio ad un'intensa attività di concertazione tra le diverse strutture regionali (Direzione ambiente, Servizio aree protette), l'ente Parco del Gran Paradiso, l'ente Parco del Mont Avic, la Fondation Grand Paradis, la comunità del PNGP, gli enti locali interessati e gli operatori socio-economici che operano sul territorio.

Per quanto concerne il tavolo di lavoro relativo al Polo universitario, infine, sono stati coinvolti nella individuazione di progetti di interesse per il nostro territorio, le strutture regionali e l'Università della Valle d'Aosta. Quest'ultima, in particolare, si è fatta portatrice delle esigenze che emergono dal corpo studentesco e, al tempo stesso, degli interessi dal mondo accademico.

Visibilità al programma è stata poi assicurata mediante la pubblicazione della relativa documentazione nel sito web della Regione, alla sezione Europa.

Il partenariato è stato informato dell'esistenza della sezione summenzionata e del fatto che le informazioni ivi contenute sono continuamente aggiornate, garantendo, in questo modo, la massima trasparenza e un utile mezzo per agevolare le attività di concertazione.

2. VALUTAZIONI PROPEDEUTICHE ALLA STRATEGIA

2.1 Valutazione ex ante - sintesi

In linea con gli orientamenti metodologici in materia di fonte comunitaria e nazionale¹⁹, l'attività di valutazione ex ante del programma è stata realizzata mediante momenti di affiancamento alla struttura regionale, con l'obiettivo di valutare:

- l'adeguatezza dell'analisi socio-economica e la rispondenza della strategia ai bisogni identificati;
- la coerenza interna della strategia adottata;
- la coerenza della strategia con la strategia unitaria di sviluppo regionale;
- la pertinenza, significatività e coerenza del sistema degli indicatori;
- l'adeguatezza dei sistemi di attuazione proposti.

I principali risultati dell'attività di analisi valutativa svolta rilevano come la strategia del programma sia coerente, nel suo disegno generale, con il contesto territoriale di riferimento e con i fabbisogni che emergono dall'analisi di contesto.

Le linee di azione proposte presentano un elevato potenziale per contribuire al raggiungimento dell'obiettivo di migliorare il grado di competitività del sistema economico e sociale regionale, concentrando l'attenzione sugli aspetti di miglioramento dell'accessibilità ai diversi spazi – materiali ed immateriali – del territorio.

Ciò in quanto le diverse azioni sono sostanzialmente dirette a sostenere il processo di rimozione di alcuni dei più significativi fattori di criticità che rallentano lo sviluppo regionale (come nel caso dell'inadeguatezza del trasporto ferroviario o della limitata valorizzazione delle risorse naturali), cercando, nel contempo, di cogliere le opportunità di sviluppo presenti (a partire da quelle connesse all'evoluzione futura delle reti di mobilità a livello internazionale, che dovrebbero modificare significativamente il posizionamento strategico della regione).

Altro elemento preso in esame dall'analisi valutativa riguarda il grado di coerenza del programma rispetto alla strategia unitaria di sviluppo regionale e l'intensità del suo contributo al raggiungimento degli obiettivi attesi. In particolare, si è valutato come le linee di azione inerenti il sistema della mobilità e l'utilizzo delle nuove opportunità derivanti dall'ICT presentino un elevato grado di coerenza rispetto a due obiettivi della strategia unitaria, ovvero 'Migliorare i collegamenti da e verso l'esterno, anche assicurando l'aggancio alle grandi reti e l'accessibilità alle aree marginali della regione' e 'Ampliare la dotazione di infrastrutture e servizi per l'informazione e comunicazione, migliorare l'accessibilità alle reti, le competenze in materia e favorire la diffusione delle nuove tecnologie'. In particolare, la valutazione ritiene valido il legame di continuità della programmazione attuale con quella passata: gli interventi

¹⁹ *Si veda in particolare:* The New Programming Period, 2007-2013: Indicative Guidelines on Evaluation Methods: Ex-Ante Evaluation” Working paper n.1, European Commission, Directorate General Regional Policy, august 2006; Indicazioni per la redazione del rapporto di valutazione ex ante dei programmi operativi 2007-2013, elaborate dal Dipartimento per le Politiche di sviluppo – UVAL (novembre 2006).

infrastrutturali sulla rete ferroviaria rientrano infatti in un quadro programmatico più ampio, che ha visto nel tempo la Regione stipulare diversi APQ sul tema dei trasporti e che attualmente concerne la realizzazione di interventi di ammodernamento e potenziamento dell'aeroporto di Aosta.

Anche nel caso della linea di azione per la creazione del Polo universitario di Aosta, pur tenendo presente che l'intervento in questione ha una valenza esclusivamente infrastrutturale (ristrutturazione di una caserma situata nel centro urbano), si ravvisano situazioni di sinergie con la strategia del POR Occupazione FSE, con possibili effetti, nel lungo periodo, di riqualificazione dell'intero sistema dell'offerta di alta formazione nella regione e di aumento, di conseguenza, del grado di attrattività della regione stessa.

Infine, in merito alla linea di azione finalizzata a favorire lo sviluppo delle aree protette, si è valutato positivamente l'intento di promuovere una valorizzazione integrata del Parco nazionale del Gran Paradiso e del Parco naturale del Mont Avic, costruendo un prodotto turistico unitario, in grado di attirare specifici segmenti di turisti e visitatori, con l'obiettivo sia di destagionalizzare i flussi turistici, che di promuovere l'avvio di iniziative economiche con il coinvolgimento delle collettività.

2.2 Valutazione Ambientale Strategica – la verifica preliminare (scoping)

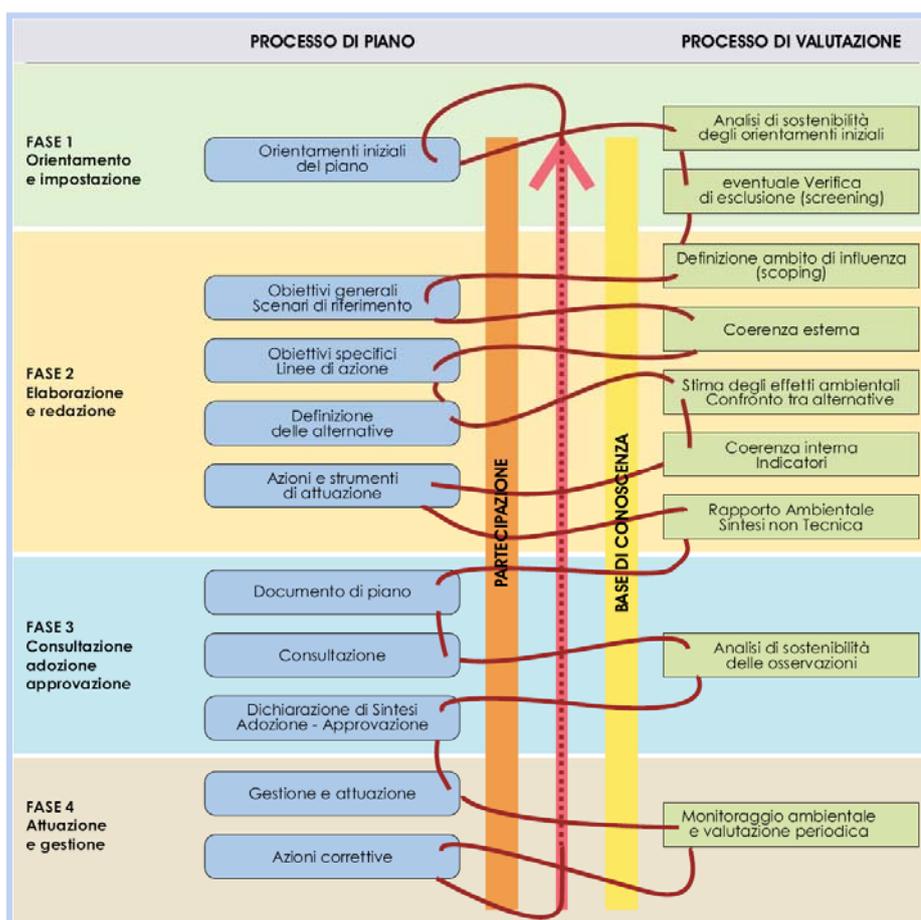
2.2.1 Introduzione: la VAS del programma della Valle d'Aosta

Gli obiettivi della VAS possono essere così schematizzati:

- valutare se e in che misura, gli obiettivi definiti dal programma sono coerenti con gli obiettivi generali di sostenibilità dello sviluppo, ovvero se, e in che misura, gli scenari evolutivi definiti e perseguiti dal programma possono essere considerati sostenibili;
- valutare a quali condizioni gli obiettivi enunciati dal programma possano essere effettivamente conseguiti, ovvero analizzare la coerenza interna del programma (coerenza qualitativa e/o quantitativa fra obiettivi generali, obiettivi specifici, strategie, linee d'azione e programmi di intervento).

La “collocazione concettuale” della VAS ed il suo sistema di relazioni di feed-back con il processo pianificatorio e programmatico sono rappresentati nella figura 17.

Figura 17– Processo pianificatorio e valutazione ambientale



Fonte: Progetto ENPLAN²⁰.

Il programma della Valle d'Aosta è un'azione programmatica articolata nella quale “coabitano” azioni diverse che interessano ambiti territoriali differenti, che coinvolgono le reti urbane ed i loro sistemi di mobilità e collegamento, le reti ecologico-ambientali, le reti di servizi per la salute e la cultura, le reti per la formazione del capitale umano e della ricerca scientifica e tecnologica. Gli effetti territoriali attesi - sia di carattere materiale che immateriale – sono certamente significativi e l'integrazione del principio generale di “sostenibilità” implica la necessità di verificarne l'applicazione a due livelli:

- un livello che potremmo definire di carattere più prettamente “strutturale”, riconducibile alle componenti di programma che di per sé definiscono l'organizzazione e l'assetto spaziale del territorio nelle sue forme fisiche e funzionali prevalenti e che conforma stabilmente il territorio nel medio/lungo periodo; a tale livello possono essere ragionevolmente ricondotte le “componenti elementari” del programma, ovvero le realizzazioni fisiche vere e proprie, delle quali sono state individuate le interazioni ambientali rilevanti, da leggere in “chiave sistemica”;

²⁰ INTERREG-MEDOCC, Progetto ENPLAN: Valutazione Ambientale di Piani e Programmi – Linee Guida (2006).

- una componente “strategica” s.s. del programma, che per definizione si concentra – a partire da quello attuale – sugli scenari di assetto futuro ragionevolmente determinati ed attesi dall’attuazione delle operazioni previste; attuazione che avviene comunque in un “contesto complesso”, del quale è importante cogliere sia i rischi legati alle potenziali interazioni negative che le opportunità di perseguire risultati significativi, in termini di miglioramento di una “qualità territoriale” intesa nella sua accezione più ampia.

In questa prospettiva, la VAS assume dunque il ruolo generale di “controllore” della coerenza al principio di sostenibilità in tutte le fasi di formazione del programma: dalla definizione degli obiettivi generali, all’articolazione delle strategie, alla definizione – fra le possibili alternative – delle azioni concrete.

Tale coerenza può, a nostro avviso, essere meglio perseguita qualora - nel quadro più ampio del processo di valutazione - si adotti un approccio multidimensionale alla strategia di sostenibilità sottesa, che ricerchi una coerenza sostanziale fra aspetti di efficienza economica (es. reti di trasporto più efficienti), di qualità sociale (es. una migliore accessibilità ai servizi da parte dei cittadini) e di tutela ambientale (es. il miglioramento della qualità dell’aria) e/o di vera e propria valorizzazione (es. una maggiore fruibilità dei “servizi ambientali” offerti dalle aree protette).

Si tratta in termini concreti di:

a livello strategico,

- 1) verificare la razionalità degli obiettivi rispetto alle criticità con rilevanza ambientale in una prospettiva di medio termine;
- 2) verificare la coerenza rispetto alle rilevanti attività di pianificazione e programmazione sovraordinata e settoriale;

a livello strutturale,

- 3) analizzare la coerenza delle modalità attuative con riferimento agli obiettivi;
- 4) valutare l’efficacia dell’azione raffrontando i risultati prevedibili con gli obiettivi.

E’ a partire da tale sistema di valutazioni che è stato derivato un sistema di indicatori capaci di rappresentare – in senso positivo o negativo – la variazione dello scenario di sostenibilità del territorio valdostano, in relazione al contributo specifico del programma.

2.2.2 La verifica preliminare (scoping)

Nel quadro della procedura di VAS, la **verifica preliminare**, detta anche scoping, effettuata contestualmente alla prima predisposizione del programma ha la finalità di definire i riferimenti concettuali e operativi secondo cui si elaborerà successivamente la valutazione ambientale s.s.

In generale, nell’ambito dello scoping vanno definiti:

- gli aspetti procedurali: l’ambito di influenza del programma valutato, il metodo di valutazione, gli stakeholders coinvolti, i metodi della partecipazione pubblica;

- gli aspetti di carattere analitico: contesto programmatico di riferimento, obiettivi e criticità ambientali, presumibili interazioni ambientali delle azioni di programma, definizione preliminare degli indicatori).

In attesa di procedere alla redazione del Rapporto Ambientale definitivo e con la finalità di orientarne più efficacemente la costruzione, nel caso del programma la fase di scoping si è articolata nel modo seguente:

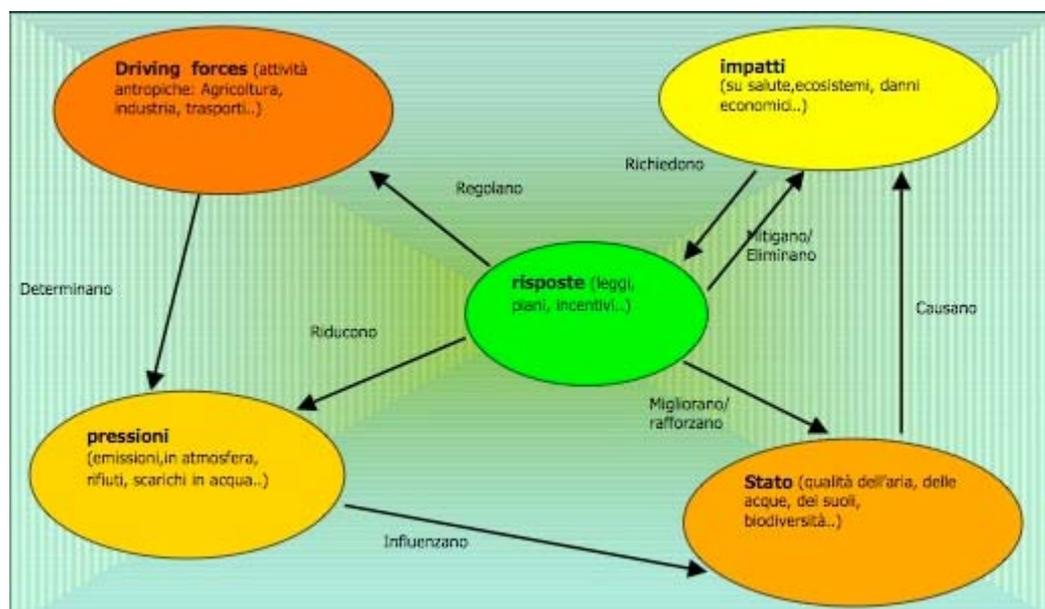
- interazione diretta con l’Autorità di Programma e con i settori regionali responsabili della predisposizione delle operazioni da attuare mediante il Programma FAS ed individuazione delle interazioni ambientali rilevanti;
- identificazione del contesto programmatico di riferimento, con particolare riguardo alla pianificazione paesistica, per la tutela delle risorse idriche, per il risanamento della qualità dell’aria, per lo sviluppo delle aree di parco;
- individuazione delle caratteristiche delle aree interessate e degli aspetti ambientali pertinenti della proposta di programma e la messa in relazione con il sistema di obiettivi di qualità ambientale della Valle d’Aosta;
- condivisione con l’Autorità di gestione circa il miglioramento del “profilo di sostenibilità ambientale” della proposta di programma, sotto il profilo di una maggiore coerenza con il sistema di obiettivi ambientali di riferimento per la Regione Valle d’Aosta;
- condivisione con l’Autorità ambientale della Valle d’Aosta, relativamente alle caratteristiche del programma ed all’impianto valutativo proposto;
- individuazione degli stakeholders di riferimento;
- stesura del rapporto di verifica preliminare (scoping) e sua diffusione.

2.2.3 Il modello di valutazione adottato: il DPSIR

Il **modello DPSIR** approvato dall’Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE) rappresenta uno schema analitico che organizza gli indicatori necessari a descrivere le problematiche ambientali di un determinato ambito territoriale. Il modello si interseca con il ciclo di attuazione delle politiche e dei programmi caratterizzati da impatti territoriali, per la sua capacità di (figura 23):

- individuare le tipologie di attività antropiche determinanti i cambiamenti (Driving forces);
- “leggere” il territorio e le sue condizioni (Stato);
- identificare le relazioni di causa-effetto delle azioni antropiche sulle componenti ambientali (Pressioni);
- “collocare” le conseguenze ambientali, sociali ed economiche (Impatti) in relazione alle condizioni attuali ed alle azioni di miglioramento;
- verificare la capacità delle azioni di miglioramento (Risposte) di assicurare più qualità ambientale.

Figura 18 – Modello DSPIR



E' è qui opportuno sottolineare che:

- 1) L'analisi delle criticità ambientali del territorio ha consentito di "collocare" il Programma FAS in un contesto ambientale chiaro, consentendo di valorizzare le potenzialità delle operazioni del programma di contribuire al miglioramento della qualità ambientale e territoriale. Oltre a ciò, si renderà, in tal modo, possibile procedere – nel Rapporto Ambientale – alla stima degli impatti, alla formulazione di raccomandazioni (misure ed azioni compensative), ed alla definizione degli elementi cardine del monitoraggio;
- 2) L'individuazione del sistema degli obiettivi di sostenibilità per il territorio ha svolto un ruolo chiave, in quanto:
 - ha consentito di individuare – per i diversi sistemi ambientali considerati – i sistemi di indicatori in grado di descrivere lo "stato di fatto" e di definire gli "scenari di sostenibilità" attesi, cui il programma può contribuire, specialmente se le sue operazioni vengono debitamente coordinate con altre azioni settoriali, quali ad esempio nell'organizzazione dei servizi di mobilità;
 - ha permesso di definire "le condizioni al contorno" entro le quali il programma può determinare un accrescimento della qualità ambientale e territoriale, sia per quanto riguarda il rapporto fra i sistemi urbani, fra essi e gli spazi rurali ed in generale nelle relazioni fra il sistema territoriale della Valle d'Aosta ed i network infrastrutturali europei che attraversano il bacino padano-alpino.

Dal punto di vista delle interazioni ambientali del programma e del suo possibile contributo al miglioramento delle condizioni generali di sostenibilità del territorio valdostano, è utile in questa sede segnalare i seguenti elementi:

- 1) le operazioni nel settore delle infrastrutture di trasporto ferroviario, che presentano interazioni dirette con i comparti ambientali “atmosfera” e “sistema delle acque” (pur se con maggior intensità nel primo caso rispetto al secondo), se adeguatamente coordinate con opportuni interventi di razionalizzazione e di integrazione dei servizi all’utenza, possono significativamente contribuire al conseguimento degli obiettivi di qualità stabiliti dal “Piano aria” regionale;
- 2) le operazioni di integrazione dell’offerta turistica nei parchi del Gran Paradiso e del Mont Avic presentano l’opportunità di migliorare il grado di integrazione territoriale fra aree di regioni diverse, tradizionalmente separate da significative barriere fisiche ed un importante differenziale di sviluppo;
- 3) le operazioni nel settore dei servizi telematici offrono una buona opportunità di migliorare i servizi al cittadino, riducendone e razionalizzandone le esigenze di mobilità in un contesto geografico tradizionalmente “difficile”.

2.2.4 L’individuazione degli stakeholders e le modalità di consultazione

La procedura di VAS prevede che le Autorità con Competenza Ambientale (ACA) ed il pubblico interessato all’attuazione del programma abbiano la possibilità di esprimere la loro opinione durante le varie fasi della valutazione.

A tale riguardo, nella fase di scoping, contestuale alla definizione del programma stesso, l’Autorità di gestione, di concerto con il Servizio valutazione impatto ambientale della Regione (individuato come Autorità competente in materia ambientale, abilitata a rilasciare il parere motivato sulla valutazione ambientale strategica del programma)²¹ hanno indicato l’elenco delle autorità con specifiche competenze ambientali e del pubblico interessate agli effetti ambientali potenzialmente indotti dall’attuazione del piano. Si tratta, segnatamente de:

- il Dipartimento territorio, ambiente e risorse idriche;
- la Direzione ambiente;
- la Direzione urbanistica;
- la Direzione foreste;
- la Direzione tutela del territorio;
- il Servizio aree protette;
- la Direzione tutela beni paesaggistici e architettonici;
- la Direzione restauro e valorizzazione;
- il Consiglio permanente degli Enti locali;
- l’Ente Parco Nazionale del Gran Paradiso;
- l’Ente Parco Naturale del Mont Avic;

e, in ragione della scala sovraregionale del programma,

- la Direzione programmazione strategica, politiche territoriali ed edilizia della Regione Piemonte.

²¹ cfr.: deliberazione della Giunta regionale n. 406 del 15 febbraio 2008

Sono state, infine, definite:

- la modalità di accesso alle informazioni e ai documenti del Programma ed al Rapporto di scoping, consultabili on-line sul sito della Regione Valle d'Aosta;
- la data-limite per il ricevimento delle osservazioni, stabilita nel 16 maggio 2008.

A seguito del completamento delle fasi suddette, si è proceduto alla pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione autonoma Valle d'Aosta n. 28 dell'8 luglio 2008 del Rapporto Ambientale e della relativa Sintesi non tecnica, al fine di porli a disposizione del pubblico per i tempi stabiliti dalla normativa.

Nel quadro della procedura di consultazione, svoltasi fra i mesi di luglio e settembre 2008, sono pervenuti all'Autorità Ambientale alcune osservazioni di merito, da parte delle seguenti strutture regionali:

- la Direzione Restauro e Valorizzazione;
- la Direzione Urbanistica;
- la Direzione Tutela Beni Paesaggistici ed Architettonici.

Sussumendo i suddetti pareri, l'Autorità Ambientale ha ritenuto di esprimere “parere favorevole senza osservazioni per quanto attiene all'Asse 3 del Programma, ritenuto lo stesso coerente con gli obiettivi di protezione e tutela delle Aree Protette.”

Per quanto attiene invece agli altri due assi presenti nel Programma, l'Asse 1 “Il miglioramento della mobilità interregionale e regionale” e l'Asse 2 “Lo sviluppo dell'alta formazione universitaria regionale”, l'Autorità Ambientale ha espresso “parere favorevole da un punto di vista della compatibilità ambientale, pur rilevando la necessità di attivare, ove prescritto, nel prosieguo dell'iter realizzativo degli interventi proposti la procedura di valutazione di impatto ambientale, o, qualora la stessa non risulti necessaria, di effettuare un'opportuna verifica per l'acquisizione di tutti i pareri previsti dalle vigenti norme”, concordando altresì sui contenuti e le modalità del monitoraggio proposte dal PAR FAS.

Raccogliendo infine le osservazioni proposte dalle citate Direzioni, l'Autorità Ambientale ha formulato alcune raccomandazioni relative alla fase di attuazione, che vengono integrate nel complesso delle osservazioni e raccomandazioni previamente formulate dal Rapporto Ambientale.

2.2.5 Conclusioni e raccomandazioni della VAS

Per quanto riguarda l'Asse 1, il quadro che emerge è così sintetizzabile:

- 1) le operazioni previste dall'Asse 1 sembrano in grado di contribuire in modo significativo al perseguimento degli obiettivi ambientali del Piano Aria: la riorganizzazione dei flussi di persone, con trasferimento della mobilità dalla gomma al ferro certamente va in questa direzione. Tuttavia, il raggiungimento dei suddetti obiettivi è condizionato da alcune azioni a carattere immateriale delle quali si raccomanda la realizzazione:
 - attuazione della bigliettazione integrata fra i servizi di trasporto pubblico “su ferro e su gomma”, allo scopo di ridurre al massimo i tempi reali degli spostamenti;
 - coordinamento degli orari dei servizi di trasporto pubblico su gomma con quelli del servizio ferroviario;

- adeguato dimensionamento dei parcheggi di interscambio presso le stazioni ferroviarie;
 - sviluppo di opportune campagne di informazione, sensibilizzazione e promozione nei confronti dei cittadini, allo scopo di trasmettere le informazioni necessarie rispetto alle opportunità offerte dai servizi di trasporti innovati e promuovere comportamenti sostenibili;
- 2) nessuna interazione particolare emerge rispetto ai possibili effetti della correzione della geometria dei binari sul sistema delle acque. Andranno tuttavia adeguatamente considerate:
- la necessità di apportare le necessarie correzioni alle fasce di rispetto ferroviarie, allo scopo di assicurare le condizioni operative e di sicurezza della linea;
 - la gestione del processo di dismissione delle tratte di binario che verranno “corrette”, con particolare riguardo alla caratterizzazione delle contaminazioni del suolo ed in generale dell’ecosistema, legate all’esercizio della linea ed ai necessari processi di risanamento;
- 3) un elemento significativo emerge a proposito dell’interazione fra le operazioni di estensione dei servizi ICT-based rispetto alla dimensione dell’integrazione territoriale anche delle aree più marginali, confermando una volta di più il ruolo strategico delle tecnologie dell’informazione nella riduzione di una distanza che non può essere ridotta al “digital divide” ma che svolge un ruolo primario nel mantenimento di popolazione – e quindi di presidio territoriale – anche nelle zone più “marginali”.

Relativamente all’Asse 2, si segnala che:

- 1) in conformità con quanto indicato dalla Direzione Urbanistica, nella fase attuativa si renderà necessario prestare la dovuta attenzione alla conformità e coerenza con le disposizioni del PRG vigente del Comune di Aosta e con la sua variante generale, con particolare riferimento agli interventi che comportino cambi di destinazione d’uso e/o nuova costruzione degli edifici e delle infrastrutture relative al nuovo polo universitario nell’area dell’ex Caserma Testafochi;
- 2) sussiste come elemento di attenzione una possibile interazione con l’obiettivo del Piano Aria relativo alla qualità dell’aria in Aosta, in quanto le operazioni relative agli interventi di riqualificazione fisica dei locali della Caserma Testafochi, richiederà la delocalizzazione di servizi militari presso altre caserme, situate in aree meno centrali di Aosta, con la conseguente necessità di riorganizzare la viabilità, contribuendo a migliorare la qualità dell’aria nel capoluogo;
- 3) l’interazione con l’Università può certamente favorire da un lato lo sviluppo di azioni di promozione di imprenditorialità nel settore di una ricettività sostenibile ed innovativa nelle aree del Mont Avic e del Gran Paradiso; dall’altro, sussiste una importante opportunità per la promozione di interazioni fra Università e Parchi nel settore degli approfondimenti delle conoscenze sulle dinamiche ecosistemiche. Nell’insieme, tali opportunità possono rafforzare la capacità di “gestire strategicamente” l’interazione fra dinamiche ecosistemiche ed azioni di sviluppo economico.

Per quanto riguarda le operazioni previste da entrambi gli assi citati – ma con particolare attenzione al quadro territoriale in cui è inserita la Caserma Testafochi – nella fase attuativa sarà necessario prevedere nelle aree sottoposte a vincolo l’assistenza alle operazioni di scavo da

parte della Direzione restauro e valorizzazione oppure l'effettuazione di alcuni sondaggi esplorativi per valutare la consistenza dei depositi archeologici presenti in sito.

Per quanto attiene infine l'Asse 3, si segnala che:

- 1) se da un lato si registra un'ampia convergenza fra gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale riconducibili alle programmazioni strategiche dei Parchi e delle Comunità interessate, dall'altro va segnalato – come elemento di attenzione – che l'incremento dei flussi turistici è di per sé fattore di perturbazione di equilibri e funzioni ecosistemiche, che andrà gestito con la massima attenzione, sia per quel che riguarda gli aspetti di incremento della fruizione escursionistica che per quelli relativi alla ricettività. A tale riguardo, l'estensione anche al Parco del Gran Paradiso del Sistema di Gestione Ambientale EMAS, attualmente vigente per l'area del Parco del Mont Avic, appare del tutto opportuno;
- 2) lo sviluppo della fruizione turistica delle aree naturali non deve far dimenticare che laddove la maggioranza delle comunità locali vive anche di turismo, solo per una minoranza esso costituisce la fonte principale di sostentamento. Una concentrazione eccessiva sulla dimensione turistica dello sviluppo può portare con sé anche rischi di segregazione sociale, che conduce alla permanenza di un gruppo economico a discapito di altri. Dal punto di vista strettamente della tutela ambientale, non è concepibile alcun turismo sostenibile in spazi naturali in cui comunità locali deboli non sono più in grado di assicurare attività di base come ad esempio le operazioni di manutenzione del territorio. Le operazioni dell'Asse 3 quindi devono trovare il massimo coordinamento con le iniziative di integrazione e sviluppo degli altri Assi e più in generale con le azioni di sviluppo economico-sociale promosse sotto le diverse programmazioni strutturali, sia di livello regionale che interregionale.

3. STRATEGIA E PRIORITA'

3.1 Strategia unitaria di sviluppo regionale

Il programma della Valle d'Aosta relativo alla politica regionale nazionale (PAR FAS) è uno dei programmi che contribuiscono all'attuazione della strategia unitaria di sviluppo regionale per il periodo 2007-13 esplicitata nel Documento Unitario di Programmazione (DUP - maggio 2008), che riprende ed aggiorna quanto già elaborato all'interno del Documento di Programmazione Strategico-Operativa del marzo 2007.

La strategia unitaria è stata costruita a partire dall'analisi dei punti di forza e di debolezza del contesto socioeconomico regionale (cap. I del DUP) – di fatto confermati anche dall'aggiornamento dell'analisi di contesto di cui al capitolo 1 del presente programma – e da una più ampia ricognizione volta a definire possibili scenari condivisi rispetto alle evoluzioni attese e l'attuale grado di integrazione dei programmi comunitari e regionali (cap. II del DUP).

In particolare, l'analisi delle principali caratteristiche strutturali dell'economia e del mercato del lavoro in Valle d'Aosta evidenzia la compresenza di fattori dinamici di sviluppo e di elementi di criticità che solo parzialmente sono il frutto della recente congiuntura.

Il settore industriale, nonostante le politiche dirette a favorire l'insediamento di imprese innovative, appare ancora parcellizzato, specializzato in settori produttivi maturi e poco propenso allo sviluppo dell'innovazione e al trasferimento tecnologico. Si rileva una specializzazione in settori caratterizzati da mercati a bassa struttura competitiva, dove la produttività cresce di meno; in altre parole, di settori inidonei a trasformare i vantaggi temporanei dell'aggiustamento strutturale in vantaggi permanenti di crescita economica.

Ne discende, ai fini dello sviluppo regionale, la necessità di promuovere lo spostamento della produzione verso settori innovativi, rispetto ai quali il vantaggio concorrenziale non è sul prezzo, ma sulla qualità e sul contenuto innovativo del prodotto o del servizio. Una politica questa che non deve investire soltanto il settore industriale, ma anche il comparto turistico, settore che riveste un ruolo di primo piano nel profilo competitivo regionale.

Le analisi concordano nell'evidenziare, in questo caso, una maturità del prodotto di specializzazione del modello turistico regionale, eccessivamente basato sul segmento del turismo montano invernale (e quindi con elevate concentrazioni di stagionalità), esposto alla concorrenza delle regioni limitrofe, e poco incentrato sulla diversificazione dell'offerta legata anche al patrimonio ambientale e culturale. Inoltre, il settore è caratterizzato anche da una significativa presenza di seconde case, utilizzate soltanto per fini turistici, da cui un uso meno efficiente del territorio e delle sue infrastrutture, maggiori costi alla produzione e mancato sviluppo di uno spirito imprenditoriale di settore.

Tra i punti di debolezza della regione, gioca un ruolo di primo piano la sua connotazione geografica, da cui uno stato di isolamento che comporta anche un differenziale di costi a carico delle funzioni insediate ed un problema più generale di accessibilità del territorio.

In questo senso, l'impostazione complessiva del sistema delle connessioni interregionali e regionali appare eccessivamente dipendente dalla mobilità autostradale e stradale, mentre l'evoluzione di contesto induce a favorire altri tipi di collegamento, ovvero quello ferroviario

ed aeroportuale. D'altra parte, tanto il sistema della mobilità ferroviaria, quanto quello aeroportuale risultano caratterizzati da significativi elementi di criticità: nel primo caso, una linea ferroviaria inadeguata agli standard richiesti, con un alto grado di insoddisfazione da parte degli utenti, connesso agli elevati tempi di percorrenza, alla scarsa affidabilità del servizio, ai frequenti ritardi, ai parametri di sicurezza non sempre adeguati, carenza di centri di interscambio in corrispondenza delle stazioni che fanno capo alle valli laterali; nel secondo caso, deficit strutturali che attualmente ne limitano la funzionalità (ad esempio, mancanza di adeguate strumentazioni per il volo notturno ed in condizioni avverse; ridotta lunghezza della pista che circoscrive l'utilizzo a velivoli con una capacità di passeggeri limitata) e scarsi collegamenti con gli altri aeroporti.

Come effetto di questa situazione, le analisi di contesto rilevano anche situazioni di scarsa qualità ambientale, connesse al problema della qualità dell'aria, che si rilevano in particolare in corrispondenza della forte interdipendenza dei flussi di transito attraverso i tunnel ed i valichi (traffico da attraversamento) e nell'area urbana di Aosta, da cui la necessità di attuare politiche di blocco del traffico, per diminuire i tassi di inquinamento.

I problemi di accessibilità e di bassa propensione all'innovazione interessano anche il segmento delle ICT, che attualmente denotano ancora una carenza infrastrutturale che si traduce in una situazione diffusa di *digital divide* territoriale, e di conseguenza anche in un limitato sfruttamento di tutti i servizi innovativi diretti alla popolazione e alle imprese, basati proprio sullo sviluppo delle ICT.

Come conseguenza di questa analisi e del processo di consultazione volto ad individuare possibili "scenari condivisi" per lo sviluppo regionale, dal DUP "emergono due orientamenti principali. Essi possono essere considerati le ambizioni che dovrebbero accompagnare la strategia regionale nel nuovo periodo di programmazione e sono sintetizzati nel concetto seguente: **la Valle d'Aosta come nodo di reti e come centro di eccellenza**. Queste ambizioni (meglio definibili come vision) riflettono pienamente l'attenzione riposta al superamento dei limiti e degli ostacoli che condizionano lo sviluppo regionale e trovano indirizzi coerenti nella nuova politica di coesione e dello sviluppo rurale."

Sono stati pertanto individuati 4 temi prioritari aggreganti, significativi per lo sviluppo regionale:

- il rafforzamento del capitale umano, da realizzare, oltre che con azioni di istruzione e formazione, ricercando una maggiore apertura della società valdostana ed una più elevata focalizzazione sui temi culturali;
- il rafforzamento del sistema, in termini di miglioramento delle capacità strategiche, di crescita istituzionale, di riposizionamento competitivo del tessuto produttivo;
- l'integrazione settoriale, territoriale e sociale, con la costruzione e la partecipazione attiva nei sistemi di rete in ambito locale (anche per l'agricoltura) e la partecipazione alle reti lunghe;
- la ricerca e l'innovazione, avvertite come presupposto non solo per gli obiettivi di competitività, ma anche per quelli più generali di coesione sociale.

A seguito dell'analisi, gli obiettivi generali di lungo termine definiti dalla strategia unitaria regionale (cap. III del DUP) sono sintetizzati nel prospetto seguente:

Tabella 7 – Obiettivi generali della strategia regionale della Valle d'Aosta

N.	Descrizione dell'obiettivo generale
I	<i>Operare per il rafforzamento dei settori produttivi che sfruttano i vantaggi relativi della regione legati alla qualità delle risorse paesaggistiche e ambientali e, quindi, in particolare, delle attività connesse al turismo, alla filiera agroalimentare, alla produzione di energia da fonti rinnovabili.</i>
II	<p><i>Costruire un territorio dinamico e relazionale:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>capace di generare, trasmettere, trasformare conoscenza in tutti i settori produttivi;</i> • <i>che sfrutta i vantaggi competitivi derivanti dalla dimensione e dalla conseguente complessità relativa del sistema, dalla velocità di reazione del tessuto istituzionale e dalla sua capacità di fornire risposte adeguate alle esigenze dell'utente;</i> • <i>che considera di pari importanza, da una parte, realizzare e, dall'altra, valorizzare (attraverso l'integrazione in reti), mantenere in efficienza e far conoscere quanto realizzato;</i> • <i>che sia al centro del sistema di reti europee e internazionali.</i>
III	<i>Migliorare le condizioni di contesto indispensabili per la competitività regionale e, in particolare, accrescere la qualità del capitale umano, dei sistemi di istruzione/formazione e l'efficienza del mercato del lavoro, favorire la diffusione delle tecnologie e delle reti di informazione e comunicazione, preservare la qualità dell'ambiente, dei servizi alla persona in particolare per il benessere e la salute e riorganizzare l'ambiente urbano, colmare i gravi divari nella dotazione delle infrastrutture di trasporto.</i>

Tali obiettivi generali sono declinati dal DUP (attraverso un metodo complesso, che non è il caso di riprendere qui per esteso) in 20 obiettivi specifici, la cui corrispondenza rispetto agli obiettivi generali è sintetizzata nel prospetto seguente.

Tabella 8 – Relazioni tra obiettivi generali e obiettivi specifici

N.	Obiettivi specifici	Obiettivi generali		
		Rafforzare i vantaggi competitivi	Costruire un territorio dinamico e relazionale	Migliorare le condizioni di contesto per la competitività regionale
1	Implementare i centri di competenza e i network per la creazione di conoscenza e il trasferimento di tecnologie e processi innovativi		■	■
2	Promuovere l'alta formazione e la ricerca tecnico-scientifica, anche attraverso l'utilizzo di reti dedicate		■	■
3	Sviluppare la partecipazione attiva a reti di R&ST anche di valenza comunitaria		■	
4	Potenziare le competenze per sviluppare l'approccio <i>bottom-up</i>			■
5	Sostenere e attrarre imprese, industriali e dei servizi, ad elevato contenuto di conoscenza, anche mediante la definizione di specifiche politiche attive del lavoro e la promozione di <i>cluster</i> di imprese (eventualmente transfrontaliere)		■	■

6	Favorire la qualità imprenditoriale, la diversificazione e l'integrazione delle attività rurali	■		
7	Elevare la qualità degli insediamenti urbani, turistici e rurali e dell'offerta di servizi	■	■	■
8	Favorire la valorizzazione sostenibile del territorio	■		■
9	Promuovere lo sfruttamento efficiente di fonti rinnovabili	■		■
10	Promuovere l'efficacia dei sistemi di prevenzione e gestione dei rischi, anche mediante accordi e reti sovraregionali		■	■
11	Favorire le attività agricole e forestali che riducono i rischi di erosione e di dissesto	■		■
12	Migliorare i collegamenti da e verso l'esterno, anche assicurando l'aggancio alle grandi reti e l'accessibilità alle aree marginali della regione		■	■
13	Ampliare la dotazione di infrastrutture e servizi per l'informazione e comunicazione, migliorare l'accessibilità alle reti, le competenze in materia e favorire la diffusione delle nuove tecnologie		■	■
14	Realizzare l'integrazione regionale del sistema dell'istruzione e della formazione professionale e adattarla ai nuovi bisogni di competenze		■	■
15	Favorire gli scambi di esperienze e l'integrazione dei sistemi educativi e formativi da una parte e dall'altra della frontiera		■	■
16	Rafforzare il sistema regionale delle politiche del lavoro			■
17	Rafforzare gli strumenti per l'inclusione sociale e migliorare la partecipazione al mercato del lavoro			■
18	Qualificare i servizi turistici legati alla valorizzazione del territorio e sviluppare l'integrazione tra le attività economiche connesse al turismo	■		
19	Promuovere la valorizzazione economica del patrimonio culturale	■		
20	Migliorare la competitività e valorizzare la qualità delle produzioni agricole	■		

Ai fini dell'implementazione della strategia regionale unitaria, sono pertanto individuati (Cap. IV del DUP) i seguenti *quattro tipi di programmi*:

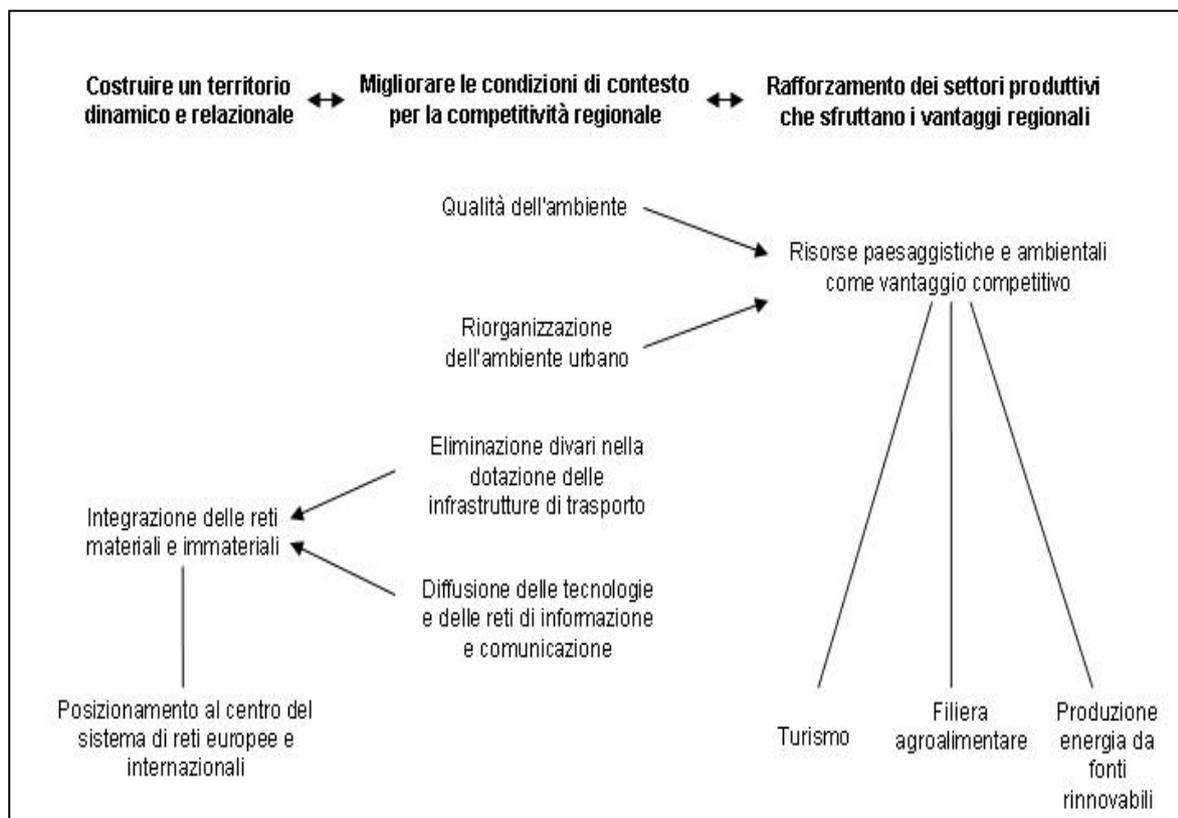
- i “Programmi operativi comunitari”, che costituiscono il mainstream della politica di sviluppo regionale, poiché realizzati a valere sul cofinanziamento dei fondi europei (FESR, FSE, FEASR) disponibili per il periodo 2007-13;
- i “Programmi attuativi regionale e nazionali” realizzati a valere sul cofinanziamento del FAS per il periodo 2007-13 e, a seconda dei casi, realizzati mediante lo strumento dell’Accordo di programma quadro (APQ) oppure mediante attuazione diretta;
- le iniziative regionali di “Partecipazione a programmi tematici comunitari”, gestiti in modo diretto dalla Commissione europea nel periodo 2007-13;
- i “Programmi a esclusivo/prevalente finanziamento regionale” volti a integrare la strategia unitaria regionale 2007-13.

3.2 Strategia del programma della Valle d’Aosta relativo alla politica regionale nazionale (PAR FAS)

Dati gli obiettivi definiti dallo Stato per la politica regionale nazionale, pare opportuno richiamare anche lo specifico approfondimento sviluppato, come da accordi col Ministero delle Infrastrutture, in merito alle “proiezioni territoriali” della strategia regionale unitaria (Allegato F del DUP).

A seguito di tale riflessione, si è infatti osservato che ciascuno dei 3 obiettivi generali della strategia regionale unitaria volge riferimento diretto o indiretto al territorio o, come anche illustrato nella figura seguente, riconosce la funzione delle risorse territoriali quale presupposto necessario al proprio conseguimento.

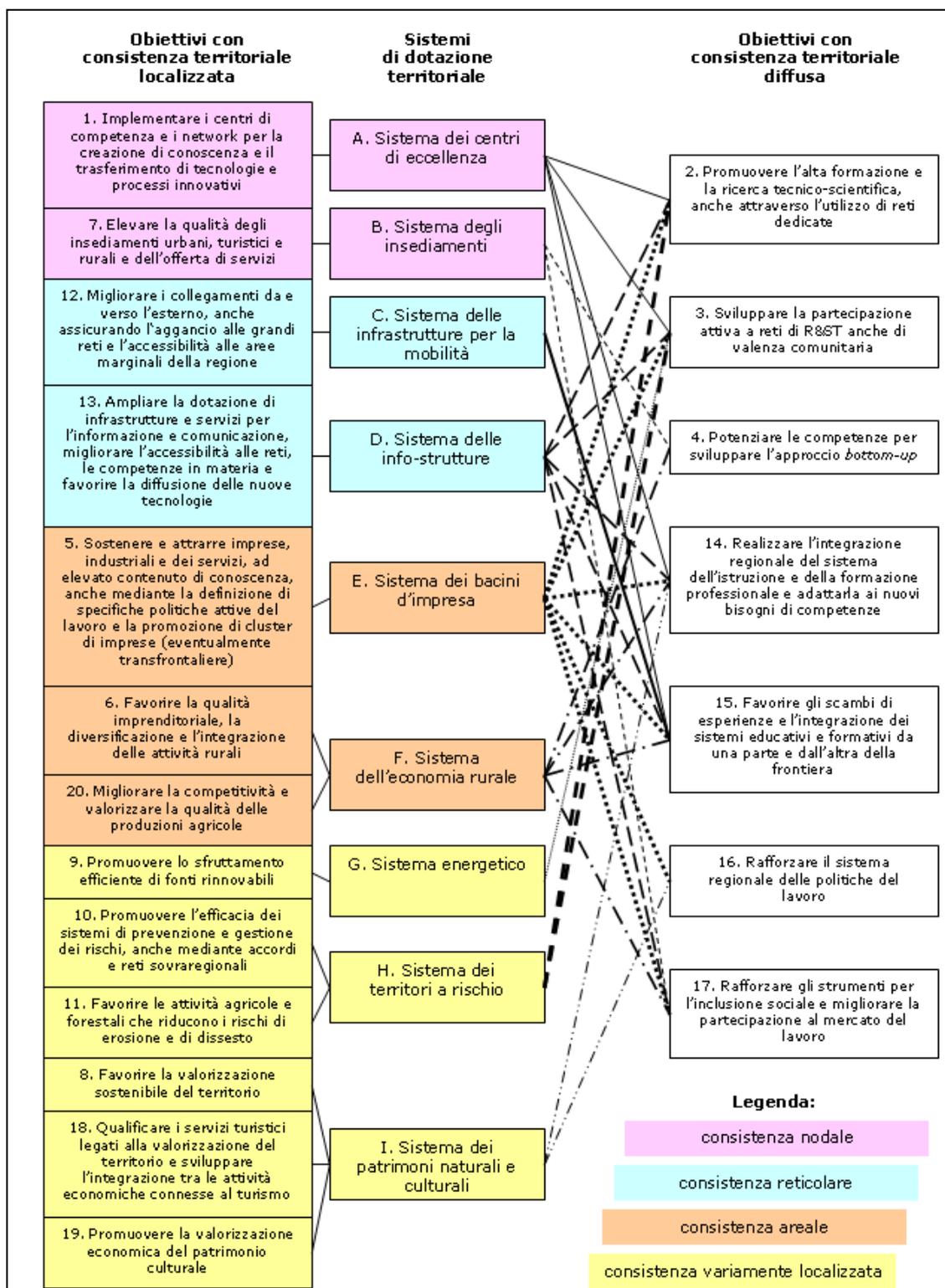
Figura 19 – Relazioni tra gli obiettivi generali sotto il profilo della consistenza territoriale



Fonte: Documento Unitario di Programmazione (DUP) 2007-2013 della Valle d'Aosta, maggio 2008.

Più precisamente, come illustrato nella figura successiva, i 20 obiettivi specifici della strategia unitaria regionale sono stati classificati in relazione alla loro capacità di agire in modo prevalente rispetto a 9 “sistemi di dotazione territoriale” (rispettivamente definiti di tipo nodale, reticolare, areale o variamente localizzato) costituenti, nel complesso, il contesto fisico e infrastrutturale per l’implementazione della strategia regionale unitaria.

Figura 20 – Relazioni tra obiettivi specifici e sistemi di dotazione territoriale



Fonte: Documento Unitario di Programmazione (DUP) 2007-2013 della Valle d'Aosta, maggio 2008.

A tale proposito, occorre osservare che il *mainstream* della politica di sviluppo regionale contribuisce a intervenire, dati gli obiettivi contenuti nei regolamenti comunitari per il periodo 2007-13, soprattutto sugli “obiettivi con consistenza territoriale diffusa” (FSE) e, per quanto attiene alle dotazioni territoriali, sui sistemi aventi “consistenza areale” (FESR e FEASR). A parte il contributo minore che potrà derivarsi dalla Partecipazione a programmi tematici comunitari, al solo FESR e i Programmi ad esclusivo/prevalente finanziamento regionale è inoltre consentito di intervenire su ben 7 sistemi di dotazione territoriale (tutti quelli aventi consistenza nodale, reticolare e variamente localizzata).

In base a quanto appena rilevato, sembra ragionevole ritenere che il programma FAS vada opportunamente indirizzato a rafforzare la realizzazione della strategia regionale unitaria:

- a) in relazione diretta e combinata dei 3 obiettivi generali del DUP; e
- b) con particolare riferimento ai sistemi regionali di dotazione territoriale con consistenza nodale (*centri di eccellenza e insediamenti*), reticolare (*infrastrutture per la mobilità ed infrastrutture*) e variamente localizzata (*patrimonio ambientale in senso lato*).

Alla luce di tali considerazioni, il programma FAS si pone come obiettivo generale quello di **contribuire ad aumentare il grado di competitività del sistema economico e sociale regionale, concentrando la sua attenzione sugli aspetti di miglioramento dell’accessibilità ai diversi “spazi” – materiali ed immateriali – del territorio, in un’ottica di sostenibilità dei quadri ambientali e territoriali interessati dalle operazioni.**

Esplicitamente considerato come elemento-chiave di coesione e competitività territoriale, *il miglioramento delle condizioni di accessibilità* viene perseguito in particolare tramite tre obiettivi specifici, connessi all’attuazione di altrettanti Assi. All’interno di tali Assi, **sono state individuate alcune “azioni cardine”** ai sensi del punto 2.5 della delibera CIPE n. 166/2007 e dell’art. 6-quinquies della Legge n. 133 del 6 agosto 2008 (Legge di conversione del DL 112/2008), che verranno meglio esplicitate nel capitolo IV, ritenute fondamentali e strategiche per il raggiungimento degli obiettivi specifici del presente Programma, **che rappresentano, in termini finanziari, l’88,61% del valore totale del Programma FAS.**

Gli Assi del programma sono:

- 1) *il miglioramento della mobilità interregionale e regionale (Asse 1 – Reti e sistemi per la mobilità)*, lungo due direttrici:
 - il sistema di trasporto ferroviario interregionale e regionale, anche per promuovere i collegamenti tra le diverse aree territoriali (le città di Torino e Milano, nonché l’accesso al Corridoio V – Lisbona/Kiev) e favorire le condizioni di accessibilità sostenibile alla città di Aosta (in una prospettiva di attuazione degli indirizzi formulati sia nel Piano di bacino di Traffico che nel Piano regionale per il risanamento, il miglioramento ed il mantenimento della qualità dell’aria);
 - l’organizzazione dei servizi informativi e di assistenza per i cittadini residenti e non solo, che presentano significativi impatti potenziali sul miglioramento delle condizioni di mobilità e sulla riduzione dell’uso del mezzo privato;
- 2) *lo sviluppo dell’alta formazione universitaria regionale (Asse 2 – Centri di eccellenza)*, in una prospettiva di accesso facilitato alla formazione superiore, alla cultura ed in generale ai poli di generazione di conoscenza;

- 3) *lo sviluppo integrato e sostenibile delle aree protette* (Asse 3 – Aree protette), in una prospettiva di maggiore integrazione spaziale, favorendo di conseguenza anche migliori condizioni di organizzazione della fruizione turistico-escursionistica.

A questi obiettivi se ne aggiunge un quarto, *Miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza del Programma* (Asse 4 – Assistenza tecnica), finalizzato a supportare l'attuazione del programma e a promuovere l'informazione sugli effetti che lo stesso produrrà sul territorio interessato.

Il sistema degli obiettivi generali, specifici e operativi perseguiti dal Programma e dalle relative linee d'azione, nonché la loro coerenza con le Priorità e gli obiettivi generali del QSN e gli obiettivi specifici del DUP, sono descritte nei prospetti seguenti.

Tabella 9 – Priorità e Obiettivi generali del QSN, Obiettivi specifici DUP, Obiettivi generali e Assi del Programma FAS

PRIORITA' QSN	OBIETTIVI GENERALI QSN	OBIETTIVI SPECIFICI DUP	OBIETTIVO GENERALE DEL PROGRAMMA	ASSI DEL PROGRAMMA
6 - Reti e collegamenti per la mobilità	6.1 - Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo	12 - Migliorare i collegamenti da e verso l'esterno, anche assicurando l'aggancio alle grandi reti e l'accessibilità alle aree marginali della regione 13 - Ampliare la dotazione di infrastrutture e servizi per l'informazione e comunicazione, migliorare l'accessibilità alle reti, le competenze in materia e favorire la diffusione delle nuove tecnologie	Accessibilità	1 - Reti e sistemi per la mobilità
2 - Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione per la competitività	2.1 - Rafforzare e valorizzare l'intera filiera della ricerca e le reti di cooperazione tra il sistema della ricerca e le imprese, per contribuire alla competitività e alla crescita economica; sostenere la massima diffusione e utilizzo di nuove tecnologie e servizi avanzati; innalzare il livello delle competenze e conoscenze scientifiche e tecniche nel sistema produttivo e nelle Istituzioni	1 - Implementare i centri di competenza e i network per la creazione di conoscenza e il trasferimento di tecnologie e processi innovativi		2 - Centri di eccellenza
8 - Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	8.1 - Promuovere la competitività, l'innovazione e l'attrattività delle città e delle reti urbane attraverso la diffusione di servizi avanzati di qualità, il miglioramento della qualità della vita e il collegamento con le reti materiali e immateriali	7 - Elevare la qualità degli insediamenti urbani, turistici e rurali e dell'offerta di servizi		3 - Aree protette
5 - Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	5.1 - Valorizzare le risorse naturali, culturali e paesaggistiche locali, trasformandole in vantaggio competitivo per aumentare l'attrattività, anche turistica, del territorio, migliorare la qualità della vita dei residenti e promuovere nuove forme di sviluppo sostenibile	8 - Favorire la valorizzazione sostenibile del territorio 19 - Promuovere la valorizzazione economica del patrimonio culturale		4 - Assistenza tecnica
10 - Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci	10.1 - Elevare le capacità delle amministrazioni, accrescere i livelli di legalità, rafforzare il coinvolgimento del partenariato e contribuire all'apertura dei mercati dei servizi per una programmazione e gestione più efficace ed efficiente della politica regionale			

Tabella 10 – Obiettivo generale del Programma, Assi, obiettivi generali, specifici, operativi e linee d'azione del Programma FAS

OBIETTIVO GENERALE DEL PROGRAMMA	ASSI DEL PROGRAMMA	OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI	OBIETTIVI OPERATIVI	LINEE D'AZIONE
Accessibilità	1. Reti e sistemi per la mobilità	Miglioramento della mobilità interregionale e regionale	<ol style="list-style-type: none"> Miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aumento dell'utilizzo del trasporto ferroviario Miglioramento della transitabilità della rete viaria regionale Aumento dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico Miglioramento del grado di accesso ai servizi socio- sanitari 	<ol style="list-style-type: none"> Adeguamento e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie Miglioramento della dotazione dei nodi di interscambio 	1.1 Aosta/Chivasso Nodi d'interscambio Ottimizzazione geometria binario 1.2 Aosta/Pré-Saint- Didier Stazioni Morgex/Pré-Saint-Didier Passaggi a livello Studio fattibilità Ao/Pré-Saint-Didier
				<ol style="list-style-type: none"> Aumento dell'offerta di informazioni per la promozione della sicurezza Miglioramento delle condizioni di traffico sulla viabilità regionale Sviluppo dell'intermodalità tra i sistemi di trasporto pubblico Estensione della rete dei servizi informativi socio-sanitari 	1.3 ICT Infomobilità Telemedicina
	2. Centri di eccellenza	Sviluppo dell'alta formazione universitaria regionale	<ol style="list-style-type: none"> Potenziamento e diversificazione dell'offerta regionale di alta formazione universitaria Miglioramento del grado di accesso all'alta formazione universitaria regionale Creazione di sinergie con il tessuto socio-economico regionale 	<ol style="list-style-type: none"> Riorganizzazione logistica dell'offerta didattica e degli spazi per studenti, docenti e personale amministrativo Riqualficazione del contesto urbano 	2.1 Realizzazione del Polo universitario di Aosta
	3. Aree protette	Sviluppo integrato e sostenibile delle aree protette	<ol style="list-style-type: none"> Aumento del grado d'integrazione delle aree protette a livello regionale e sovra regionale Promozione dell'aumento e della diversificazione dei flussi turistici Promozione dello sviluppo di attività economiche da parte degli operatori del territorio 	<ol style="list-style-type: none"> Creazione di un percorso integrato di fruizione delle aree protette Potenziamento e miglioramento dell'offerta di servizi ai visitatori delle risorse Promozione del prodotto turistico 	3.1 Valorizzazione del Parco nazionale del Gran Paradiso 3.2 Valorizzazione del Parco naturale del Mont Avic
	4. Assistenza tecnica	Miglioramento dell'efficacia ed efficienza del programma	<ol style="list-style-type: none"> Miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza del programma attraverso azioni e strumenti di supporto 	<ol style="list-style-type: none"> Supporto all'attuazione del Programma nelle attività di preparazione, gestione, sorveglianza e controllo Effettuazione delle attività di valutazione del Programma Realizzazione di azioni di informazione e comunicazione 	4.1 Assistenza tecnica

3.2.1 Miglioramento della mobilità interregionale e regionale

L'obiettivo specifico del programma FAS relativo al miglioramento del sistema della mobilità concorre al raggiungimento di due obiettivi specifici del DUP, ovvero:

- migliorare i collegamenti da e verso l'esterno, anche assicurando l'aggancio alle grandi reti e l'accessibilità alle aree marginali della regione (obiettivo 12);
- ampliare la dotazione di infrastrutture e servizi per l'informazione e comunicazione, migliorare l'accessibilità alle reti, le competenze in materia e favorire la diffusione delle nuove tecnologie (obiettivo 13).

Con riferimento al miglioramento dei collegamenti da e verso la Valle, la strategia del programma mira a promuovere l'utilizzo del mezzo pubblico, aumentando il grado di attrattività della ferrovia quale alternativa più efficace e più efficiente al mezzo privato. Ciò anche in una logica di sostenibilità ambientale, in quanto il costante aumento del traffico privato su strada rappresenta, insieme al riscaldamento, la causa principale dello stato di inquinamento atmosferico che interessa attualmente in particolare Aosta e la sua cintura urbana.

In particolare, la strategia proposta viene attuata mediante due obiettivi specifici di Asse:

- 1) *miglioramento del sistema di trasporto ferroviario;*
- 2) *aumento dell'utilizzo del trasporto ferroviario.*

Attraverso interventi sulle linee ferroviarie e sulla rete di collegamenti intermodali, si vuole raggiungere una più efficiente integrazione dei sistemi di trasporto e al tempo stesso rimuovere una serie di criticità che caratterizzano l'offerta attuale, in modo tale da rispondere a quella parte di domanda di trasporto pubblico ancora non soddisfatta, che riguarda i quattro segmenti di mercato principali (studenti; lavoratori; altri residenti; turisti) interessati ad una regolarizzazione della frequenza, alla riduzione dei tempi di percorrenza, al migliore collegamento tra le aree a diversa dimensione e vocazione turistica.

Effetti potenziali significativi sulla razionalizzazione del sistema della mobilità regionale derivano anche dall'attuazione di linee specifiche di azione che hanno per oggetto la promozione di un utilizzo efficiente dei più recenti prodotti e tecnologie nel campo delle ICT; nel dettaglio, la strategia del programma si attua attraverso i seguenti obiettivi specifici di Asse:

- 3) *miglioramento della transitabilità della rete viaria regionale, aumentando l'offerta di informazioni per la promozione della sicurezza ed il miglioramento delle condizioni di traffico per gli utenti del sistema della rete viaria;*
- 4) *aumento dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico, favorendo l'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto secondo un approccio integrato al problema della mobilità, capace di incrementare i livelli di affidabilità e sicurezza dei servizi, contribuendo a contrastare, sul lungo termine, le tendenze di spopolamento;*
- 5) *miglioramento del grado di accesso ai servizi socio-sanitari, intervenendo sull'ottimizzazione della prossimità dei servizi di assistenza sanitaria e socio-assistenziale al cittadino, al fine di migliorare la qualità del servizio e ridurre i trasporti verso il presidio*

ospedaliero, i centri di assistenza e viceversa, con effetti diretti anche sul contenimento della spesa sanitaria.

3.2.2 Sviluppo dell'alta formazione universitaria regionale

L'analisi di contesto ha rilevato come il sistema dei centri di eccellenza all'interno del territorio regionale veda la presenza contestuale di diverse strutture pubbliche e private che, seppure caratterizzate da modeste dimensioni e capacità, sono dotate di elevate potenzialità che andrebbero sviluppate per rafforzare il grado di competitività del sistema economico regionale.

In questo ambito si pone la strategia del programma FAS di miglioramento dell'organizzazione delle strutture per lo studio universitario, che vuole soddisfare le esigenze di sviluppo dell'Università della Valle d'Aosta, in modo da permettere l'incremento della domanda e dell'offerta didattica e formativa della regione, creando, nello stesso tempo, strette sinergie con il tessuto urbano e con le attività economiche, sociali e culturali ad esso connesse.

Sotto questo profilo, l'obiettivo specifico del programma sembra poter concorrere al raggiungimento di altri due obiettivi specifici del DUP, ovvero:

- implementare i centri di competenza e i network per la creazione di conoscenza e il trasferimento di tecnologie e processi innovativi (obiettivo 1);
- elevare la qualità degli insediamenti urbani, turistici e rurali e dell'offerta di servizi (obiettivo 7).

Nel dettaglio, la strategia del programma si esplica attraverso il perseguimento dei seguenti obiettivi specifici di Asse:

- 1) *potenziamento e diversificazione dell'offerta regionale di alta formazione universitaria;*
- 2) *miglioramento del grado di accesso all'alta formazione universitaria regionale;*
- 3) *creazione di sinergie con il tessuto socio-economico regionale.*

In particolare, il miglioramento dell'organizzazione logistica dell'offerta didattica attuale universitaria consentirà di soddisfare le esigenze degli studenti, del corpo docente e del personale amministrativo; nel contempo, si otterrà il risultato anche di promuovere l'immagine dell'Università della Valle d'Aosta, anche attraverso una sua migliore integrazione con il contesto urbano di riferimento.

3.2.3 Sviluppo integrato e sostenibile delle aree protette

La presenza di un patrimonio ambientale e culturale caratterizzato da unicità e qualità universalmente riconosciute rappresenta uno dei principali punti di forza su cui si basa la strategia unitaria di sviluppo regionale.

Da questo punto di vista, l'obiettivo specifico del programma relativo al miglioramento dell'accessibilità al patrimonio di risorse naturali può concorrere al raggiungimento di due ulteriori obiettivi specifici del DUP, ovvero:

- favorire la valorizzazione sostenibile del territorio (obiettivo 8);

- promuovere la valorizzazione economica del patrimonio culturale (obiettivo 19).

Questo obiettivo è, pertanto, perseguito all'interno del programma attraverso una strategia che mira a sviluppare un'offerta turistica legata alla valorizzazione delle risorse naturalistiche, in un'ottica di integrazione regionale e sovraregionale nella gestione del territorio. L'obiettivo ultimo è quello di avviare un processo endogeno di sviluppo sostenibile delle comunità interessate, che contrasti, nel lungo termine, le tendenze di spopolamento che caratterizzano alcuni comuni delle aree protette.

Sono quindi perseguiti i seguenti obiettivi specifici di Asse:

- 1) *aumento del grado di integrazione delle aree protette a livello regionale e sovraregionale;*
- 2) *promozione dell'aumento e della diversificazione dei flussi turistici, anche attraverso il miglioramento dell'offerta di servizi all'utenza;*
- 3) *promozione dello sviluppo di attività economiche da parte degli operatori del territorio, sulla base della definizione di un prodotto turistico unitario.*

3.2.4 Miglioramento dell'efficacia ed efficienza del Programma

L'attività di assistenza tecnica consente di fornire il supporto adeguato e specializzato alla Regione, al fine di ottemperare, nella maniera più adeguata, alle esigenze connesse alla implementazione del programma.

Gli obiettivi che si vogliono perseguire sono i seguenti:

- 1) *supporto all'attuazione del programma, nelle attività di preparazione, gestione, sorveglianza e controllo;*
- 2) *rafforzamento della capacità amministrativa connessa all'attuazione del programma;*
- 3) *effettuazione delle attività di valutazione del programma;*
- 4) *realizzazione di azioni di informazione e comunicazione.*

3.2.5 Indicatori di impatto

Nella tabella seguente sono illustrati gli indicatori che saranno monitorati per verificare gli impatti del Programma, connessi agli obiettivi generali sopra descritti.

Nel caso dell'obiettivo del miglioramento della mobilità interregionale e regionale, gli indicatori fanno riferimento in modo particolare alla capacità del Programma di promuovere il trasporto pubblico e quello ferroviario, anche aumentando il grado di dotazione dei trasporti di corrispondenza.

In merito all'obiettivo dello sviluppo dell'alta formazione universitaria regionale, il miglioramento dell'organizzazione delle strutture per lo studio universitario dovrebbe garantire anche un aumento del grado di attrattività dell'Università, incrementando il rapporto tra studenti esterni e studenti locali.

Infine, lo sviluppo integrato e sostenibile delle aree protette sarà attuato migliorando le condizioni di accessibilità al patrimonio, da cui un effetto potenziale sul grado di attrazione turistica del territorio valdostano.

Tabella 11 – Indicatori di impatto

Indicatore	Direzione del miglioramento	u. m.	Anno	Valle d'Aosta	Italia	Area Obiettivo CRO 2007/13	UE=27
Obiettivo: miglioramento della mobilità interregionale e regionale							
Utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto	Aumento	%	2006	11,9	18,7	18,4	
Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario	Aumento	%	2007	3,5	4,6	32,3	
Dotazione di trasporti di corrispondenza	Aumento	%	2006	5,4	15,9	17,9	
Inquinamento causato dai mezzi di trasporto (emissione CO2 da trasporto stradale: tonnellate per abitante)	Riduzione	Tonn. per ab.	2005	5,3	1,98		
Obiettivo: sviluppo dell'alta formazione universitaria regionale							
Indice di attrattività delle Università	Aumento		2006	-174,5	0	11,5	
Obiettivo: sviluppo integrato e sostenibile delle aree protette							
Attrazione turistica	Aumento	gg pres. per ab.	2006	25,8	6,2	7,5	

3.3 Il quadro di coerenza strategica rispetto alla programmazione comunitaria, nazionale e regionale

3.3.1 Coerenza con le politiche comunitarie e nazionali

Parimenti agli altri documenti programmatici per lo sviluppo regionale, il programma FAS della Valle d'Aosta è elaborato in stretta coerenza con le indicazioni fornite dagli Orientamenti Strategici Comunitari (OSC)²², che *“rappresentano un contesto unico che gli Stati membri e le regioni sono invitati a utilizzare per l'elaborazione di programmi nazionali e regionali, specialmente per valutare il loro contributo agli obiettivi dell'Unione in termini di coesione, crescita e occupazione”*. Le priorità sulle quali concentrare le risorse sono qui brevemente riassunte:

- rendere più **attraenti gli Stati membri, le regioni e le città**, migliorando le dotazioni infrastrutturali per l'accessibilità e garantendo servizi di qualità, salvaguardando al contempo la qualità ambientale, mediante una pianificazione territoriale che razionalizzi gli investimenti di miglioramento prestazionale delle “reti ambientali” e che contribuisca a ridurre l'intensità energetica dei sistemi territoriali;
- promuovere **l'innovazione, l'imprenditoria e lo sviluppo dell'economia della conoscenza**, mediante lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione, l'accessibilità alla società dell'informazione mediante ICT, la promozione dell'innovazione d'impresa;
- creare **nuovi e migliori posti di lavoro**, portando un maggior numero di persone all'interno del mercato del lavoro e promuovendo l'attività imprenditoriale, migliorando l'adattabilità dei lavoratori e delle imprese e aumentando gli investimenti nel capitale umano.

Gli Orientamenti Strategici Comunitari si attuano, come noto, tramite i Regolamenti dei Fondi Strutturali e trovano applicazione, a livello nazionale, nel Quadro Strategico Nazionale (QSN). Questo articola le finalità della politica regionale di sviluppo per il 2007-13 in 10 priorità, declinate secondo una struttura ad albero in obiettivi generali e obiettivi specifici.

Tali obiettivi sono, a loro volta, declinati in maniera puntuale – con riferimento alla Valle d'Aosta – nel Documento Unitario di Programmazione (DUP), il quale:

- 1) da un lato, traduce a livello regionale le priorità e gli obiettivi definiti a livello nazionale, declinandone l'attuazione in rapporto alle criticità del contesto locale;
- 2) dall'altro lato, nell'attuare gli obiettivi regionali, mantiene vive le ragioni fondanti la strategia nazionale, con riferimento agli obiettivi di coesione e competitività territoriale.

In tal modo, la strategia unitaria regionale della Valle d'Aosta concorre anche al rispetto del c.d. *earmarking*, con riferimento agli obiettivi di Lisbona (rif. allegato IV al Regolamento CE n. 1083/2006).

Infine, è opportuno ricordare che, in attuazione del QSN, il 21 dicembre 2007 il CIPE ha approvato la delibera n. 166 contenente le modalità di programmazione del Fondo per le aree

²² Adottati dal Consiglio dell'Unione Europea in data 6 ottobre 2006 e pubblicati nella G.U. dell'Unione Europea L. 291/11.

sottoutilizzate (FAS), per il quale è prevista l'elaborazione di un programma attuativo regionale (PAR, oggetto del presente documento) e, da parte dei Ministeri, di programmi attuativi nazionali (PAN)²³, cofinanziati dal FAS stesso. I PAN previsti sono i seguenti:

- 1) Risorse umane, istruzione e inclusione sociale;
- 2) Ricerca e competitività;
- 3) Società dell'informazione nella P.A.;
- 4) Qualità dell'ambiente, biodiversità e risorse culturali;
- 5) Sicurezza;
- 6) Infrastrutture;
- 7) Competitività sistemi agricoli e rurali;
- 8) Governance.

Riguardo ad essi, il DUP ha predisposto una “matrice di interazione”, nella quale vengono rappresentate le relazioni di complementarità e sinergia che intercorrono fra gli obiettivi specifici del DUP ed i PAN stessi; ad essa si rimanda per una più puntuale consultazione²⁴.

In questa sede, appare opportuno evidenziare come non sia ancora definito il contenuto di tutti i PAN di cui sono soggetti responsabili i Ministeri, e quindi appare difficile rilevare in maniera chiara le possibili sinergie e coerenze programmatiche.

In ogni caso, il soddisfacimento dell'obiettivo generale che la Regione Valle d'Aosta intende perseguire con l'attuazione del PAN – modificare l'accessibilità del territorio, proponendo la regione come nodo di reti e come centro di eccellenza – richiede la costruzione di un disegno di convergenza delle risorse disponibili verso investimenti prioritari per lo sviluppo socio-economico del territorio; in questo senso, soprattutto nel caso delle azioni che intendono migliorare e potenziare il sistema della mobilità, la Regione si impegna a promuovere sin dalla fase di programmazione le possibili sinergie e complementarità con il PAN Infrastrutture.

Allo stesso tempo, nel caso dello sviluppo integrato delle aree protette si valuteranno le opportunità di interazione con le linee di azione previste a valere sul PAN Qualità dell'ambiente, biodiversità e risorse culturali.

3.3.2 Coerenza con la politica di sviluppo regionale

In termini di coerenza con la politica di sviluppo regionale, si possono formulare le osservazioni seguenti.

Anzitutto, fra le 10 priorità definite dal QSN, il programma FAS agisce in modo diretto su 3 di esse, segnatamente:

- la priorità 6 “Reti e collegamenti per la mobilità: le azioni dell'Asse 1 sulle reti materiali ed immateriali sono state selezionate secondo un criterio di forte integrazione territoriale, sia di scala infra che sovragionale e sono volte sia a potenziare

²³ Ai sensi della delibera CIPE n.166 del 21 dicembre 2007, i PAN già approvati dal CIPE riguardano: Ricerca e competitività, Competitività sistemi agricoli e rurali e Governance. I restanti PAN si trovano ancora in fase di elaborazione.

²⁴ Cfr: Documento Unitario di Programmazione per la politica regionale di sviluppo 2007-13, tab. 27

l'accessibilità dei cittadini ai servizi della pubblica amministrazione che a rafforzare il collegamento della Valle d'Aosta alle grandi reti nazionali ed europee. Oltre a ciò, le azioni selezionate colgono l'opportunità di contribuire in modo significativo all'attuazione della politica regionale per la qualità dell'aria;

- la priorità 8 “Competitività ed attrattività delle città e dei sistemi urbani”: le azioni dell'Asse 2 sono state selezionate in funzione del rafforzamento del posizionamento competitivo e dell'attrattività del sistema urbano di Aosta, con particolare riferimento al miglioramento dei servizi per lo studio universitario. Tale scelta è comunque preliminare e propedeutica a qualsiasi ulteriore intervento di sviluppo e qualificazione dell'offerta formativa, previsto dai piani dell'Università;
- la priorità 5 “Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo”: le azioni dell'Asse 3 sui parchi sono state concentrate in modo selettivo su interventi prioritari volti ad integrare le dimensioni della tutela dei caratteri ambientali e della loro valorizzazione turistica, secondo criteri di minimizzazione dell'impatto ambientale, di “messa in rete” delle aree protette, di integrazione territoriale sovregionale.

Inoltre, rispetto agli obiettivi specifici della strategia regionale unitaria, il programma mostra interazioni con diversi di essi, con differenti livelli di coerenza ed integrazione. Per una più efficace lettura di tale coerenza ed integrazione, è stata predisposta una “matrice di interazione”, di seguito riportata, che illustra in maniera sinottica le interazioni che occorrono fra Assi ed obiettivi specifici del programma ed i pertinenti obiettivi generali e specifici del DUP.

Nella matrice, riportata alla pagina seguente, il grado di interazione è rappresentato secondo diverse intensità di colore, a seconda dell'intensità dell'interazione individuata. Dalla rappresentazione è stato escluso l'Asse 4 “Assistenza tecnica”, in quanto non rilevante dal punto di vista della presente valutazione di coerenza.

Tabella 12 –Integrazione tra obiettivi Programma FAS e obiettivi specifici DUP

ASSI - Obiettivi Programma FAS	Obiettivi specifici DUP
Asse 1 – Potenziamento delle reti e dei sistemi per la mobilità	
Miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aumento dell'utilizzo del trasporto ferroviario	OS 12: Migliorare i collegamenti da e verso l'esterno, anche assicurando l'aggancio alle grandi reti e l'accessibilità alle aree marginali della regione OS 13: Ampliare la dotazione di infrastrutture e servizi per l'informazione e comunicazione, migliorare l'accessibilità alle reti, le competenze in materia e favorire la diffusione delle nuove tecnologie
Miglioramento della transitabilità della rete viaria regionale Aumento dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico Miglioramento del grado di accesso ai servizi socio sanitari	OS 13: Ampliare la dotazione di infrastrutture e servizi per l'informazione e comunicazione, migliorare l'accessibilità alle reti, le competenze in materia e favorire la diffusione delle nuove tecnologie
Asse 2 – Sviluppo dei centri di eccellenza	
Potenziamento e diversificazione dell'offerta regionale di alta formazione universitaria Miglioramento del grado di accesso all'alta formazione universitaria regionale Creazione di sinergie con il tessuto socio economico regionale	OS 1: Implementare i centri di competenza e i network per la creazione di conoscenza e il trasferimento di tecnologie e processi innovativi OS 7: Elevare la qualità degli insediamenti urbani, turistici e rurali e dell'offerta di servizi OS 14: Realizzare l'integrazione regionale del sistema dell'istruzione e della formazione professionale e adattarla ai nuovi bisogni di competenze OS 15: Favorire gli scambi di esperienze e l'integrazione dei sistemi educativi e formativi da una parte e dall'altra della frontiera
Asse 3 – Valorizzazione integrata delle aree protette	
Aumento del grado di integrazione delle aree protette a livello regionale e sovraregionale Promozione dell'aumento e della diversificazione dei flussi turistici Promozione dello sviluppo di attività economiche da parte degli operatori del territorio	OS 8: Favorire la valorizzazione sostenibile del territorio OS 19: Promuovere la valorizzazione economica del patrimonio culturale OS 7: Elevare la qualità degli insediamenti urbani, turistici e rurali e dell'offerta di servizi

	Relazione forte
	Relazione individuata
	Relazione potenziale

A titolo di commento alla matrice sopra riportata, si possono rilevare alcuni elementi:

- il sistema degli obiettivi del programma si colloca in modo coerente rispetto alla *vision* di politica regionale unitaria ovvero “la Valle d’Aosta come *nodo di reti* e come *centro di eccellenza* (...) regione integrata all’interno e pienamente interconnessa con l’esterno, con un ruolo attivo e capacità attrattiva, che valorizza in ottica di qualità ed eccellenza i vantaggi competitivi delle proprie risorse”;
- gli obiettivi del programma – in particolare per quanto attiene gli assi 1 e 3 - concorrono allo sviluppo delle interconnessioni tra le componenti del sistema regionale e contribuiscono al loro collegamento anche a scale territoriali di rango superiore, sia sovra-regionale che nazionale ed europeo; d’altra parte, l’asse 2 può contribuire significativamente a rafforzare il posizionamento regionale nel sistema dei poli di generazione di conoscenza ed innovazione;
- oltre a ciò, il programma appare cogliere le opportunità di valorizzazione degli asset regionali in grado di rappresentare vantaggi competitivi, sia in termini di qualità delle risorse naturali, che dal punto di vista dell’attrattività dello spazio regionale come luogo caratterizzato da condizioni elevate di qualità della vita, in grado anche di offrire buone opportunità di crescita professionale, in un contesto in cui la pubblica amministrazione è in grado di assicurare processi “citizen friendly”.

Si evidenzia, inoltre, come rappresentato al paragrafo IV.4. del DUP, che gli obiettivi del programma per i quali la tabella 12 evidenzia un’interazione forte con gli obiettivi specifici della strategia regionale unitaria, risultano coerenti con numerosi strumenti di programmazione regionale.

In particolare, il Programma FAS risulta coerente con i seguenti strumenti che integrano la politica regionale di sviluppo 2007/2013: Legge regionale n. 15/1992 “*Iniziativa per lo sviluppo del servizio ferroviario e della intermodalità e per la riqualificazione della linea ferroviaria Aosta/Pré-Saint-Didier*”; Legge regionale n. 21/2004 “*Disposizioni in materia di opere di rilevante interesse regionale, disciplina del Fondo per speciali programmi di investimento e istituzione del Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici (NUVV). Modificazioni alla legge regionale 20 novembre 1995, n. 48 (Interventi regionali in materia di finanza locale), da ultimo modificata dalla legge regionale 28 aprile 2003, n. 13*”; Legge regionale n. 13/2006 “*Approvazione del piano regionale per la salute ed il benessere sociale 2006/2008*”; Legge regionale n. 16/1996 “*Programmazione, organizzazione e gestione del sistema informativo regionale*”; Legge regionale n. 30/1991 “*Norme per l’istituzione di aree naturali protette*”; Legge regionale n. 16/2004 “*Nuove disposizioni in materia di gestione e funzionamento del Parco naturale Mont Avic. Abrogazione delle leggi regionali 19 ottobre 1989, n. 66, 30 luglio 1991, n. 31 e 16 agosto 2001, n.16*”; Legge regionale n. 8/2007 “*Disposizioni per l’adempimento degli obblighi della Regione autonoma Valle d’Aosta derivanti dall’appartenenza dell’Italia alle Comunità Europee. Attuazione delle Direttive 79/409/CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, e 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli Habitat naturali e seminaturali nonché della flora e della fauna selvatiche. Legge comunitaria 2007*” e le leggi regionali di bilancio.

3.4 Consistenza degli obiettivi sotto il profilo dell'integrazione territoriale macro-regionale ed europea

Sotto il profilo della “consistenza territoriale” degli obiettivi ovvero della loro rilevanza dal punto di vista della promozione di un sistema territoriale integrato, va sottolineato come gli *obiettivi generali* del programma contribuiscano alla capacità della Valle d'Aosta di posizionarsi unitariamente nel quadro della macro-regione padano-alpina e più in generale nello Spazio Alpino, quale area strategica transnazionale nel contesto europeo. Ciò in quanto:

- 1) il primo obiettivo punta esplicitamente a costruire un territorio dinamico e relazionale, in termini sia immateriali (generare, trasmettere, trasformare conoscenza) sia anche materiali (valorizzare attraverso l'integrazione in reti quanto realizzato). Inoltre, la crescita dell'interazione interna del sistema territoriale regionale contribuisce ad un migliore posizionamento nel sistema delle reti europee;
- 2) il secondo obiettivo è funzionale al miglioramento dell'organizzazione logistica dell'offerta didattica, in modo corrispondente alle esigenze di attrazione degli studenti e – in prospettiva – al rafforzamento ed all'innovazione nell'offerta didattica e formativa;
- 3) il terzo obiettivo richiama l'attenzione sulle risorse paesaggistiche e ambientali, non tanto (o non solo) come elemento eticamente da preservare e valorizzare, quanto piuttosto come vantaggio competitivo del sistema economico regionale, con particolare riferimento all'innovazione nel prodotto turistico della Valle d'Aosta.

In generale, i risultati attesi dal programma in termini di integrazione territoriale alla scala macro-regionale ed europea sembrano poter contribuire in modo sostanziale alle dinamiche seguenti:

- sussiste un'esplicita intenzione del Piemonte di perseguire un governo del territorio basata su un'impostazione sovra-regionale (con Valle d'Aosta, Lombardia e Liguria) e sovranazionale (con altre regioni europee quali Catalogna, Rhône-Alpes e PACA); ciò può indubbiamente contribuire a ridurre le caratteristiche di perifericità della Valle d'Aosta e di inserirla maggiormente nello Spazio Europeo;
- tale prospettiva di posizionamento strategico europeo costituisce una significativa opportunità di evoluzione dell'identità regionale valdostana verso una prospettiva non statica bensì dinamica, fondata su di un concetto di “Regione d'Europa”, nel cui ambito perseguire scenari regionali di sviluppo sostenibile sia sotto il profilo economico e sociale che sotto il profilo ambientale.

Tali considerazioni trovano riscontro nella strategia regionale, segnatamente costituendo il programma un'opportunità per contribuire *all'apertura internazionale e sovra-regionale* della Valle d'Aosta: in questo senso, le operazioni sostenute dal programma paiono poter contribuire in modo sostanziale al riposizionamento del sistema regionale nel contesto macro-regionale padano-alpino ed europeo.

In particolare, si sottolinea la rilevanza delle opportunità colte dal programma di:

- sviluppare operazioni di coordinamento interregionale per quanto riguarda le politiche di governo del territorio, sia nel settore dell'accessibilità e della mobilità che in quello della tutela e valorizzazione delle risorse naturali;
- promuovere una partecipazione proattiva della Valle d'Aosta allo sviluppo ed all'integrazione nelle reti europee anche delle aree montane con caratteri di maggiore marginalità;
- stabilire condizioni di base per attivare collaborazioni con le aree limitrofe e con altri paesi europei nell'ambito della formazione universitaria e della qualificazione del capitale umano.

3.5 Integrazione strategica del principio delle pari opportunità

Il programma è stato redatto tenendo presente la necessità di promuovere le pari opportunità, con riferimento in particolare alla questione di genere ed alle diverse categorie di soggetti svantaggiati.

Pur non essendo presenti linee di azione che perseguono direttamente tale obiettivo, in fase di attuazione si adotteranno misure e procedure utili ad assicurare la diffusione e la promozione del mainstreaming delle pari opportunità di genere e rispetto alle categorie svantaggiate; più in particolare, coerentemente con quanto previsto anche nell'ambito del POR Competitività regionale, si provvederà a:

- promuovere, relativamente all'accessibilità ai servizi di trasporto e al miglioramento della mobilità, una sostenibilità anche in un'ottica di genere, per aumentare la fruizione dei trasporti locali in particolare da parte dei soggetti affetti da disabilità garantendo il diritto alla parità di accesso tanto ai trasporti pubblici quanto alle tecnologie di informazione e comunicazione;
- con riferimento allo sviluppo integrato e sostenibile delle aree protette, incentivare e garantire, anche attraverso il miglioramento dell'accessibilità alle infrastrutture culturali e ai siti turistici, il turismo delle persone diversamente abili;
- con riferimento alla promozione delle ICT, promuovere l'accesso alle informazioni a tutti i cittadini, contribuendo a sostituire mobilità fisica, spesso problematica per le donne e le diverse categorie svantaggiate, con la mobilità "virtuale" garantita dal web.

4. PRIORITA' D'INTERVENTO

4.1 Asse 1 – Reti e sistemi per la mobilità

4.1.1 Contesto di riferimento e contenuti generali

La Valle d'Aosta, regione di montagna al confine con i territori francese e svizzero, costituisce, di fatto, un "nodo" importante relativamente agli eventi di mobilità su scala nazionale ed internazionale. Tale nodo è però caratterizzato da vincoli derivanti dalla morfologia del territorio, che influiscono, altresì, negativamente sulle funzioni di mobilità e sulla fruibilità dei servizi all'interno della regione.

La Regione attribuisce al collegamento ferroviario un ruolo fondamentale di sostegno nelle relazioni di trasporto:

- 1) con la città di Torino, ruolo che diventa oggi ancora più importante e attuale alla vigilia del completamento dei lavori di sistemazione, imperniati sul cosiddetto "passante", del nodo ferroviario di Torino;
- 2) all'interno dello stesso territorio regionale, a sostegno:
 - a) della mobilità interna;
 - b) dell'intermodalità;
 - c) dell'accessibilità al territorio in generale, anche a sostegno delle attività legate al turismo;
 - d) della salvaguardia ambientale.

Anche se attualmente in via di ammodernamento, attraverso la realizzazione di tre Accordi di programma quadro relativi alla tratta Aosta/Chivasso/(Torino), la ferrovia regionale presenta ancora diversi elementi di debolezza:

- 1) un orario non sufficientemente cadenzato ed omogeneo e conseguentemente difficile da comprendere, memorizzare ed utilizzare;
- 2) interscambi mancanti o difficili:
 - a) tra le linee ferroviarie Pré-Saint-Didier/Aosta e Aosta/Ivrea/Chivasso/ (Torino);
 - b) tra il treno ed i servizi bus all'interno della regione;
 - c) tra la linea ferroviaria della Valle d'Aosta ed i collegamenti ferroviari nazionali, a Chivasso e Torino (le difficoltà sono causate anche dalla mancanza di cadenzamento dell'orario ferroviario);
- 3) situazione problematica dei treni che assicurano il collegamento veloce con Chivasso e Torino:
 - a) tempi di percorrenza da ridurre (in particolare su alcune corse);
 - b) possibili conflitti originati a Ivrea dall'oggettiva contrapposizione tra le necessità della Valle d'Aosta (servizi diretti e veloci) e quelle del pendolarismo gravitante

sulla tratta Ivrea/Chivasso, in presenza di un'infrastruttura ferroviaria inadeguata (binario unico e punti di incrocio);

- c) numero relativamente ridotto di corse in alcune fasce orarie;
- 4) necessità di adottare un materiale rotabile più adatto alle specificità della rete ferroviaria valdostana dal punto di vista delle prestazioni dei mezzi e del comfort offerto.

Occorre, pertanto, completare quanto già avviato attraverso i precedenti APQ, puntando in particolare a far sì che l'intera rete ferroviaria, tanto nella tratta Aosta/Torino quanto in quella Aosta/Pré-Saint-Didier, sia posta in analoghe condizioni di efficienza. In caso contrario, il vantaggio indicato per il tratto finale, in Torino, risulterà trascurabile rapportato alle attuali difficoltà del servizio nella parte restante.

Ai problemi concernenti il trasporto ferroviario si affiancano (e in parte si legano) quelli riguardanti la mobilità stradale ed autostradale, che non dipendono tuttavia da deficit di dotazione infrastrutturale, quanto piuttosto da criticità legate all'uso e alla gestione delle reti esistenti. I seguenti aspetti, in particolare, meritano di essere richiamati:

- 1) il trasporto delle merci pericolose, riferito alla presenza nel territorio valdostano di aziende che per le loro attività (trasporto, deposito e trattamenti termici) producono lo spostamento e lo stoccaggio di merci pericolose (gpl, ossigeno liquido, acetilene disciolto, azoto liquido, argon liquido, altre sostanze chimiche ecc.), avviene in orario diurno e in concomitanza con il traffico viario usuale dei cittadini valdostani e degli utenti in genere, configurando potenziali fonti di pericolo di portata non determinabile;
- 2) con riferimento al trasporto delle merci pericolose sul reticolo autostradale e attraverso i trafori, il territorio valdostano si presenta come un contenitore chiuso, con un unico accesso non presidiato a Pont-Saint-Martin, con transiti limitati in uscita verso il traforo del Gran San Bernardo e proibiti al traforo del Monte Bianco;
- 3) vi è una sostanziale indeterminazione del tragitto effettuato dai veicoli che trasportano merci pericolose all'interno del sistema urbano ed extraurbano, in quanto, anche se tali veicoli sono provvisti dell'apposita targa sul retro, il loro transito non è sottoposto a specifiche autorizzazioni e quindi non risulta monitorabile il loro percorso all'interno del reticolo stradale. La carenza di elementi oggettivi volti alla valutazione dei rischi connessi agli spostamenti su gomma di merci pericolose comporta una difficoltà nel garantire sicurezza agli utenti della strada e più in generale alle zone potenzialmente esposte a rischi correlati.

Ulteriori criticità riguardano i seguenti aspetti:

- 4) l'informazione sulla viabilità stradale e autostradale non è disponibile in tempo reale e non ha carattere di integrazione con i territori limitrofi; ciò in quanto l'informazione è disponibile solamente via internet e sul canale radio e non proviene direttamente dalle fonti (es. gestori autostrade, strutture dell'Amministrazione regionale ecc.), ma è mediata dall'operatore Radio Traffic; inoltre, la copertura territoriale sul sito è limitata al territorio della Valle d'Aosta e le funzioni di navigazione e l'offerta informativa sono al momento limitate; infine, non esistono servizi strutturati che raggiungono la telefonia mobile, i Pannelli a Messaggio Variabile sono presenti solo sull'asse

- autostradale ed offrono servizi generalisti rimandando a numeri verdi e i segnali radio disponibili non coprono certe aree del territorio;
- 5) il trasporto pubblico locale (TPL) è dedicato quasi esclusivamente ad una tipologia di utenza specifica (studenti ed anziani), incentivata attraverso agevolazioni tariffarie, e che sostanzialmente determina l'impiego dei mezzi in particolari fasce della giornata (mattina e pomeriggio). Il TPL risulta scarsamente impiegato da altra tipologia di utenza (es. professionale) in favore del trasporto privato individuale, contribuendo ad alimentare il congestionamento viario delle strade urbane ed extraurbane soprattutto negli orari più comunemente corrispondenti alle ore di ingresso/uscita dagli ambienti di lavoro;
 - 6) il TPL presenta una sostanziale debolezza informativa verso gli utenti che, per esempio, non conoscono in modo interattivo gli orari, le intermodalità (autobus-treno-navetta) e tantomeno gli eventuali ritardi dei passaggi dei mezzi pubblici.

Il governo e la corretta pianificazione della logistica sugli assi viari costituiscono, pertanto, presupposti indispensabili per garantire la necessaria sicurezza all'interno del territorio regionale. L'assenza di specifici modelli nel settore dell'infomobilità a livello nazionale, la condivisione di necessità analoghe nei diversi territori limitrofi²⁵, la valorizzazione di esperienze già in atto nel settore suggeriscono, alla Valle d'Aosta, di contribuire alla possibile definizione di standard e regole tecniche di ambito (ad es. per quanto concerne la descrizione dei reticoli stradali, per lo scambio strutturato di informazioni, per l'interoperabilità tra centrali territoriali).

Infine, per quanto riguarda l'accessibilità ai servizi, particolare attenzione deve essere rivolta alle "difficoltà" di gestione dei servizi socio-sanitari in Valle d'Aosta.

In generale, organizzare e gestire servizi sanitari e sociali in territori montani comporta senza dubbio difficoltà maggiori e impone scelte differenziate (parametri diversi, in termini, ad esempio di posti letto per abitante, tassi di ospedalizzazione più alti rispetto a zone di pianura, sistema di emergenza più complesso ecc.). Svantaggi naturali, svantaggi climatici e orografici, squilibri nella struttura demografica e talvolta in quella sociale rendono più difficile, in montagna, l'applicazione dei modelli utilizzati in altre aree del Paese. Difficoltà ad arrivare in ogni villaggio isolato con servizi di qualità, costi più elevati di costruzione delle strutture sanitarie e sociali sono problemi con cui confrontarsi stabilmente nelle zone alpine. Tali difficoltà, tipiche dell'ambiente montano, che comportano un costo strutturale della "sanità di montagna" più alto della media nazionale, si concretizzano, per la Valle d'Aosta, in un divario del 20%, circa 1.700 euro contro i 1.400 euro della media (anno 2002), come sancito dalla Commissione sui problemi della sanità in montagna istituita nel luglio 2000 con decreto del Ministero della Salute.

Si riscontra, inoltre, un elevato tasso di mobilità passiva (extra-regionale). Nel 2005, 5.368 pazienti residenti in Valle d'Aosta si sono rivolti a strutture situate in altre regioni, mentre

²⁵ Sotto questo profilo, è il caso di sottolineare che problematiche analoghe, amplificate talvolta da una dimensione territoriale più ampia, sono riscontrabili anche nelle regioni limitrofe, in particolare Piemonte e Liguria. Con esse, la Regione Valle d'Aosta sta, infatti, avviando uno specifico intervento progettuale sul tema dell'infomobilità, nell'ambito della convenzione interregionale 2007-11 sull'innovazione, siglata nel luglio 2007. L'accordo è finalizzato allo sviluppo dell'*e-government* presso le tre regioni, secondo una visione comune, la condivisione di modelli organizzativi e tecnologici, con l'obiettivo di erogare servizi integrati ai cittadini del Nord-Ovest italiano.

2.098 pazienti non residenti sono stati ricoverati presso le strutture ospedaliere pubbliche regionali. In particolare, non essendoci, ad oggi, una struttura pubblica specializzata, la mobilità passiva è molto elevata nell'ambito della lungoassistenza e dell'attività di riabilitazione intensiva.

Tutto ciò all'interno di uno scenario di continua crescita della spesa sanitaria a parità di livelli di assistenza²⁶. Dall'esame dei dati relativi alla spesa sanitaria e sociale desunti dagli atti contabili di previsione nel periodo 2001-07 emerge come tale spesa assuma un'incidenza crescente a carico del bilancio regionale (8,17%, pari a 167 Meuro nel 2001 a 11,42% pari a 257 Meuro nel 2007) e la mobilità sanitaria interregionale, in particolare, costituisce una voce di spesa considerevole (16 Meuro nel 2001 con crescita pressoché graduale fino a 19 Meuro nel 2007). Le principali voci di costo pro capite dell'assistenza sanitaria dimostrano come l'erogazione delle prestazioni sanitarie in Valle d'Aosta risentano delle particolari condizioni geografiche, orografiche e climatiche delle zone montagna.

Per rispondere alle criticità sopra esposte, l'impiego delle ICT può consentire di realizzare servizi avanzati, finalizzati ad avvicinare il paziente/cittadino alla struttura sanitaria regionale. Secondo il modello di "*Azienda Sanitaria Virtuale*" distribuita sul territorio, consistente nell'estensione del sistema informativo sanitario e sociale all'intero territorio, non sarà necessariamente il paziente a recarsi presso le strutture sanitarie per l'espletamento delle pratiche amministrative, essendo raggiunto direttamente in loco dai servizi, attraverso l'impiego delle nuove tecnologie.

Rispetto al quadro descritto, le azioni proposte dal programma, in linea con le priorità della strategia unitaria regionale, hanno come oggetto la promozione del mezzo pubblico, aumentando il grado di attrattività della ferrovia quale alternativa più efficace e più efficiente al mezzo privato, e la contestuale promozione di un utilizzo efficiente dei più recenti prodotti e tecnologie nel campo delle ICT, al fine di migliorare le condizioni di mobilità e di accesso ai servizi.

4.1.2 Obiettivi specifici ed operativi

Gli obiettivi specifici che si intendono perseguire attraverso l'attuazione dell'Asse 1 sono quindi i seguenti:

- 1) miglioramento del sistema di trasporto ferroviario;
- 2) aumento dell'utilizzo del trasporto ferroviario;
- 3) miglioramento della transitabilità della rete viaria regionale;
- 4) aumento dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico;
- 5) miglioramento del grado di accesso ai servizi socio-sanitari.

In particolare, gli obiettivi specifici 1 e 2 convergono sull'esigenza di intervenire sulla rete ferroviaria valdostana, con diretto riferimento alla tratta Aosta/Chivasso ed alla tratta Aosta/Pré-Saint-Didier, con azioni finalizzate ad ottimizzare le linee e a favorire l'interscambio modale.

²⁶ La Regione Valle d'Aosta non partecipa alla ripartizione del Fondo Sanitario Nazionale e sostiene direttamente, con risorse proprie, la spesa sanitaria regionale.

In questo ambito, si vuole quindi procedere a rimuovere le criticità segnalate nell'analisi di contesto che ostacolano una gestione efficiente ed efficace del sistema ferroviario e che inducono anche gli utenti a manifestare un limitato grado di soddisfazione del servizio, come dimostra anche il non elevato tasso di utilizzo. Interventi di ottimizzazione del percorso dei binari o di eliminazione dei passaggi a livello, ad esempio, consentiranno di ottenere una velocizzazione della linea, che nel caso dell'Aosta-Torino comporta tempi di percorrenza che superano i 120 minuti, troppi per una tratta ferroviaria di 120 km, dei quali 50 in territorio valdostano; nel contempo, azioni di miglioramento delle stazioni ferroviarie consentiranno di aumentare il livello di attrattività della ferrovia, creando nodi di interscambio in grado di intercettare l'utenza locale (studenti, lavoratori, ecc.) e non (turisti) che attualmente trova maggiore convenienza nell'utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti all'interno della regione.

L'obiettivo ultimo sarà quello di contribuire a migliorare l'accessibilità al territorio valdostano, dal momento che la necessità di attivare un sistema di comunicazione da e per la regione complementare a quello su gomma emerge sempre più forte dalla dinamica del contesto socio-economico del territorio, anche nell'ottica dello sviluppo sostenibile; in questo modo sarà anche possibile sfruttare le opportunità che un'ottimizzazione dei modi di trasporto offrono al territorio in termini di volano per le imprese locali, a partire da quelle del turismo.

Gli obiettivi specifici 3 e 4 convergono sull'opportunità di valorizzare tutte le iniziative parziali o sperimentali sino ad ora avviate nel settore dell'informazione sulla viabilità e sulla mobilità più in generale, ottimizzando le sinergie conseguibili con un approccio di tipo globale al problema della mobilità e della sicurezza del cittadino.

Attraverso una gestione integrata ed efficiente di tutte le informazioni disponibili, si vuole quindi migliorare i livelli di sicurezza degli utenti della rete stradale regionale, tanto attraverso il controllo ed il monitoraggio degli spostamenti su gomma di merci pericolose, quanto, più in generale, assicurando all'utenza il massimo livello di informazione sulla viabilità e sulle condizioni del traffico a livello regionale, diffondendo ad esempio anche notizie legate ad eventi critici connessi alla mobilità.

In una logica d'integrazione territoriale, inoltre, le azioni finanziate dal programma contribuiscono al miglioramento delle condizioni di viabilità lungo l'asse Nord-Ovest, operando sull'ampliamento sinergico dei servizi per l'informazione e la comunicazione e sviluppando l'implementazione di reti di comunicazioni tematiche nella gestione della mobilità con l'utilizzo di sistemi intelligenti.

Allo stesso tempo, l'utilizzo delle nuove applicazioni offerte dalla ICT permetteranno anche di ottimizzare l'informazione sull'offerta di trasporto pubblico e massimizzare la facilità di accesso al servizio da parte dei cittadini attraverso, ad esempio, l'istituzione di un biglietto unico per la mobilità sul territorio regionale e sui territori limitrofi.

L'obiettivo specifico 5, infine, si concentra sull'opportunità di un'applicazione specifica e mirata delle ICT all'assistenza socio-sanitaria, con il duplice macroobiettivo di miglioramento complessivo del grado di efficacia e efficienza del sistema d'intervento pubblico. Più in particolare, l'utilizzo delle ICT è legato alla scelta di ammodernare il sistema socio-sanitario per:

- migliorare l'efficacia degli interventi, traducibile nell'aumento percentuale di interventi andati a buon fine sui pazienti, ad esempio attraverso l'accesso alle cartelle radiologiche,

referti e immagini, via internet, la trasmissione immagini video (telepresenza), la trasmissione di schede-soccorso;

- aumentare l'efficienza, ovvero conseguire un risparmio di risorse, mantenendo e migliorando i livelli qualitativi di interventi di assistenza sui pazienti, ad esempio attraverso la teleassistenza, la dotazione dei rifugi alpini di un sistema di trasmissioni di dati e immagini per il soccorso, la refertazione domiciliare.

Nel complesso, gli obiettivi specifici sono quindi raggiungibili attraverso l'azione combinata di sei obiettivi operativi, che conducono alle linee di azione che si propongono:

- 1) adeguamento e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie;
- 2) miglioramento della dotazione di nodi di interscambio;
- 3) aumento dell'offerta di informazioni per la promozione della sicurezza;
- 4) miglioramento delle condizioni di traffico sulla viabilità regionale;
- 5) sviluppo dell'intermodalità tra i sistemi di trasporto pubblico;
- 6) estensione della rete dei servizi informativi socio sanitari.

Tabella 13 – Indicatori di realizzazione Asse 1

Obiettivo operativo	Indicatore di realizzazione	Unità di misura	Valore atteso a fine programma
1. Adeguamento e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie	Binari ristrutturati	km	33
	Passaggi a livello eliminati	n.	5
	Studi di fattibilità	n.	1
2. Miglioramento della dotazione di nodi d'interscambio	Stazioni ristrutturate	n.	5
	Superficie interna ristrutturata	mq	6.000
	Superficie esterna da riqualificare	mq	15.000
3. Aumento dell'offerta di informazioni per la promozione della sicurezza	Modalità di rilevazione delle informazioni	n.	3
4. Miglioramento delle condizioni di traffico sulla viabilità regionale	Modalità di diffusione delle informazioni	n.	3
5. Sviluppo dell'intermodalità tra i sistemi di trasporto pubblico	Sistemi di diffusione delle informazioni installati ed operativi	n.	3
6. Estensione della rete dei servizi informativi socio-sanitari	Software sviluppati/system integration	n.	10
	Processi di lavoro nuovi/rivisti/automatizzati	n.	50
	Flussi di dati semplificati/automatizzati	n.	10
	Servizi attivati	n.	6
	Postazioni allestite	n.	6

Tabella 14 – Indicatori di risultato Asse 1

Obiettivo specifico	Indicatore di risultato	Valore attuale	Valore atteso	Note/Fonte valore attuale	Fonte per rilevazione valore atteso
1. Miglioramento del sistema di trasporto ferroviario	Risparmio di tempo nel percorso ferroviario (espresso in minuti)	120	115	Per la tratta Ao-To	Rilevazioni sul percorso ferroviario da parte del Dipartimento Trasporti
		51	46	Per la tratta Ao- Pré-Saint-Didier	Rilevazioni sul percorso ferroviario da parte del Dipartimento Trasporti
2. Aumento dell'utilizzo del trasporto ferroviario	Incremento dell'utenza ferroviaria per il trasporto interregionale	3,5%	4,3%	Per l'intera tratta Pré-Saint-Didier/Torino	Rilevazioni campionarie su utenti del servizio
	Incremento dell'utenza ferroviaria per il trasporto regionale	3,5%	4,3%	Per l'intera tratta Pré-Saint-Didier/Torino	Rilevazioni campionarie su utenti del servizio
3. Miglioramento della transitabilità della rete viaria regionale	Transiti di merci pericolose monitorate presso le porte di ingresso/uscita presidiate	0%	70%		Rilevazioni sulla base dei sistemi di monitoraggio creati – Dipartimento innovazione e tecnologia
	Estensione della rete viaria coperta dal servizio informativo	0%	50%		Sistema informativo infomobilità – Dipartimento innovazione e tecnologia
4. Aumento dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico	Aumento del tasso di utilizzo del trasporto pubblico	14%	+5%	Istat 2007 – utilizzo di mezzi pubblici di trasporto VDA	Rilevazioni campionarie su utenti del servizio – Struttura regionale competente
5. Miglioramento del grado di accesso ai servizi socio-sanitari	Aumento dell'accessibilità alla cartella radiologica da parte dei medici di medicina generale	0	>90%	Totale MMG: 98	Rilevazioni su utenti del servizio sanitario (Azienda USL)
	Aumento dell'accessibilità alla cartella radiologica da parte dei pazienti	0	>90%		Rilevazioni campionarie su utenti del servizio sanitario (Azienda USL)
	Medici di medicina generale raggiunti dai servizi	0	50%	Totale MMG: 98	Rilevazioni su utenti del servizio sanitario (Azienda USL)
	Microcomunità raggiunte dai servizi	0	50%	Totale microcomunità: 51	Rilevazioni su utenti del servizio sanitario (AziendaSL)
	Rifugi raggiunti dai servizi	0	50%	Totale rifugi: 58	Rilevazioni su utenti del servizio sanitario (Azienda USL)

4.1.3 Linee di azione

In coerenza con quanto sopra definito, la strategia dell'Asse 1 viene perseguita attraverso la realizzazione di tre linee di azione:

- 1) interventi sulla linea ferroviaria Aosta/Chivasso;
- 2) interventi e studi per la linea ferroviaria Aosta/Pré-Saint-Didier;
- 3) sviluppo delle ICT per la mobilità stradale e l'accesso ai servizi socio-sanitari.

La prima linea d'azione si articola, orientativamente, in due linee di attività:

- a) *Ottimizzazione della geometria del binario e adeguamento di curve.* Come già prospettato dallo studio di fattibilità realizzato con precedente APQ, si tratta di proseguire con le fasi di progettazione definitiva ed esecutiva e di realizzazione dei lavori di ottimizzazione della geometria del binario e di rettifica delle curve nel tratto da Hône/Bard a Verrès e da Châtillon ad Aosta.

Tale intervento è volto, in particolare, ad elevare la velocità di rango nelle tratte interessate.

- b) *Completamento nodi d'interscambio.* Questa linea di attività prevede, in particolare, di dare continuità agli interventi già avviati con i precedenti APQ; sono, quindi, previsti lavori presso le stazioni di Châtillon, Verrès e Pont-Saint-Martin, in modo da completare le opere già avviate, e attualmente in fase di realizzazione a seguito del primo Accordo di Programma Quadro per l'adeguamento e il miglioramento del Sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino sottoscritto nell'estate del 2004, con alcuni ulteriori lotti funzionali.

Le opere in oggetto, aggiuntive a quelle dell'Accordo sopra citato, permetteranno di ottimizzare non solo le infrastrutture in via di allestimento, ma anche il sistema di mobilità regionale e interregionale in sé.

A titolo esemplificativo, saranno realizzati interventi per:

- ristrutturare ulteriori aree limitrofe alle stazioni menzionate, adeguando le aree di parcheggio esterne e potenziando, attraverso opere di ampliamento, i parcheggi sia per auto sia per biciclette con un'attenzione particolare non solo rivolta alle automobili private ma anche, ad esempio, alla mobilità ciclabile;
- sistemare, ove presenti, le aree di deposito-manutenzione carrozze nonché le aree di sosta e di manovra degli automezzi pubblici;
- adeguare le aree esterne degli edifici, affinando le viabilità per un miglioramento degli accessi e dei deflussi dai e per i nodi, da parte dei mezzi sia privati sia pubblici;
- sistemare edifici di servizio alla stazione, in modo da potenziare adeguatamente l'accoglienza per l'utenza del trasporto pubblico locale;
- realizzare strutture di separazione e di rafforzamento in materiali adeguati, quali acciaio, tra le zone all'interno del sedime ferroviario di stazione ed i binari di servizio di emergenza ferroviaria, ove presenti, e le parti delle strutture stesse destinate alla gestione delle Amministrazioni Comunali coinvolte;
- smantellare ed adeguare le parti di strutturali degli edifici non interessate dalle realizzazioni previste nel primo Accordo di Programma Quadro, con

realizzazioni varie di copertura e di protezione sia agli edifici, sia alle aree previste per l'accoglimento passeggeri;

- realizzare opere di finitura interna ed esterna.

La seconda linea d'azione si articola, orientativamente, in tre linee di attività:

a) *Studio di fattibilità per l'adeguamento ed il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta/Pré-Saint-Dider.* In relazione alle criticità esposte precedentemente, l'intervento è necessario a definire le opportunità di adeguare e migliorare l'infrastruttura ferroviaria, identificando con precisione gli interventi necessari in relazione alle compatibilità socioeconomiche e territoriali. In via indicativa, si può ipotizzare che lo studio di fattibilità debba darsi come obiettivi:

- la riduzione dei tempi di viaggio, in modo tale che il tratto ferroviario sia compatibile con l'uso dell'auto privata, contribuendo così a diminuire le ricadute che elevati flussi di traffico da e per il capoluogo possono avere sia in termini di intasamento della viabilità nelle ore di punta, sia in termini di inquinamento;
- l'incremento della sicurezza sia per l'utenza, sia per il personale, sia per il traffico stradale;
- l'aumento dell'attrattività della ferrovia quale alternativa più efficace e più efficiente al mezzo privato.

In base a queste considerazioni, lo studio dovrà innanzitutto analizzare i diversi sistemi di mobilità (ferroviario, aeroportuale, su gomma) presenti sul territorio regionale, evidenziando le problematiche di interconnessione tra gli stessi, con particolare riferimento alla tratta in questione.

Particolare attenzione dovrà, inoltre, essere posta all'integrazione con i sistemi di penetrazione al nodo di Aosta (servizi di TPL, servizi di biciclette, ecc.).

Nell'ambito di tale linea di attività è previsto, inoltre, l'approfondimento degli studi e l'eventuale progettazione relativi alla riorganizzazione dell'area della stazione ferroviaria di Aosta, finalizzato a migliorare l'intermodalità e il collegamento tra la zona nord e la zona sud della città.

L'approfondimento non potrà, poi, prescindere dalle eventuali opportunità che potranno emergere per la valutazione e, se del caso, la definizione di un servizio puntuale di metropolitana leggera che abbia, a completamento dell'ipotesi di servizio che emergerà con l'alta valle, una funzione di connessione dei comuni che già oggi possono definirsi in "conurbazione" con il capoluogo valdostano.

Lo studio dovrà andare a definire la domanda effettiva e potenziale dell'Alta Valle, sia per quanto riguarda l'utenza locale, quali studenti, lavoratori, altra utenza e quella esterna, quale l'afflusso turistico favorito dalla presenza di località turistiche particolarmente frequentate quali, ad esempio, La Thuile, Courmayeur, Pré-Saint-Didier (con le Terme ed il Centro Benessere). In seguito, dovrà approfondire gli scenari tecnici che emergono tenuto conto degli obiettivi che s'intendono raggiungere, valutando le varie opzioni possibili. Lo studio dovrà infine fornire un dimensionamento degli investimenti il più accurato possibile, identificando anche le

potenziali ricadute in termini di benefici economico-sociali, presentando le priorità d'intervento secondo una scala di efficacia/efficienza.

- b) *Eliminazione di passaggi a livello nel tratto ferroviario Aosta/Pré-Saint-Didier.* Contestualmente allo studio delle strategie di medio/lungo termine, l'intervento mira ad intervenire sull'infrastruttura ferroviaria, individuando i passaggi a livello la cui eliminazione produrrebbe già in tempi immediati alcuni sensibili miglioramenti, sia in termini di sicurezza, sia in termini di tempi di percorrenza, sia in termini di miglior fluidità del traffico stradale che ne conseguirebbe. L'eliminazione di alcuni passaggi a livello mira, in primo luogo, a velocizzare il percorso, nonché a mettere in maggior sicurezza sia il traffico ferroviario che la viabilità stradale.
- c) *Potenziamento delle stazioni di Morgex e di Pré-Saint-Didier quali nodi di interscambio modale.* Contestualmente agli interventi sopra esposti, l'intervento mira ad intervenire direttamente sulle due stazioni ferroviarie site nei comuni di Morgex e Pré-Saint-Didier. L'obiettivo è di realizzare centri polivalenti di utilizzo delle amministrazioni locali, con conseguente rivalorizzazione degli immobili oggi in stato di relativo abbandono, nonché lo sfruttamento delle aree limitrofe per il potenziamento dell'intermodalità, con aree per attestamento autolinee sia di TPL che turistiche, parcheggi auto e parcheggi per biciclette, realizzazione di nuovi spazi per l'attesa dell'utenza ferroviaria pendolare e turistica.

Per quanto attiene alla stazione di Morgex, si tratta di una localizzazione ideale in quanto attigua al bacino di Arpy e dell'alta Valdigne, mentre nel caso di Pré-Saint-Didier, che conta la presenza di rinomate terme, si tratta di potenziare l'intermodalità con La Thuile/Piccolo San Bernardo, Courmayeur, Val Ferret, Val Veny e le relative infrastrutture turistico sportive.

Infine, la terza linea d'azione si articola in due interventi:

- a) *Infomobilità nel Nord-Ovest.* L'intervento è volto a valorizzare tutte le iniziative parziali o sperimentali sino ad ora avviate nel settore dell'informazione sulla viabilità e sulla mobilità, ottimizzando le sinergie conseguibili con un approccio di tipo globale al problema della mobilità e della sicurezza del cittadino. Si prevede che l'intervento possa svilupparsi in tre ambiti principali, in una logica di *cluster* integrato:
- creazione di infrastrutture di raccolta e diffusione delle informazioni sulla rete viaria regionale (telecamere, sensori di passaggio, pannelli a messaggio variabile, reti di raccolta, connessioni telematiche con la centrale di infomobilità) finalizzate alla rilevazione dei flussi di traffico e all'informazione agli utenti, con particolare attenzione alle condizioni di sicurezza (merci pericolose, condizioni meteo avverse ecc.) ed al comfort dell'utenza in viaggio (code, percorsi alternativi, altri consigli di viaggio ecc.). In termini più specifici, le varie sorgenti (telecamere, sensori di passaggio) posizionate presso i punti ritenuti strategici per la viabilità e la sicurezza, in corrispondenza dei principali varchi autostradali e delle strade regionali a maggior densità di traffico, catturano informazioni che vengono messe a disposizione della piattaforma della centrale d'infomobilità;
 - acquisizione e sviluppo del software necessario per la supervisione ed il monitoraggio, dalla centrale di infomobilità, degli apparati di campo, nonché acquisizione e adattamento del software atto ad elaborare le informazioni provenienti dagli stessi apparati e a garantire la loro diffusione sui canali della

centrale (sito web, mobile, canali radio, PMV). Nello specifico, la piattaforma software dovrà disporre di risorse e strumenti propri per l'acquisizione, la validazione, l'archiviazione, la diffusione e l'estrazione a fini statistici delle informazioni inerenti la mobilità ed il traffico.

- studio, progettazione e sviluppo di un sistema per la raccolta, l'elaborazione e la diffusione dell'informazione integrata sul trasporto pubblico locale. Il sistema metterà a disposizione: informazioni integrate sugli orari previsionali e loro livello di attendibilità, attingendo a dati storici a disposizione per singola tratta/corsa, disponibili in multicanalità (web, mobile ecc.); informazioni sperimentali sugli orari effettivi, sfruttando i sistemi di tracciamento satellitare già in dotazione su alcuni mezzi pubblici in area urbana ed extraurbana.
- b) *Servizi di trasmissione a banda larga per l'assistenza socio-sanitaria - Telemedicina.* L'intervento è mirato ad attivare servizi avanzati finalizzati all'estensione del sistema informativo sanitario e sociale all'intero territorio regionale, secondo un modello di "Azienda Sanitaria Virtuale". In ordine di priorità e rilevanza, i servizi attivabili riguardano in modo specifico:
- La teleassistenza, con lo scopo di fornire assistenza al paziente attraverso il tele-monitoraggio domiciliare dei parametri clinici. I principali obiettivi che l'implementazione del servizio si propone riguardano:
 - il monitoraggio del paziente presso il suo domicilio nei giorni successivi alla dimissione dal Pronto Soccorso;
 - la teleassistenza ed il tele-monitoraggio, per la gestione di pazienti con particolari patologie croniche attraverso stazioni mobili di monitoraggio e teleassistenza da utilizzare, per un periodo di tempo limitato, presso il domicilio dei pazienti;
 - la diminuzione dei trasporti "non necessari" in ambulanza dalle microcomunità verso il Presidio Ospedaliero e viceversa;
 - l'integrazione tra il Medico di Medicina Generale (MMG) presente sul territorio, il medico di pronto soccorso o lo specialista presente all'interno del Presidio Ospedaliero al fine di ridurre il distacco dalle strutture centrali e favorire l'interscambio di informazioni con i colleghi presenti nei presidi ospedalieri.
 - L'accesso alla cartella radiologica, referti e immagini via internet, con i seguenti obiettivi:
 - garantire al cittadino l'accesso alla propria cartella radiologica elettronica consultabile da qualsiasi struttura del SSN fornito di un accesso ad internet;
 - permettere al MMG di accedere on line alle immagini radiologiche relative alle prestazioni effettuate dai propri assistiti;
 - permettere al medico radiologo, di richiedere un "secondo consulto" allo specialista in modalità on-line.
 - La trasmissione immagini video/telepresenza, con l'obiettivo di creare una rete di esecuzione, trasmissione in tempo reale ed archiviazione di riprese attraverso videocamere portatili (date in dotazione agli operatori) e fisse (installate sui mezzi di soccorso terrestri e volanti) che permetta la valutazione continua, da parte di un centro risponditore qualificato (CO 118, CO Unica), della scena dove operano i

soccorritori al fine di meglio rispondere alle necessità organizzative e di impiego delle risorse dettate dall'evento di emergenza in atto.

- L'e-refuge, consistente nel dotare i rifugi alpini della Valle d'Aosta di un sistema di trasmissione dati ed immagini (computer/webcam) corredato da una minima dotazione tecnologica sanitaria standardizzata in linea (apparecchio elettronico per la misurazione della pressione arteriosa, elettrocardiografo, saturimetro, apparecchio per la rilevazione della glicemia) che permetta la trasmissione in tempo reale ad un centro risponditore qualificato (Pronto Soccorso, Cardiologia/UTIC, CO 118, ecc.) dei parametri raccolti in caso di malore/incidente presso il rifugio e di effettuare in contemporanea un teleconsulto.
- La “refertazione domiciliare”, per consentire l'attivazione della procedura di refertazione da remoto per il medico radiologo reperibile mediante l'utilizzo di una stazione mobile di refertazione opportunamente configurata. In termini specifici, tale stazione dovrà essere dotata di collegamento mobile per accedere al sistema RIS PACS, monitor per la visualizzazione delle immagini via web e lettore di smart card per la firma digitale.
- La “trasmissione scheda-soccorso”, creando una rete che permetta l'esecuzione informatizzata della scheda di soccorso (attualmente redatta manualmente e consegnata solo al momento dell'arrivo) in uso su autoambulanze ed elicotteri, la sua trasmissione in tempo reale al sistema di accettazione (CI 118, Pronto Soccorso) e la sua contemporanea archiviazione.

Le linee d'azione 1.1 e 1.2 sono individuate quali “*azioni cardine*”, ai sensi del punto 2.5 della delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007 e dell'art. 6-quinquies della Legge n. 133 del 6 agosto 2008 (legge di conversione del DL 112/2008), in quanto ritenute fondamentali e strategiche per il raggiungimento degli obiettivi specifici del presente Programma. Le due “*azioni cardine*” sopra indicate rappresentano, in termini finanziari, rispettivamente il **28,82%** e il **9,77%**, vale a dire il **38,59%** dell'intero valore del Programma.

Tabella 15 – Importo linee di azione (Valori in euro) Asse 1

Linee d'azione	Costo totale
1.1 - Aosta/Chivasso	16.950.000,00
1.2 - Aosta/Pré-Saint-Didier	5.750.000,00
1.3 - ICT	5.700.000,00
Totale	28.400.000,00

4.1.4 Dimensione territoriale degli interventi

Anche se gli interventi saranno realizzati sul territorio regionale, appare evidente il carattere sovraregionale dell'azione finalizzata al miglioramento dei sistemi della mobilità.

Nel caso della linea ferroviaria, ad esempio, il miglioramento dell'impianto è nel suo complesso finalizzato anche a favorire l'accesso rapido a tutti i servizi ferroviari presenti a Torino, compresa l'alta capacità nella direzione di Milano, mentre in merito al servizio di infomobilità, il progetto contribuisce al miglioramento delle condizioni di viabilità sull'intero asse Nord ovest, includendo i traffici da/per il porto di Genova, le connessioni con il Piemonte ed i transiti transalpini.

Inoltre, l'azione finalizzata a sostenere l'accesso ai servizi socio-assistenziali contribuirà al contenimento della mobilità passiva, con effetti potenziali diretti anche sulla riduzione della spesa sanitaria.

4.1.5 Sinergie con altri strumenti finanziari

Le linee di azione ricomprese nell'Asse 1 presentano diversi elementi di complementarietà con interventi già realizzati e potenziali sinergie con gli ambiti di azione di programmi in via di implementazione.

Nel caso della ferrovia, ad esempio, le maggiori integrazioni si rilevano rispetto al complesso degli interventi finanziati con i tre Accordi di Programma Quadro stipulati negli ultimi anni dalla Regione Valle d'Aosta; la logica dell'intervento del programma in molti casi è proprio quella di completare interventi che hanno avuto finanziato un lotto funzionale o un livello di progettazione con le risorse degli APQ.

Anche con riferimento all'infomobilità si vuole mettere a sistema e finalizzare ad azioni e risultati concreti iniziative già intraprese in precedenza dall'Amministrazione regionale, quali:

- l'intervento Infomobilità Nord-Ovest nell'ambito dell'APQ stipulato tra lo Stato e la Regione a fine 2006, all'interno del quale è prevista la realizzazione di alcune azioni sperimentali volte alla raccolta delle informazioni sulla mobilità, messe a disposizione dai gestori di infrastrutture, e alla loro diffusione all'utenza in transito sul territorio;
- il progetto OTTT (Osservatorio Transfrontaliero dei Traffici Transalpini), che ha reso disponibile un'analisi di impatto dei traffici in attraversamento sull'asse del Monte Bianco ed ha definito il modello logico per una centrale di infomobilità sul territorio valdostano²⁷;
- il progetto Interreg IIIB Spazio Alpino Alpcheck (Alpine Mobility Check), promosso dalla Regione Veneto, con partner nazionali (tra i quali la Regione Autonoma Valle d'Aosta) e internazionali (Austria, Germania, Slovenia) che individua i criteri comuni per una valutazione strategica delle basi-dati sulla mobilità e rende disponibile, in forma sperimentale, una barriera telematica di rilevazione dei transiti di merci pericolose nelle vicinanze del casello autostradale di Pont-Saint-Martin;
- il progetto e l'organizzazione dedicata al Trasporto Pubblico Locale (TPL), promosso e gestito dall'Assessorato Turismo, sport, commercio e trasporti, che ha già avviato un percorso volto all'integrazione tariffaria territoriale con l'introduzione di un primo titolo unico di viaggio per studenti ed anziani;

²⁷ Tale progetto ha inoltre permesso di definire un sistema previsionale del traffico che risulta essere funzionale alla creazione di ulteriori servizi di infomobilità, compatibili, tra l'altro, con quelli in funzione frontiera in territorio francese.

- le idee progettuali sul tema dell'infomobilità sviluppate nell'ambito della convenzione interregionale sull'innovazione stipulata il 15 luglio 2007 tra le Regioni Liguria, Piemonte, Valle d'Aosta ed approvate dall'apposito comitato tecnico il 15 aprile 2008, costituite da un cluster di interventi inerenti la viabilità e la sicurezza.

Nel caso dell'infomobilità, inoltre si presenta una stretta integrazione con quanto realizzato nell'ambito del Programma operativo Competitività regionale, che prevede il finanziamento del sistema operativo, la cui progettazione viene eseguita nell'ambito dell'apposito Accordo di programma quadro Stato-Regione per l'anno 2006.

4.1.6 Modalità di attuazione

Per l'attuazione delle linee di azione 1.1 e 1.2 è prevista la stipula di Accordo di programma quadro, mentre per l'azione 1.3 si potrà procedere o mediante strumenti di attuazione diretta oppure attraverso la stipula di APQ. Anche nei casi in cui sia prevista l'attuazione mediante APQ, la Regione potrà avviare gli interventi mediante strumenti di attuazione diretta, nelle more della sottoscrizione degli Accordi sopra richiamati.

Le strutture regionali responsabili sono:

- per le linee d'azione 1.1 e 1.2: il *Servizio Aeroporto e ferrovie* del Dipartimento Trasporti – Assessorato turismo, sport, commercio e trasporti;
- per la linea d'azione 1.3 – progetto “Infomobilità nel Nord-Ovest”: la *Direzione servizi antincendio e di soccorso* del Dipartimento enti locali, servizi di prefettura e protezione civile – Presidenza della Regione;
- per la linea d'azione 1.3 – progetto “Servizi di trasmissione a banda larga per l'assistenza socio-sanitaria - Telemedicina”: il *Servizio Risorse* del Dipartimento sanità, salute e politiche sociali – Assessorato sanità, salute e politiche sociali.

4.2 Asse 2 – Centri di eccellenza

4.2.1 Contesto di riferimento e contenuti generali

L'Università della Valle d'Aosta, istituita dalla Giunta regionale il 18 settembre del 2000, e autorizzata dal 30 ottobre 2000 al rilascio dei titoli aventi valore legale, è caratterizzata da una stretta connessione tra il modello dell'offerta formativa ed il mercato del lavoro, e da un insegnamento delle lingue e delle tecnologie informatiche e multimediali che accompagna gli studenti lungo tutto il percorso degli studi.

L'Ateneo valdostano, le cui dimensioni, contenute rispetto ad altre università italiane, permettono un rapporto diretto con i professori e gli operatori dei servizi amministrativi e favoriscono il contatto e il confronto tra gli iscritti, è stato progettato e realizzato intorno allo studente e al suo percorso di apprendimento.

L'apertura internazionale riveste un ruolo di primaria importanza tra gli obiettivi di sviluppo perseguiti dall'Università della Valle d'Aosta, anche in considerazione della posizione strategica della Valle nel contesto europeo; è così offerta agli studenti la possibilità di ampliare il proprio bagaglio di esperienze puntando sull'apporto congiunto di docenti italiani e stranieri, sull'erogazione di corsi in lingua francese, inglese, spagnola e tedesca, sulla frequenza obbligatoria di periodi di studio presso università straniere convenzionate, nonché sul conseguimento, per ciò che concerne il settore delle lingue, di un titolo di studio doppio o triplo spendibile in più mercati del lavoro. L'Università aderisce inoltre al progetto "Erasmus" ed è inserita in circuiti universitari internazionali.

Nonostante le dimensioni ridotte, la gamma di corsi di laurea offerti dall'Ateneo valdostano comprende un ventaglio di offerta che va dalle scienze economiche e politiche alle scienze psicologiche, dalle scienze della mediazione linguistica alle scienze dell'educazione e della formazione. Nell'ambito del segmento post laurea, si trovano corsi di formazione, percorsi di master di primo livello e la Scuola di Specializzazione per gli insegnanti della scuola secondaria²⁸.

²⁸ Nel dettaglio l'attuale offerta formativa è costituita da:

- Facoltà di economia: Corso di laurea in Scienze dell'economia e della gestione aziendale - Curriculum in Economia del turismo, dell'ambiente e della cultura, Gestione delle piccole e medie imprese, laurea in Management delle aziende e delle amministrazioni pubbliche;
- Master universitario di I livello in Economia e Management del Turismo di Montagna
- Facoltà di scienze della formazione: Corso di laurea in Scienze dell'Educazione - Curriculum in Pedagogia dell'infanzia, Educazione ai beni ambientali e culturali, Educazione sociale; Corso di laurea in Scienze della formazione primaria; Corso di laurea triennale in Pedagogia dell'infanzia (3° anno); Corso di perfezionamento in didattica dell'italiano come lingua seconda; Corso speciale abilitante scuola primaria e scuola dell'infanzia; Corso speciale abilitante scuola secondaria;
- Facoltà di lingue e comunicazione: Corso di laurea triennale in Lingue e comunicazione per il territorio, l'impresa e il turismo;
- Facoltà di psicologia: Corso di laurea in Scienze e tecniche psicologiche delle relazioni di aiuto; Laurea specialistica in Psicologia;
- Master Universitario di I livello per le funzioni di coordinamento delle professioni sanitarie;

Sono inoltre previste modalità alternative di frequenza differenziate a seconda dei corsi di studio: accanto alle attività erogate in orario diurno sono effettuate lezioni in orario preserale, serale e/o week-end, e una didattica online attraverso piattaforme virtuali.

Le attività dell'Università della Valle d'Aosta sono attualmente esercitate in quattro diverse sedi dislocate all'interno del comune di Aosta: ex Seminario; ex Hotel Ambassador; Centro Alta Formazione; ex Condominio Selene

In particolare, gli uffici amministrativi e di direzione sono divisi in due sedi (ex Seminario ed ex Hotel Ambassador), mentre le attività didattiche si svolgono in tre sedi (ex Seminario, Centro alta formazione ed condominio Selene).

Tali sistemazioni sono di tipo provvisorio e, sovente, precario, non nate per ospitare l'attività didattica universitaria, che conta attualmente 1.100 studenti.

Da qui la necessità di realizzare un intervento di potenziamento e qualificazione delle strutture universitarie al fine di poter fruire di:

- maggiori spazi e di servizi concentrati ed ottimizzati dal punto di vista della fruibilità, in particolare, sede del Rettorato e dei servizi amministrativi, aule speciali, ecc.
- una migliore organizzazione dei corsi esistenti dal punto di vista della logistica e della programmazione delle lezioni (orari);
- un miglior funzionamento del corpo docente con possibilità di aumentare l'offerta relazionale con gli studenti attraverso luoghi maggiormente idonei al contatto e alle relazioni interpersonali;
- la realizzazione di uno studentato in grado di rispondere, almeno in parte, alla domanda di alloggio a prezzi convenzionati espressa dagli studenti provenienti da fuori valle.

L'attuale offerta dell'Ateneo potrebbe, inoltre, essere migliorata attraverso un'ulteriore diversificazione dell'offerta formativa, anche nel numero dei corsi e delle materie di studio, e una maggiore qualità e quantità dei servizi annessi alla didattica.

4.2.2 Obiettivi specifici ed operativi

Gli obiettivi specifici che s'intendono perseguire attraverso l'attuazione dell'Asse 2 sono quindi i seguenti:

- 1) potenziamento e diversificazione dell'offerta regionale di alta formazione universitaria;
- 2) miglioramento del grado di accesso all'alta formazione universitaria regionale;
- 3) creazione di sinergie con il tessuto socio-economico regionale.

Nello specifico, le iniziative per lo sviluppo dell'alta formazione universitaria regionale si fondano in modo importante sulla realizzazione di un Polo universitario valdostano che sia in grado di caratterizzarsi tanto rispetto alle dimensioni dell'utenza regionale, quanto alla soddisfazione di esigenze formative di un più ampio bacino territoriale.

-
- Corso di laurea in Scienze politiche e delle relazioni internazionali;
 - SSIS Scuola di specializzazione per gli insegnanti della scuola secondaria.

Si vuole contribuire alla creazione di un centro di alta specializzazione che preveda un'offerta formativa specifica di alta rilevanza, in modo da aumentare l'area di attrazione, allargandola potenzialmente dagli studenti italiani a quelli stranieri.

Il processo di sviluppo prevede inoltre che l'Università si caratterizzi come un sistema aperto, adattabile e integrato, che promuova una maggiore integrazione tra i sottosistemi che costituiscono il sistema formativo in senso lato, ovvero la scuola, la formazione professionale e la formazione post secondaria.

In senso più ampio, gli interventi finanziati attraverso il programma avranno come effetto quello di rendere il sistema dell'offerta di alta formazione maggiormente aperto rispetto alle istanze del sistema economico e sociale regionale; in questa direttrice, sarà possibile anche lo sviluppo di attività di ricerca direttamente collegate alla realtà imprenditoriale locale.

Tutto ciò permetterà in ultima istanza di aumentare il consenso dell'Università a livello locale ed il grado di percezione di utilità dello stesso da parte di tutta la comunità valdostana.

Nel complesso, gli obiettivi specifici sono raggiungibili attraverso la riorganizzazione logistica dell'offerta didattica e degli spazi per studenti, docenti e personale amministrativo, nonché la riqualificazione del contesto urbano. Queste ultime rappresentano gli obiettivi operativi che si intendono raggiungere attraverso la linea d'azione individuata: la realizzazione del Polo universitario di Aosta.

Tabella 16 – Indicatori di realizzazione Asse 2

Obiettivo operativo	Indicatore di realizzazione	Unità di misura	Valore atteso a fine programma
1. Riorganizzazione logistica dell'offerta didattica e degli spazi per studenti, docenti e personale amministrativo	Edifici ristrutturati / recuperati	mq	6224
2. Riqualificazione del contesto urbano	Superficie urbana sistemata	mq	30326

Tabella 17 – Indicatori di risultato Asse 2

Obiettivo specifico	Indicatore di risultato	Valore attuale	Valore atteso	Note/Fonte valore attuale	Fonte per rilevazione valore atteso
1. Potenziamento e diversificazione dell'offerta regionale di alta formazione universitaria	Numero di nuovi corsi attivati, master e scuole di specializzazione	16	20	Con riferimento ai valori degli indicatori si evidenzia come gli stessi siano fortemente condizionati da variabili esterne, proprie del sistema universitario nazionale e dei sistemi scolastico ed economico generali di cui si dovrà necessariamente tenere conto	Rilevazione diretta sulla base delle attività erogate dall'Università
2. Miglioramento del grado di accesso all'alta formazione universitaria regionale	Aumento del numero di iscritti	1178	1500	Con riferimento ai valori degli indicatori si evidenzia come gli stessi siano fortemente condizionati da variabili esterne, proprie del sistema universitario nazionale e dei sistemi scolastico ed economico generali di cui si dovrà necessariamente tenere conto	Rilevazione diretta sulla base delle attività erogate dall'Università
3. Creazione di sinergie con il tessuto socio-economico regionale	Numero di collaborazioni attivate con soggetti pubblici e privati	30	40	Con riferimento ai valori degli indicatori si evidenzia come gli stessi siano fortemente condizionati da variabili esterne, proprie del sistema universitario nazionale e dei sistemi scolastico ed economico generali di cui si dovrà necessariamente tenere conto	Rilevazione diretta sulla base delle attività erogate dall'Università

4.2.3 Linee di azione

La strategia dell'Asse 2 viene perseguita mediante la realizzazione di un'unica linea di azione: la realizzazione del Polo universitario di Aosta attraverso la riorganizzazione logistica dell'offerta didattica e degli spazi per studenti, docenti e personale amministrativo, e la riqualificazione del contesto urbano.

Come precedentemente illustrato, la realizzazione del polo universitario della Valle d'Aosta nasce dalle esigenze di sviluppo dell'attuale Università di dare, mediante un progetto organico, una sede unitaria all'ateneo, concentrando tutte le attività (direzionali, amministrative, didattiche, ricreativo/sportive e ricettive) nell'area attualmente occupata dalla caserma Testafochi.

A tal fine, l'Amministrazione regionale ha commissionato la realizzazione di uno studio di fattibilità (attualmente in corso di approvazione) per l'analisi delle esigenze dell'Università e il loro soddisfacimento attraverso il recupero del complesso militare Testafochi. Contestualmente, l'Amministrazione regionale ha stipulato in data 30 luglio 2008, con il Ministero della Difesa, l'Agenzia del Demanio ed il Comune di Aosta, l'Accordo di Programma 'attuativo dell'intesa sottoscritta in data 22 maggio 2007, finalizzato

all'adeguamento e alla ristrutturazione di immobili del Ministero della Difesa nei Comuni di Aosta e Pollein e al rilascio, in favore della Regione autonoma Valle d'Aosta, della Caserma Testafochi in Comune di Aosta²⁹. Il trasferimento alla Regione della caserma Testafochi avverrà sulla base di apposito cronoprogramma e diagramma funzionale allegato all'Accordo.

L'intervento complessivo prevede il recupero dei fabbricati esistenti collocati nella zona sud del comprensorio (palazzine Beltriccio, Giordana, Urli, Zerboglio), e la realizzazione di nuovi edifici nella zona nord (studentato, palestra), nonché la sistemazione delle aree interne (parcheggio e aree verdi) e, in prospettiva, di quelle esterne strettamente connesse al comprensorio (via Monte Solarolo, piazza della Repubblica, parco Roncas). Nella zona sud l'intervento prevede la demolizione di due bassi fabbricati, adiacenti ai fronti nord delle palazzine Urli e Zerboglio che, unitamente alle palazzine Giordana e Beltriccio, saranno recuperate per l'attività didattica ed amministrativa dell'Università.

Nell'area troverebbe quindi luogo un vero e proprio campus con capienza di circa 2.000 studenti (valore massimo stimato indicato dalla Direzione dell'Università della Valle d'Aosta) ed uno studentato con circa 100 posti letto, dotato di palestra e di area sportiva, oltre a tutti gli spazi per i docenti e per lo svolgimento delle funzioni amministrative. In un edificio sarà ospitato un punto di accoglienza annesso alla segreteria studenti e la libreria universitaria, gli uffici amministrativi, la biblioteca universitaria e gli archivi.

Il verde attrezzato a servizio dell'Ateneo, unito ai giardini di via Monte Solarolo ed al parco Roncas, potrà essere fruito dalla cittadinanza ed in particolare il percorso di attraversamento est-ovest, mentre gli spazi sportivo-ricreativi e di aggregazione (palestra, tavola calda) e culturali (aula magna, libreria universitaria, ecc.) previsti, arricchiranno l'offerta di servizi della città vitalizzando il settore urbano ed aprendo l'Università all'intera città.

Come descritto all'interno dell'Accordo di programma il primo edificio ad essere trasferito dal Ministero della Difesa alla Regione sarà la palazzina Zerboglio. L'affidamento dei lavori per la riqualificazione della caserma Testafochi avverrà con un unico appalto, suddiviso in fasi di lavoro, in base anche alla progressiva consegna delle zone della caserma alla Regione da parte del Ministero della Difesa. I lavori inizieranno dalla palazzina Zerboglio (fase 1) e subito dopo dalla palazzina Giordana (fase 2).

Vista inoltre la collocazione della palazzina Zerboglio, che si affaccia direttamente su via Monte Monte Solarolo, si può ipotizzare il suo utilizzo da parte dell'Università fin dalla sua ultimazione, senza dover attendere la fine dei lavori all'interno dell'intero complesso.

Il contributo del programma alla realizzazione dell'intero Polo universitario sarà finalizzato all'elaborazione delle progettazioni e all'acquisizione dei servizi tecnici necessari alla realizzazione dell'intero intervento, oltre all'esecuzione dei lavori per la ristrutturazione e l'adeguamento della palazzina Zerboglio. Eventuali economie che potrebbero verificarsi in seguito a ribassi d'asta saranno utilizzate per le successive fasi di lavoro previste dall'unico appalto dei lavori (fase 2 – palazzina Giordana).

²⁹ L'accordo prevede da parte della Regione la realizzazione degli interventi di adeguamento e ristrutturazione dell'eliporto militare di Pollein e delle Caserme "Battisti" e "Ramires" di Aosta, necessari alla riallocazione delle funzioni presenti nella Caserma "Testafochi", soddisfacendo nel contempo le esigenze di funzionalità operativa, di efficienza, decoro e rispondenza agli standard previsti dalla normativa di settore per quanto attiene alla tipologia ed allo stato d'uso delle infrastrutture militari, ai fini del contestuale rilascio da parte del Ministero della Difesa della Caserma "Testafochi", per la realizzazione del Polo universitario di Aosta e del riassetto urbanistico della città.



La linea d'azione 2.1 è individuata quale **“azione cardine”**, ai sensi del punto 2.5 della delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007 in quanto ritenuta fondamentale e strategica per il raggiungimento degli obiettivi specifici del presente Programma.

La presente **“azione cardine”** rappresenta, in termini finanziari, il **40,96%** del valore totale del Programma.

Tabella 18 – Importo linee di azione (Valori in euro) Asse 2

Linee d'azioni	Costo totale
2.1 – Realizzazione del Polo universitario di Aosta	24.092.000,00
Totale	24.092.000,00

4.2.4 Dimensione territoriale dell'intervento

La caserma “Testafochi”, sede del futuro Polo universitario di Aosta, è collocata immediatamente all'esterno del centro storico, in adiacenza al lato ovest dell'antica cinta muraria romana, all'interno di un ampio settore urbano delimitato, a sud dalla piazza della Repubblica, ad est da via Monte Solarolo, a nord, da via Monte Pasubio e, ad ovest, da via Monte Vodice, e occupa un'area di oltre 30.000 m².

Sebbene l'intervento infrastrutturale sia collocato all'interno di un'area ben delimitata, che influenza in parte il contesto urbano del comune di Aosta, le sue ricadute a livello di sviluppo dell'Università della Valle d'Aosta potranno influire sull'intero territorio regionale.

4.2.5 Sinergie con altri strumenti finanziari

Le attività del presente asse sono finanziate anche attraverso un investimento aggiuntivo dell'Amministrazione regionale.

È da segnalare, inoltre, come l'intervento di realizzazione del Polo universitario si colloca nel cuore della città di Aosta e all'interno di ulteriori interventi di riassetto urbanistico del comune, che prevedono la riqualificazione dell'intera zona:

- realizzazione di un parco tra le mura romane e il centro storico di Aosta che comprende un collegamento pedonale con gli attuali giardini di Monte Solarolo;
- recupero del complesso delle arcate del Plot lungo via monte Solarolo al fine di un riuso con vocazione prevalentemente commerciale;
- interventi di modifica alla viabilità e ai parcheggi, secondo quanto previsto dal Piano Urbano del Traffico e dal Piano Urbano dei Parcheggi, che prevedono rispettivamente un alleggerimento del traffico in via Monte Solarolo con la sua trasformazione da strada interquartiere a strada locale, e la realizzazione di un parcheggio interrato pluriplano in piazza della Repubblica.

4.2.6 Modalità di attuazione

A seguito della sottoscrizione, avvenuta il 30 luglio 2008 da parte del Ministero della Difesa, dell'Agenzia del Demanio, della Regione autonoma Valle d'Aosta e del Comune di Aosta, dell'Accordo di Programma attuativo dell'intesa sottoscritta in data 22 maggio 2007, finalizzato all'adeguamento e alla ristrutturazione di immobili del Ministero della Difesa nei Comuni di Aosta e Pollein e al rilascio, in favore della Regione autonoma Valle d'Aosta, della

Caserma Testafochi in Comune di Aosta', la linea di azione di cui al presente Asse verrà attuata attraverso strumenti di attuazione diretta.

La struttura regionale responsabile è il *Dipartimento opere pubbliche e edilizia residenziale* - Assessorato opere pubbliche, difesa del suolo e edilizia residenziale pubblica.

4.3 Asse 3 – Aree protette

4.3.1 Contesto di riferimento e contenuti generali

La Valle d'Aosta possiede un patrimonio naturale d'ingente valore, dato che circa il 30% del territorio è interessato da aree naturali protette o da siti appartenenti alla rete ecologica europea Natura 2000. In particolare, il sistema delle aree protette comprende il versante valdostano del Parco nazionale Gran Paradiso³⁰, il Parco regionale Mont Avic³¹ e nove riserve naturali regionali. Si tratta di aree che coniugano il patrimonio ambientale e paesaggistico con la presenza di ricchezze culturali, tradizioni e saperi locali, che possono essere gli elementi su cui fondare una corretta strategia di fruizione turistica delle aree stesse e di conseguenza innescare dinamiche di crescita economica e di sviluppo sostenibile dei territori coinvolti.

Se si fa riferimento al Parco nazionale del Gran Paradiso e al Parco regionale Mont Avic, le informazioni più recenti disponibili confermano anche a livello locale la tendenza nazionale di crescita dei turisti verso il segmento ambientale³²:

- nei centri visitatori del Parco nazionale del Gran Paradiso, nel 2007 il numero dei visitatori ha visto un incremento del cinquanta per cento rispetto al 2006 grazie anche all'apertura, a febbraio 2007, del centro visitatori di Cogne, con oltre quattromila presenze nel solo 2007;
- nel Parco naturale del Mont Avic, il centro visita di Covarey registra, dal 2004 un afflusso che si attesta intorno alle 4.000 presenze, con un picco di 4.530 nel 2007, nonostante il ridotto periodo di apertura (nei giorni festivi dei mesi di aprile, maggio, giugno e settembre mentre nei mesi di luglio e agosto l'apertura è settimanale).

Questi risultati sono stati ottenuti anche grazie alla realizzazione negli ultimi anni di alcuni investimenti finalizzati alla valorizzazione di alcune zone e al recupero di strutture di valore storico e culturale. Ciò non toglie che tali aree siano, in linea con i dati nazionali relativi alle zone rurali, caratterizzate da dinamiche di spopolamento e di invecchiamento³³ e che un processo stabile di fruizione e valorizzazione sia ostacolato da diversi fattori, in gran parte riconducibili al fatto che la fruizione ecosostenibile delle aree protette richiede la conciliazione

³⁰ Il Parco nazionale Gran Paradiso (PNGP), istituito nel 1922, è il più antico parco nazionale italiano. Area protetta storica di rilievo europeo, il Parco nazionale Gran Paradiso continua a proporsi come laboratorio di gestione sostenibile del territorio.

³¹ Il Parco naturale del Mont Avic (PNMA), confinante con quello del Gran Paradiso a partire dal 2003, oltre ad aver conseguito la certificazione ISO 14001 è il primo parco europeo registrato ai sensi del Regolamento EMAS. Il suo Sistema di Gestione Ambientale comprende una serie di procedure relative al miglioramento delle prestazioni ambientali riguardanti fra l'altro i flussi di visitatori e le attività economiche collegate.

³² I turisti ufficiali nei Parchi Nazionali nel 2003 sono 4.240.935 per un totale di 23.831.380 presenze e costituiscono rispettivamente il 5% degli arrivi e il 7% delle presenze nazionali. Rispetto al 1996 si osserva un incremento delle presenze pari al 34% a fronte di un valore a livello nazionale del 19% circa, segno che il turismo nei parchi costituisce un fenomeno in forte crescita (dati "Primo rapporto sul turismo nei Parchi nazionali italiani" Rapporti scientifici del CTS).

³³ Nell'arco degli ultimi dieci anni la popolazione dei Parchi Nazionali è diminuita, più che nella media italiana, e la densità abitativa è da due a tre volte inferiore alla media nazionale: ad es., ben otto dei 13 comuni del Gran Paradiso rientrano tra i primi 15 comuni dei Parchi Nazionali italiani che presentano le più basse densità abitative.

di interessi spesso contrastanti e che le esigenze di tutela impongono agli enti e alle collettività locali uno sforzo aggiuntivo in termini di politiche di gestione del territorio.

Nei territori del Parco nazionale e del Parco regionale, il coordinamento dell'azione pubblica, da un lato, e la concertazione con gli operatori privati, dall'altro, risultano particolarmente difficoltosi. A livello amministrativo, infatti, sono coinvolti nella gestione del territorio considerato ben 15 Comuni, di 4 Comunità montane, appartenenti a due diverse Regioni: 9 comuni valdostani e 6 piemontesi. Tale frammentazione giuridico-amministrativa rallenta l'assunzione di decisioni ed ostacola la coerenza degli interventi.

Il coordinamento dell'azione risulta difficoltoso anche in ragione della diversa organizzazione delle competenze: Fondation Grand Paradis, fondata nel 1998 per volere della Regione Valle d'Aosta, è l'ente preposto alla promozione e allo sviluppo del turismo naturalistico e culturale nel territorio valdostano del Parco Nazionale Gran Paradiso, che non ha, ad oggi, un'organizzazione omologa sul versante piemontese, dove gli enti locali sono ancora impegnati nella fase di costituzione di un organismo con identiche funzioni.

Le difficoltà nella condivisione degli obiettivi e nella concertazione di azioni comuni si manifestano non solo tra pubbliche amministrazioni e tra soggetti privati e soggetti pubblici, ma anche all'interno della stessa componente privata che risulta particolarmente disomogenea: l'integrazione tra i diversi settori dell'economia - promozione ambientale, agricoltura, ricettività, cultura - è scarsa e si registra una ridotta propensione a fare sistema. Si consideri, per esempio, che nella parte valdostana del Gran Paradiso operano due distinte Agenzie di Informazione e Accoglienza turistica (AIAT): AIAT Grand Paradis, che raggruppa 11 Comuni della Comunità Montana Grand Paradis, esclusi i Comuni di Cogne ed Aymavilles che rientrano nell'AIAT Cogne - Gran Paradiso. Anche gli operatori privati hanno dato vita a due distinti consorzi: il Consorzio operatori turistici Valle di Cogne e il Consorzio Gran Paradiso Natura che riunisce alcuni degli operatori delle altre vallate valdostane del Gran Paradiso. Un analogo scenario si registra nel Parco del Mont Avic, dove il Comune di Champorcher rientra nell'AIAT La Porta della Valle e nel Consorzio turistico La porte de la vallée, mentre il Comune di Champdepraz fa parte dell'AIAT Monte Rosa ed è escluso dal territorio del citato consorzio.

Tali frammentazioni e disomogeneità si riflettono sull'immagine del territorio e sull'offerta turistica, rischiando di penalizzare le potenzialità di sviluppo delle comunità locali. Non esiste, allo stato attuale, un "prodotto parchi" per l'area interessata. A monte, a livello regionale, l'ingente patrimonio naturale non possiede un'immagine unitaria, non costituisce cioè un "sistema regionale" di aree ad alta valenza naturalistica e tale assenza penalizza il posizionamento stesso del prodotto naturalistico sul mercato turistico italiano, europeo ed internazionale.

Alla scarsa visibilità, si aggiunge l'ulteriore criticità, ingenerata dall'eccessiva parcellizzazione del contesto, costituita dalla difficoltà di fruizione delle aree protette in questione. L'utente interessato ad intraprendere un percorso di scoperta del territorio dei parchi è obbligato a confrontarsi ad una pluralità di microsistemi interni all'area, ognuno dei quali ha i propri canali di informazione, impostati in maniera diversa, offre specifici servizi (ricettività, animazione, manifestazioni, ...), nella maggior parte in modo non coordinato ed integrato. La problematica dell'assenza di coordinamento che si rileva all'interno del contesto valdostano si acuisce se si considerano le diversità dei contesti regionali di partenza. La dotazione ricettiva del parco evidenzia una situazione differente sui diversi versanti: quello valdostano presenta

un'industria alberghiera più forte (78% degli esercizi complessivi e 88% dei posti letto totali del parco).

L'assenza di collegamenti si rivela non solo tra singoli microsistemi territoriali all'interno dell'area ma anche tra i singoli settori interessati. Non sempre si riescono a creare le corrette sinergie tra offerta culturale, naturalistica, sportiva, enogastronomia all'interno di un percorso complessivo di scoperta del territorio.

Si aggiunga, a questo, la difficoltà oggettiva degli spostamenti stradali interni per la conformazione orografica del territorio³⁴. Nell'ambito dei trasporti, non vi è peraltro un sistema di collegamenti funzionale alla fruizione complessiva dell'area. Quanti, attraverso percorsi escursionistici, volessero spostarsi da una vallata ad un'altra non trovano nei servizi pubblici agevoli soluzioni di rientro.

Infine, va considerato come anche nella zona dei Parchi, come nel resto della regione, si registra la concentrazione di presenze nei mesi di luglio e agosto e a cavallo tra le festività di fine anno. A titolo esemplificativo, l'analisi dei flussi turistici registrati nel territorio dell'AIAT Gran Paradiso (che non prende in considerazione i dati della Valle di Cogne), relativamente al triennio 2005-2007, segnalano nei mesi di luglio e agosto un numero di presenze che va da un minimo di 76 mila (luglio 2005) ad un massimo di 96 mila (Agosto 2005), mentre nel mese di ottobre le presenze si attestano intorno a 3 mila, con un picco di 4,4 mila nel 2006, nello stesso triennio, nel mese di maggio si sono registrate dalle 7 mila alle 8 mila presenze nel territorio dell'AIAT considerata.

Oltre alla stagionalità dei flussi, si registra, in linea con l'andamento regionale, la tendenza alla contrazione delle presenze: le registrazioni effettuate delle AIAT hanno evidenziato il peso rilevante del turismo giornaliero. Diretta conseguenza di tali fenomeni è la difficoltà nella gestione delle attività connesse ai servizi turistici: gestori di attività commerciali, gestori di rifugi, guide della natura lamentano la non completa saturazione dell'offerta e, quindi, la difficoltà a sostenere le attività di impresa.

In conclusione, a fronte di un patrimonio ambientale e culturale di elevato pregio, le aree protette, ed in particolare il Parco Nazionale del Gran Paradiso ed il Parco Regionale del Mont Avic, presentano diversi punti di criticità, legati al contesto ed alle modalità di gestione, che possono essere così sintetizzati:

- frammentazione giuridico-amministrativa;
- ridotta propensione a fare sistema degli operatori privati;
- difficoltà di concertazione tra pubblico e privato;
- frammentazione dell'offerta turistica naturalistica;
- scarsa visibilità del territorio;

³⁴ Il Parco nazionale Gran Paradiso comprende due vallate piemontesi (Valle Soana e Valle Orco) e tre vallate valdostane (Valle di Cogne, Valle di Rhêmes, Valsavarenche), a queste si aggiungono le vallate di Champorcher e Champdepraz, territorio del Parco del Mont Avic. Le sette vallate, confinanti nella loro parte sommitale, non hanno alcuna comunicazione stradale intervalliva: lo spostamento su gomma avviene esclusivamente per il tramite del fondovalle. Se si considera, poi, il passaggio dalla parte valdostana alla parte piemontese è necessario transitare per Ivrea: il collegamento stradale tra il Comune Piemontese di Ceresole Reale e il confinante Comune valdostano di Valsavarenche richiede al fruitore del parco su strada una percorrenza di 161 Km.

- parcellizzazione dei servizi;
- difficoltà di accesso e di spostamento nell'area Parchi.

Stante questa situazione, le azioni proposte dal programma, in linea con le priorità della strategia unitaria regionale, hanno per oggetto quello di sviluppare un'offerta turistica legata alla valorizzazione ambientale del territorio, promuovendo l'integrazione tra le attività economiche connesse al turismo, nel quadro di un processo di sviluppo integrato e sostenibile.

L'intervento interessa direttamente i territori del Parco Nazionale Gran Paradiso e del Parco naturale del Mont Avic; tuttavia, esso si iscrive nel quadro più generale della valorizzazione delle aree ad alto interesse naturalistico presenti sull'intero territorio delle due Regioni interessate.

L'intento è, in ultima analisi, di aggregare una massa critica sufficiente per poter posizionare adeguatamente l'offerta "naturalistica" sul mercato del turismo.

4.3.2 Obiettivi specifici ed operativi

Gli obiettivi specifici che si intendono perseguire attraverso l'attuazione dell'Asse 3 sono quindi i seguenti:

- 1) aumento del grado di integrazione delle aree protette a livello regionale e sovraregionale;
- 2) promozione dell'aumento e della diversificazione dei flussi turistici;
- 3) promozione dello sviluppo di attività economiche da parte degli operatori del territorio.

Nello specifico, le iniziative a favore delle aree protette si propongono di realizzare interventi materiali e immateriali finalizzati alla creazione di un percorso di scoperta delle aree parco del Mont Avic e del Gran Paradiso. Nel quadro dello sviluppo di strategie regionali dedicate alla valorizzazione ambientale del territorio regionale, l'intento è di accompagnare il visitatore in un percorso di scoperta non solo del paesaggio ma dell'identità stessa di un territorio fortemente caratterizzato dal punto di vista storico, culturale e naturalistico.

La messa in rete, materiale ed immateriale, delle diverse località è la condizione preliminare ed imprescindibile per una presentazione unitaria e coerente dell'area. Pertanto, le iniziative non devono esaurirsi nel semplice collegamento di più località, ma puntare ad integrare la relazione instauratasi tra uomo e ambiente naturale con le tradizioni, *savoir faire*, gastronomia e cultura. In quest'ottica è di primaria importanza la razionalizzazione e il completamento della rete sentieristica di collegamento delle diverse valli. Alla connessione dei diversi siti deve aggiungersi una connessione e un'integrazione dei servizi che sono funzionali alla scoperta del territorio (ricettività, punti tappa, trasporti, accompagnamento alla scoperta del territorio, ...).

L'esigenza primaria è, quindi, quella di superare la frammentazione del contesto, creando un prodotto che abbia una forte unitarietà: coerenza e omogeneità devono essere perseguite nella fruizione dei due parchi e nella loro promozione. Funzionale alla creazione di un "prodotto parchi" è la creazione dei collegamenti necessari per la scoperta del territorio e delle sue particolarità. Il turista che sceglie i parchi deve essere messo nella condizione di percorrere tutto il territorio, raggiungendo i diversi punti di interesse, in un contesto che si presenta unitario, omogeneo e coordinato nell'offerta dei servizi. I microsistemi creati a livello di

singolo comune o di singola vallata devono essere messi in rete e valorizzati all'interno del sistema complessivo "Parchi"³⁵.

Gli obiettivi specifici sono quindi raggiungibili attraverso tre obiettivi operativi, che riflettono le linee di azione che si propongono:

- 1) creazione di un percorso integrato di fruizione delle aree protette;
- 2) potenziamento e miglioramento dell'offerta di servizi ai visitatori delle risorse;
- 3) promozione del prodotto turistico.

Per raggiungere questi obiettivi, il progetto prevede nello specifico la definizione di un percorso di attraversamento delle aree protette Gran Paradiso e Mont Avic, attraverso in particolare:

- la rivalutazione della sentieristica esistente e la realizzazione ex novo di alcuni tratti di collegamento, con attenzione ad anelli in bassa quota, prossimi ai centri principali di fondovalle, per dare l'opportunità di fruizione ad una più vasta categoria di utenti, garantendo al tempo stesso la circoscrizione della pressione antropica;
- l'accessibilità e la mobilità sostenibile nell'area in esame, con la prioritaria fruizione pedonale, e con la razionalizzazione di sistemi di accessibilità a basso impatto, quali i servizi di trasporto collettivi, la linea a chiamata, per decongestionare il traffico motorizzato nelle vallate;
- la creazione di un sistema di raccordo con i centri abitati e/o con i siti di interesse culturale e naturalistico (comunicazione intravalliva), in grado di garantire una pluralità di punti di accesso all'itinerario, aumentando al contempo le possibili sinergie con gli operatori del territorio;
- la riqualificazione delle strutture presenti sul tracciato, ritenute funzionali ad una migliore interconnessione tra le aree protette (comunicazione intervalliva) e ad una implementazione delle capacità di accoglienza di tutto il territorio;
- l'intervento sui siti di particolare interesse naturalistico e culturale per garantirne la corretta fruizione da parte del pubblico, assicurando al contempo un basso impatto ambientale;
- la creazione dei sistemi di informazione e di promozione al pubblico e il rafforzamento dell'offerta turistica delle diverse aree protette attraverso un sistema sinergico di commercializzazione del prodotto e un'adeguata segnaletica informativa, che dovrà essere conforme alle disposizioni tecniche previste dalle normative regionali di riferimento, proseguendo i progetti da anni avviati dai due Enti Parco, e dai Comuni interessati, per l'immagine unitaria sul territorio;
- la gestione integrata dell'intervento con la previsione di un diffuso processo di concertazione con gli operatori pubblici e privati del territorio e la previsione di tavoli

³⁵ La proposta tecnica di Piano Pluriennale Economico e Sociale del Parco Nazionale Gran Paradiso (Scheda A4), da cui tale progetto trae la sua origine, evidenzia, tra le esigenze prioritarie, la valorizzazione della rete sentieristica nell'ambito di un progetto condiviso da tutti gli attori del territorio e di ampio respiro. La necessità è di avviare, attraverso l'individuazione di percorso di collegamento e di messa in rete, un processo di sviluppo concertato ed integrato che veda il coinvolgimento di tutti i settori interessati: ambiente, turismo, cultura, trasporti.

sovraregionali di coordinamento dell'intervento per assicurare unitarietà e coerenza a tutte le operazioni.

A tal fine, le linee di azione proposte saranno articolate in tre fasi:

- analisi e studio del territorio e programmazione dei progetti, attraverso un'ampia concertazione con il territorio per la definizione degli interventi da realizzare (collegamento con creazione di pacchetti turistici, ecc);
- realizzazione materiale degli interventi e messa in coerenza con le progettualità complementari attivate sul territorio;
- creazione dell'offerta turistica complessiva e sua promozione.

La costituzione di un ampio partenariato, attraverso la fase di concertazione degli interventi con gli enti pubblici, i rappresentanti scientifici dei parchi e con gli attori privati operanti sul territorio, è volta a garantire l'ottimizzazione delle ricadute economiche sul territorio, nonché la minimizzazione dell'impatto ambientale dell'intera operazione.

In tal senso, tutti gli interventi di riqualificazione saranno realizzati con un'attenzione particolare alla salvaguardia del paesaggio e utilizzando tecniche costruttive ecocompatibili, a basso impatto e consumo di realizzazione e gestione.

La qualità degli interventi, dalle infrastrutture alla definizione delle modalità di viabilità, costituirà un importante valore aggiunto, assolvendo una funzione di didattica ambientale applicata. Nello specifico, per le azioni inerenti alla viabilità, saranno privilegiati sistemi di mobilità sostenibile. L'ecosostenibilità potrà rappresentare pertanto una priorità trasversale ed un ulteriore valore aggiunto nella definizione, nella realizzazione e nella gestione del percorso e delle strutture ad esso funzionali.

Tabella 19 – Indicatori di realizzazione Asse 3

Obiettivo operativo	Indicatore di realizzazione	Unità di misura	Valore atteso a fine programma
Creazione di un percorso integrato di fruizione delle aree protette	Tratte di sentieri riqualificate/realizzate	km	120
	Percorsi / itinerari segnalati	n.	6
	Cartellonistica	n.	9
Potenziamento e miglioramento dell'offerta di servizi ai visitatori delle risorse	Strutture riqualificate per tipologia (aree sosta/rifugi/bivacchi)	n.	5
	Siti riqualificati per tipologia	n.	4
Promozione del prodotto turistico	Operatori coinvolti	n.	25
	Studio di marketing	n.	1

Tabella 20 – Indicatori di risultato Asse 3

Obiettivo specifico	Indicatore di risultato	Valore attuale	Valore atteso	Note/Fonte valore attuale	Fonte per rilevazione valore atteso
1. Aumento del grado d'integrazione delle aree protette a livello regionale e sovraregionale	Iniziative intercomunali avviate	0	1	Convenzione tra i Comuni coinvolti	Rilevazione diretta – Dipartimento risorse naturali e Corpo forestale
2. Promozione dell'aumento e della diversificazione dei flussi turistici	N° persone/anno che accedono alle infrastrutture realizzate /ai servizi predisposti	12.120 visitatori complessivi (centri visitatori PNMA+ PNGP)	+ 3% rispetto alla % variazione presenze turistiche in VDA	Dipartimento risorse naturali e Corpo forestale, su dati forniti dai parchi La variazione attesa del 3% è normalizzata tenendo conto della variazione esogena relativa all'andamento dei flussi turistici in VDA	Rilevazione diretta sulla base di sistemi di monitoraggio connessi alle attività realizzate - Dipartimento risorse naturali e Corpo forestale
3. Promozione dello sviluppo di attività economiche da parte degli operatori del territorio	Pacchetti turistici integrati offerti	0	4	Verranno coinvolti tour Operator specializzati e generalisti	Rilevazione diretta - Dipartimento risorse naturali e Corpo forestale
	Iniziative imprenditoriali sviluppate	0	2	Si punta ad una migliore saturazione dell'esistente piuttosto che ad un incremento delle iniziative imprenditoriali	Rilevazione diretta - Dipartimento risorse naturali e Corpo forestale

4.3.3 Linee di azione

La strategia dell'Asse 3 viene perseguita attraverso la realizzazione di due linee di azione:

- 1) la prima riguarda il territorio del Parco nazionale del Gran Paradiso;
- 2) la seconda il territorio del Parco naturale del Mont Avic.

Nella logica dell'intervento integrato, la prima fase di realizzazione verterà sull'analisi e sullo studio del territorio per l'individuazione del percorso, con particolare riguardo agli aspetti tecnici relativi alla sua accessibilità e alle soluzioni di mobilità sostenibile applicabili. Tale fase di studio terrà conto delle aree ad alta percorribilità, nonché dei principali "hub" di transito/passaggio presenti sui territori coinvolti, dedicando un'attenzione particolare ai collegamenti intervallivi (attivi/da attivare), alla ricognizione dei punti tappa e della ricettività anche extralberghiera sui fondovalle e alla creazione di un complesso sistema di raccordo dell'itinerario principale con i siti di interesse storico e naturalistico, i centri abitati delle valli ed altri percorsi naturalistici.

Tracciato il percorso e la rete di collegamenti, in concertazione con gli attori pubblici e privati del territorio, saranno individuati gli interventi necessari per la realizzazione e la corretta fruizione dell'itinerario e dei siti di interesse storico e naturalistico ad esso collegati.³⁶

³⁶ A tal proposito, oltre a coinvolgere tutte le valli ricomprese nelle aree protette (dimensione "orizzontale" del Giroparchi), il suddetto percorso assicurerà articolazioni ed itinerari opzionali finalizzati al collegamento con

In questa logica, la programmazione complessiva degli investimenti infrastrutturali del Giro parchi terrà conto prioritariamente degli interventi di riqualificazione delle strutture già esistenti che sono in grado di assicurare un'adeguata ricettività sull'insieme degli itinerari progettati; laddove necessario, è prevista anche la creazione di strutture ex novo (per esempio, punti tappa) che completino l'offerta ricettiva del territorio.

Particolare attenzione sarà prestata anche agli interventi sulla sentieristica, che sarà realizzato in accordo tra la Direzione Sistemazioni Montane e Infrastrutture della Regione Autonoma Valle d'Aosta e i diversi enti territoriali interessati alla gestione dei vari tratti di competenza. Gli interventi si tradurranno prevalentemente in rifacimenti della totalità (o di parti) di sentieri attraverso azioni di tracciamento, ripristino, messa in sicurezza e realizzazione della segnaletica; tali interventi coinvolgeranno il sentiero principale e gli itinerari opzionali individuati nella fase preliminare di studio e programmazione, nonché i collegamenti con accessi stradali o pedonali a Comuni inseriti nel giro o di prossimità funzionale.

Di seguito, per le due diverse linee di azione, alcuni possibili esempi di intervento sul patrimonio ambientale ed architettonico e sui siti di interesse storico e naturalistico.

Recupero di rifugi, punti tappa e locali vendita prodotti tipici

Nella fase preliminare di studio e programmazione, si presterà particolare attenzione all'individuazione delle strutture presenti sul territorio, in grado di favorire una migliore fruizione del tracciato escursionistico sia in termini di miglioramento delle capacità ricettive (posti letto), sia in termini di adeguamento del percorso ad una fruizione consecutiva su più giorni di cammino.

Riqualificazione aree naturali

Per alcune aree ad alto valore naturalistico e culturale è prevista la realizzazione di interventi di rinaturalizzazione e riqualificazione turistica al fine di favorire la corretta fruizione da parte del pubblico.

Laddove necessario, a completamento dell'itinerario naturalistico si provvederà anche alla riqualificazione di strutture di servizio e alla razionalizzazione dell'area di parcheggio con l'apposizione di adeguata cartellonistica di informazione agli escursionisti.

Valorizzazione circuiti e tragitti

Si vuole valorizzare alcuni itinerari che presentano un elevato potenziale di frequentazione estiva ed invernale, anche grazie al valore ambientale legato alla ricchezza della fauna, in generale, e ornitologica nello specifico. In questi casi, gli interventi sono finalizzati alla manutenzione di parte dell'itinerario e alla sua valorizzazione scientifica, attraverso adeguata informazione al pubblico. Si provvederà anche alla riqualificazione di edifici situati lungo il percorso per adibirli a punto tappa.

La logica integrata degli interventi prevede anche un investimento significativo di risorse dedicate alla promozione del Giro parchi in una logica territoriale integrata tra Regione Valle

segmenti sentieristici già esistenti, con percorsi già conosciuti o con percorsi inediti ed originali (per esempio, il Giro della Grivola). L'intero tracciato richiede mediamente un tempo di percorrenza di 6-7 giornate. Inoltre, tali itinerari opzionali permetteranno di collegare il sentiero principale, prevalentemente in quota, con sentieri o punti di interesse presenti nel fondo valle (dimensione "verticale" del Giro parchi).

d'Aosta e Regione Piemonte. Trattandosi di un intervento a valere su entrambi i territori, pare opportuno che le risorse programmate in questa fase consentano in particolare di:

- realizzare uno studio di marketing territoriale finalizzato alla definizione delle migliori strategie di comunicazione e promozione attivabili;
- realizzare prodotti spendibili sui canali di comunicazione e promozione tradizionali (dépliant, cartine, brochures, ecc), così come sui canali legati alle nuove tecnologie (dal sito internet dedicato, alla configurazione di strumenti di promozione utilizzabili sui nuovi supporti di comunicazione);
- realizzare campagne di promozione spendibili sui principali organi di informazione, o attraverso il coinvolgimento di media partners di livello nazionale ed internazionale;
- realizzare eventi di richiamo internazionale (ad esempio eventi sportivi di corsa in montagna) per lanciare il prodotto Giroparchi;
- realizzare iniziative mirate per le scuole e i ragazzi italiani e stranieri (ad esempio trekking di educazione ambientale).

Infine, nel rispetto degli obiettivi di concertazione con il territorio, di integrazione con le diverse progettualità regionali e locali, di integrazione sovraregionale è prevista un'ampia attività di coordinamento dell'intervento. In particolare è prevista la costituzione di un comitato di pilotaggio unico per il Piemonte e la Valle d'Aosta che assicuri omogeneità e coerenza all'intervento; l'istituzione di tavoli tematici con la partecipazione dei diversi portatori di interessi. Per la realizzazione degli interventi infrastrutturali è prevista la sottoscrizione di apposite convenzioni tra il soggetto attuatore (Fondation Grand Paradis), gli enti pubblici proprietari/responsabili delle strutture e, laddove necessario, i soggetti responsabili della gestione.

Alla luce del numero, della tipologia e della complessità di alcuni interventi, si rende necessaria l'attivazione di un coordinamento tecnico per le operazioni infrastrutturali e di una segreteria amministrativa.

Le linee d'azione 3.1 e 3.2 sono individuate quali **“azioni cardine”**, ai sensi del punto 2.5 della delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007 in quanto ritenute fondamentali e strategiche per il raggiungimento degli obiettivi specifici del presente Programma.

La presente **“azione cardine”** rappresenta, in termini finanziari, il **9,05%** del valore totale del Programma.

Tabella 21 – Importo linee di azione (Valori in euro) Asse 3

Linee d'azioni	Costo totale
3.1 - Valorizzazione del Parco Nazionale del Gran Paradiso	4.291.172,00
3.2 - Valorizzazione del Parco Naturale del Mont Avic	1.031.400,00
Totale	5.322.572,00

4.3.4 Dimensione territoriale dell'intervento

L'intervento interessa direttamente i territori del Parco Nazionale Gran Paradiso e del Parco naturale del Mont Avic, tuttavia, esso si iscrive nel quadro più generale della valorizzazione delle aree ad alto interesse naturalistico presenti sull'intero territorio delle due Regioni interessate

L'intento è, in ultima analisi, di aggregare una massa critica sufficiente per poter posizionare adeguatamente l'offerta "naturalistica" sul mercato del turismo.

In quest'ottica, risulta di primaria importanza il collegamento diretto tra i due Parchi per ottimizzare le sinergie tra i due territori protetti ed avviare la costruzione di un sistema regionale delle aree protette.

Particolare attenzione sarà, infine, dedicata alla creazione di collegamenti con i diversi siti regionali (SIC, siti Natura 2000), attraverso il coordinamento delle attività di promozione e costituzione di pacchetti turistici.

Significativo valore aggiunto dell'intervento è costituito dalla sua dimensione sovregionale: il coinvolgimento diretto dei territori piemontesi e valdostani garantisce all'intervento una visibilità accresciuta e la possibilità di raggiungere un più ampio bacino d'utenza. Pertanto, nelle fasi di progettazione e gestione delle diverse attività, deve essere assicurato un efficace coordinamento tra il versante valdostano e piemontese per offrire un prodotto unico, basato sull'offerta di servizi integrati ed omogenei.

Nella prospettiva specifica sovregionale, l'intervento costituisce un utile tavolo di lavoro per la sperimentazione di modalità di intervento concertate e integrate tra i diversi enti locali piemontesi e valdostani, divisi dal punto di vista amministrativo, ma accomunati dalle caratteristiche geografiche ed ambientali del territorio.

4.3.5 Sinergie con altri strumenti finanziari

Le attività del presente asse saranno promosse in sinergia con i Programmi e con gli strumenti che sono attivati nel corso del periodo di programmazione 2007-13.

Le operazioni e gli interventi al presente asse vengono realizzate in sinergia e coordinamento con i seguenti strumenti programmatici:

- Programma operativo Competitività regionale 2007-13, il quale all'asse 2 "Promozione dello sviluppo sostenibile", prevede interventi di valorizzazione economica del territorio mediante azioni di ampia portata, strettamente legate alla promozione delle aree naturali protette ed al recupero dei beni culturali anche mediante l'impiego delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione;
- Programma di Sviluppo rurale regionale, mediante il quale il territorio ha intrapreso, fin dalla scorsa fase di programmazione, un percorso di valorizzazione delle tradizioni e dei prodotti agricoli locali, promuovendo piccoli interventi di carattere materiale ed immateriale di rilievo prevalentemente locale e supportando la predisposizione di piani di gestione e protezione e di azioni di promozione e sensibilizzazione ambientale;
- Programma operativo Occupazione, nel cui ambito vengono realizzate azioni di aggiornamento e qualificazione del personale addetto all'accoglienza dei visitatori;

- Programma di cooperazione territoriale Italia-Francia, nell'ambito del quale il Parco Nazionale Gran Paradiso, il Servizio aree protette dell'Assessorato regionale all'Agricoltura e la Fondation Grand Paradis, sono impegnate nell'elaborazione di una proposta progettuale con il Parco francese della Vanoise per strutturare e riposizionare la propria offerta turistica in un'ottica sovranazionale.

Con riferimento alla dimensione dello sviluppo locale sarà cura dell'Amministrazione regionale favorire le più ampie convergenze con i Programmi operativi rilevanti, in particolare operanti sulle aree rurali, con particolare attenzione per gli interventi di valorizzazione dei beni naturali e culturali e delle aree protette.

4.3.6 Modalità di attuazione

Le linee di azione di cui al presente Asse sono attuate mediante strumenti di attuazione diretta, nelle more della loro inclusione in un Accordo di programma quadro interregionale che veda il coinvolgimento del Ministero dell'ambiente e che attivi ulteriori interventi nelle aree protette.

La struttura regionale responsabile delle linee d'azione 3.1 e 3.2 è il *Servizio aree protette* del Dipartimento risorse naturali e corpo forestale – Assessorato agricoltura e risorse naturali.

4.4 Asse 4 – Assistenza tecnica

4.4.1 Contesto di riferimento e contenuti generali

Il programma necessita di azioni finalizzate a sostenerne l'esecuzione ed a garantire la corretta gestione delle risorse finanziarie in termini di efficienza ed efficacia. In coerenza con quanto previsto dal Quadro strategico nazionale (QSN) e disciplinato dalla deliberazione CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007, saranno realizzate azioni specifiche ad implementazione delle disposizioni in materia di gestione e controllo del programma stesso. Per l'assistenza tecnica, quindi, si adotta il seguente obiettivo generale:

- 1) migliorare l'efficacia e l'efficienza del programma.

4.4.2 Obiettivi specifici ed operativi

L'obiettivo specifico che si intende perseguire attraverso l'attuazione dell'Asse 4 è il seguente: miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza del programma attraverso azioni e strumenti di supporto. Tale obiettivo è raggiungibile attraverso l'azione dei tre obiettivi operativi.

- 1) supporto all'attuazione del programma nelle attività di preparazione, gestione, sorveglianza e controllo;
- 2) effettuazione delle attività di valutazione del programma;
- 3) realizzazione di azioni d'informazione e comunicazione.

Attraverso l'efficienza delle strutture e delle azioni di gestione si vuole massimizzare anche l'efficienza e l'efficacia del programma, grazie all'attivazione ed all'utilizzo degli strumenti idonei a garantire all'Autorità di gestione, responsabile per l'attuazione del programma, il dovuto supporto per la sua attuazione.

Tabella 22 – Indicatori di realizzazione Asse 4

Obiettivo operativo	Indicatore di realizzazione	Unità di misura	Valore atteso a fine programma
Supporto all'attuazione del programma nelle sue attività di preparazione, gestione, sorveglianza e controllo	Sistemi di controllo integrati implementati	n.	1
Effettuazione delle attività di valutazione del programma	Valutazioni effettuate	n.	4
Realizzazione di azioni d'informazione e comunicazione	Azioni di comunicazione realizzate	n.	20

Tabella 23 – Indicatori di risultato Asse 4

Obiettivo specifico	Indicatore di risultato	Valore attuale	Valore atteso	Note/Fonte attuale	Fonte per rilevazione valore atteso
Miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza del programma attraverso azioni e strumenti di supporto	Percentuale di spesa raggiunta dal programma	0	100		Rilevazione diretta
	Percentuale di popolazione informata sull'attuazione del programma	0	da 30% a 50%		Rilevamento tramite attività di valutazione o indagine ad hoc nell'ambito del Piano di comunicazione

4.4.3 Linee di azione

L'Asse 4 del programma mette a disposizione, dell'Autorità di gestione e degli altri soggetti a vario titolo coinvolti nella gestione, le risorse necessarie per un'efficace ed efficiente implementazione, allo scopo di rispettare tutte le prescrizioni previste dalla delibera CIPE n. 166/2007 che disciplina le modalità di attuazione del Fondo per la aree sottoutilizzate.

L'Autorità di gestione dovrà porre particolare attenzione ad implementare il coordinamento dei flussi informativi tra i differenti soggetti preposti alla raccolta dei dati per il monitoraggio e la sorveglianza del programma, rafforzare il raccordo tra le diverse strutture tecnico-amministrative della Regione e tra queste ed i soggetti esterni che hanno responsabilità di raccolta ed eventuale inserimento dei dati relativi all'avanzamento finanziario e all'avanzamento fisico del programma nel sistema di monitoraggio e potenziare le strutture competenti nell'istruttoria e valutazione progettuale, al fine di rendere più efficiente l'attuazione del programma.

Particolare attenzione viene data alle funzioni di valutazione, con particolare riferimento alla valutazione degli effetti del programma, anche su specifiche tematiche reputate di peculiare interesse, nonché a studi e ricerche che possono ampliare la base di conoscenze ed informazioni a disposizione dell'Autorità di gestione. Tali attività risultano di grande importanza poiché consentono di individuare eventuali criticità e di intervenire tempestivamente.

Tabella 24 – Importo linee di azione (Valori in euro) Asse 4

Linee d'azioni	Costo totale
4.1 – Assistenza tecnica	1.000.000,00
Totale	1.000.000,00

4.4.4 Attività

Le attività oggetto dell'asse riguarderanno:

- predisposizione dei documenti programmatori e di supporto alla programmazione;

- b) preparazione delle riunioni dei Comitati di sorveglianza regionali e assistenza finalizzata a garantire e migliorare il funzionamento degli stessi;
- c) valutazione, controllo, ispezione e rendicontazione delle attività ammesse a finanziamento;
- d) rafforzamento delle risorse tecniche e delle dotazioni aggiuntive di personale coinvolto nella programmazione, gestione, sorveglianza e controllo del programma;
- e) elaborazione di valutazioni volte a sostenere la sorveglianza del programma (compresi gli eventuali aggiornamenti della VAS);
- f) predisposizione del piano di comunicazione del programma;
- g) definizione ed attuazione delle misure appropriate alla verifica dell'implementazione del Piano di comunicazione;
- h) supporto all'attività di selezione delle proposte di operazioni;
- i) adeguamento, manutenzione e assistenza operativa di sistemi di monitoraggio qualitativo finalizzati alla valorizzazione delle politiche (compreso il monitoraggio ambientale previsto dalla VAS);
- j) supporto operativo al partenariato.

Ulteriori attività, coerenti con gli obiettivi operativi individuati e capaci di attuarli ancor più efficacemente, potranno essere individuate e proposte, nel corso della realizzazione del programma. I beneficiari dei suddetti interventi saranno prevalentemente la Regione e altri soggetti eventualmente coinvolti nella programmazione, nella gestione e nell'esecuzione del programma.

4.4.4 Modalità di attuazione

Le linee di azione di cui al presente Asse saranno attuate tramite strumenti di attuazione diretta.

La struttura regionale responsabile è la *Direzione per la programmazione negoziata* del Dipartimento politiche strutturali e affari europei – Presidenza della Regione.

5. MODALITA' DI ATTUAZIONE

Le modalità e le procedure di attuazione del programma fanno riferimento alle disposizioni previste nella delibera CIPE, n. 166 del 21 dicembre 2007, concernente l'attuazione del Quadro strategico nazionale (QSN) 2007/13 – Programmazione del Fondo per le aree sottoutilizzate, e in particolare agli articoli 3 “Definizione, approvazione, governance e sorveglianza dei programmi FAS”, 5 “Principi orizzontali per l'attuazione del Quadro strategico nazionale 2007/13”, 6 “Valutazione”, 7 “Circuito finanziario, principi di utilizzazione e gestione delle risorse e riserva di programmazione”, 8 “Monitoraggio e sistemi di sorveglianza e verifica”.

5.1. Autorità

La Regione autonoma Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste, al fine di garantire l'efficace e corretta attuazione del programma e il corretto funzionamento del relativo sistema di gestione e controllo, individua due distinti ruoli di Autorità di gestione e di Autorità di certificazione. L'eventuale riattribuzione dei predetti ruoli (a seguito dell'eventuale revisione delle strutture organizzative regionali nel periodo di attuazione del programma) e delle procedure per lo svolgimento delle funzioni di Autorità di gestione e di Autorità di certificazione sarà comunicata al Ministero dello sviluppo economico (MISE) - Dipartimento per le politiche di sviluppo (DPS) e al Comitato di sorveglianza.

Al processo di attuazione del programma partecipa, inoltre, l'Autorità ambientale, con il compito di collaborare, per gli aspetti di propria competenza, con l'Autorità di gestione.

Eventuali modifiche nella denominazione, nei recapiti e nell'indirizzo di posta elettronica degli organismi indicati sono comunicati al MISE-DPS e al Comitato di sorveglianza del programma.

5.1.1. Autorità di gestione (AdG)

L'Autorità di gestione è “l'organismo responsabile della programmazione e dell'attuazione” del programma conformemente al principio di buona e sana gestione amministrativa e finanziaria, ai sensi del punto 3.2 della delibera CIPE n. 166/2007.

Questa funzione è attribuita al dirigente *pro tempore* della struttura sottoindicata:

Struttura competente:	Direzione per la programmazione negoziata
Indirizzo:	Piazza Accademia di S. Anselmo, 2 I – 11100 AOSTA
Posta elettronica:	adg.fas@regione.vda.it

I rapporti tra l'Autorità di gestione e le altre strutture dell'Amministrazione regionale coinvolte nella gestione del programma saranno regolati da atti e procedure interne.

L'Autorità di gestione adempie tutte le funzioni ad essa attribuite dalla delibera CIPE n. 166/2007. In particolare, è tenuta a:

- 1) garantire che le operazioni destinate a beneficiare di un finanziamento siano selezionate in conformità ai criteri applicabili al programma e rispettino la pertinente normativa regionale e nazionale per l'intero periodo di attuazione;
- 2) informare il Comitato di sorveglianza sui risultati della verifica di cui al § 5.2.3;
- 3) accertarsi, se del caso, anche mediante verifiche in loco, dell'effettiva esecuzione dei lavori, fornitura dei prodotti e dei servizi cofinanziati, dell'esecuzione delle spese dichiarate dai beneficiari e della conformità delle stesse alla pertinente normativa;
- 4) garantire l'esistenza di un sistema informatizzato di registrazione e conservazione dei dati contabili relativi a ciascuna operazione attuata nell'ambito del programma, e assicurare la raccolta dei dati relativi all'attuazione, necessari per la gestione finanziaria, la sorveglianza, le verifiche e la valutazione;
- 5) garantire che i beneficiari e gli altri organismi coinvolti nell'attuazione delle operazioni adottino un sistema di contabilità separata o una codificazione contabile adeguata per tutte le transazioni relative all'operazione, nel rispetto delle norme contabili regionali e nazionali;
- 6) garantire che le valutazioni del programma siano svolte conformemente a quanto previsto dal punto 6 della delibera CIPE n. 166/2007;
- 7) stabilire procedure tali che tutti i documenti relativi alle spese, necessari per garantire una pista di controllo adeguata, siano conservati, sotto forma di originali o di copie autenticate, per i tre anni successivi alla chiusura del programma;
- 8) garantire che l'Autorità di certificazione riceva tutte le informazioni necessarie in merito alle procedure e verifiche eseguite in relazione alle spese ai fini della certificazione;
- 9) guidare i lavori del Comitato di sorveglianza e trasmettergli i documenti per consentire una sorveglianza qualitativa dell'attuazione del programma;
- 10) elaborare e presentare al MISE-DPS, previa approvazione del Comitato di sorveglianza, i Rapporti annuali e finale di esecuzione, nei termini previsti;
- 11) garantire il rispetto degli obblighi in materia di informazione e pubblicità, previsti dalla delibera CIPE n. 166/2007.

L'Autorità di gestione assicura, altresì, l'impiego di sistemi e procedure per garantire l'adozione di un'adeguata pista di controllo, nonché di procedure di informazione e di sorveglianza per le irregolarità e il recupero degli importi indebitamente versati.

L'Autorità di gestione, per esercitare le proprie funzioni di gestione e attuazione del programma, compreso il coordinamento delle attività delle strutture implicate nell'attuazione, si avvale del supporto dell'assistenza tecnica e di adeguate risorse umane e materiali.

5.1.2. Autorità di certificazione (AdC)

L'Autorità di certificazione è "l'organismo responsabile della certificazione corretta delle spese erogate per l'attuazione del programma" ai sensi del punto 3.2 della delibera CIPE n. 166/2007.

Questa funzione è attribuita al dirigente *pro tempore* della struttura sottoindicata:

Struttura competente:	Agenzia regionale per le erogazioni in agricoltura (AREA VdA)
Indirizzo:	I – 11100 AOSTA
Posta elettronica:	adc@regione.vda.it

L'Autorità di certificazione adempie, secondo quanto disposto dalla deliberazione della Giunta regionale n. 1488, in data 16 maggio 2008, le funzioni previste dalla delibera CIPE 166/2007. In particolare, è incaricata dei compiti seguenti:

- 1) elaborare e trasmettere, al MISE-DPS, le dichiarazioni certificate delle spese e le domande di pagamento;
- 2) certificare che:
 - a) la dichiarazione delle spese è corretta, proviene da sistemi di contabilità affidabili ed è basata su documenti giustificativi verificabili;
 - b) le spese dichiarate sono conformi alle norme regionali e nazionali applicabili e sono state sostenute in rapporto alle operazioni selezionate per il finanziamento conformemente ai criteri applicabili al programma;
- 3) garantire di aver ricevuto dall'Autorità di gestione informazioni adeguate in merito alle procedure seguite e alle verifiche effettuate in relazione alle spese figuranti nelle dichiarazioni di spesa;
- 4) mantenere una contabilità informatizzata delle spese dichiarate al MISE;
- 5) tenere una contabilità degli importi recuperabili e degli importi ritirati a seguito della soppressione totale o parziale della partecipazione ad un'operazione. Gli importi recuperati sono restituiti al bilancio della Regione e utilmente impiegati per il raggiungimento degli obiettivi del programma prima della chiusura dello stesso o, in caso contrario, restituiti al bilancio dello Stato.

I rapporti fra l'Autorità di gestione e l'Autorità di certificazione sono definiti da apposite procedure.

Inoltre, l'Autorità di certificazione trasmette al MISE-DPS la richiesta di trasferimento delle risorse FAS, a titolo di anticipazione, per la prima quota e, previa presentazione dell'attestazione delle spese sostenute, per le quote successive. Il MISE-DPS provvede al trasferimento delle risorse FAS alla Regione sulla base della predetta attestazione, previa verifica anche della coerenza di questa con i dati relativi all'avanzamento del programma, inseriti e validati nel sistema di monitoraggio.

5.1.3 Autorità ambientale (AA)

In attuazione del principio di sostenibilità ambientale previsto dal QSN e della delibera CIPE n. 166/2007, la Regione autonoma Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste individua l'Autorità ambientale per il programma che garantisce l'integrazione della componente ambientale e il rafforzamento dell'orientamento allo sviluppo sostenibile in tutte le fasi di attuazione e sorveglianza del programma stesso.

Questa funzione è attribuita al dirigente *pro tempore* della struttura sottoindicata:

Struttura competente:	Servizio valutazione impatto ambientale
Indirizzo:	Via Promis, 2/a – I 11100 Aosta
Posta elettronica:	d-ambiente@regione.vda.it

All'Autorità ambientale sono riservate le seguenti attribuzioni:

- 1) promuovere e verificare l'integrazione della componente ambientale in tutti i settori d'azione del programma, affinché sia assicurata la coerenza, della strategia e delle operazioni proposte, con i principi dello sviluppo sostenibile, in conformità ai pertinenti Orientamenti strategici comunitari (OSC) ed al QSN, nonché il rispetto della normativa in materia ambientale;
- 2) prestare la propria collaborazione all'Autorità di gestione e alle strutture regionali interessate;
- 3) cooperare con le strutture competenti nella predisposizione dei documenti di programmazione e nella redazione dei successivi atti attuativi, nonché durante l'intera fase di attuazione, monitoraggio e valutazione del programma;
- 4) collaborare, per quanto di competenza, con l'Autorità di gestione nell'applicazione della direttiva 2001/42/CE e del decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 (concernenti la Valutazione ambientale strategica - VAS).

L'Autorità ambientale partecipa ai lavori del Comitato di sorveglianza.

5.2. Organismi

5.2.1. Organismo responsabile per l'esecuzione dei pagamenti

La struttura regionale responsabile dell'esecuzione dei pagamenti è:

Struttura competente:	Direzione per la programmazione negoziata
Indirizzo:	Piazza Accademia S. Anselmo, 2 I – 11100 AOSTA
Posta elettronica:	adg.fas@regione.vda.it

L'Ufficio competente provvede alla gestione (diretta, o per il tramite delle altre strutture regionali competenti) delle risorse finanziarie assegnate al programma, sulla base della pertinente normativa regionale e nazionale e dei criteri di buona gestione finanziaria.

5.2.2. Organismo di valutazione della conformità del sistema di gestione e controllo

Conformemente a quanto previsto dalla delibera CIPE n. 166/2007, l'Organismo deputato alla valutazione della conformità del sistema di gestione e controllo del programma è il MISE DPS (Unità di verifica degli investimenti pubblici - UVER). L'UVER, nel rispetto del principio del contraddittorio con i soggetti responsabili, sottopone a valutazione l'efficace funzionamento del sistema di gestione e di controllo (procedure, struttura organizzativa, sistemi informatici e informativi) dell'attuazione del programma, sulla base di linee guida condivise, presentando rapporti sulle risultanze di tale attività. La stessa UVER, nel rispetto del principio del contraddittorio con i soggetti attuatori, può sottoporre a verifica i singoli interventi del programma, in base a linee guida condivise e in base a criteri preliminarmente resi noti.

La verifica può riguardare anche i risultati conseguiti dagli investimenti, giunti a completa realizzazione, attuati sulla base del programma, con particolare riguardo per quelli riferiti alle azioni cardine e con particolare attenzione agli esiti della cooperazione istituzionale, allo scopo di evidenziarne il risultato conseguito in termini di prodotto per i destinatari e l'impatto socio-economico e ambientale sul contesto territoriale.

Anche tale attività è effettuata sulla base di metodologie preliminarmente rese note, basate sulla integrazione delle informazioni disponibili, con l'obiettivo di evidenziare la rispondenza totale o parziale delle operazioni agli obiettivi di realizzazione fisica e di risultato di servizio che il programma si propone di conseguire attraverso la loro realizzazione.

L'UVER può procedere, altresì, ad effettuare verifiche a campione sulle richieste di trasferimento di risorse e sulle attestazioni presentate dall'Autorità di certificazione, per accertarne la corrispondenza ai presupposti richiesti.

5.2.3. Comitato di sorveglianza (CdS)

Il Comitato di sorveglianza ha la funzione di accertare l'efficacia e la qualità dell'attuazione del programma. Esso è istituito, con atto formale, entro 3 mesi dalla data di adozione del provvedimento di approvazione del programma da parte del MISE-DPS. A tal fine:

- 1) valuta, periodicamente, i progressi compiuti nel conseguimento degli obiettivi specifici del programma, sulla base dei documenti presentati dall'Autorità di gestione;
- 2) esamina i risultati dell'esecuzione, in particolare il conseguimento degli obiettivi fissati per ogni priorità d'intervento, nonché le valutazioni in itinere e la sostenibilità ambientale degli interventi;
- 3) esamina ed approva i Rapporti annuali e finali di esecuzione prima della loro trasmissione al MISE-DPS;

- 4) può proporre all'Autorità di gestione qualsiasi revisione o esame del programma di natura tale da permettere il conseguimento degli obiettivi o di migliorarne la gestione, compresa quella finanziaria;
- 5) esamina ed approva l'eventuale riprogrammazione delle risorse finanziarie destinate al programma;
- 6) è informato del piano e delle attività di informazione, di comunicazione e di pubblicità, secondo le modalità condivise tra il MISE-DPS e le Amministrazioni responsabili dell'attuazione della programmazione FAS;
- 7) è informato del piano di valutazione per l'insieme della politica regionale unitaria per il periodo 2007/13;
- 8) è informato dell'eventuale modifica della denominazione delle strutture regionali responsabili del Programma e delle singole linee d'azione.

Il Comitato di sorveglianza del programma, istituito in conformità con la delibera CIPE n. 166/2007, è presieduto dal Presidente della Regione o da un'Autorità da esso delegata, e si compone, fra gli altri, di rappresentanti della Regione e dello Stato. In particolare, sono membri del Comitato di sorveglianza:

- l'Autorità di gestione e gli altri rappresentanti della Regione responsabili dell'attuazione di linee di azione;
- un rappresentante del Ministero dello sviluppo economico – Dipartimento per le politiche di sviluppo e coesione – Direzione per le politiche di sviluppo territoriale e Intese, in qualità di struttura responsabile del coordinamento delle politiche del Fondo per le aree sottoutilizzate;
- un rappresentante di ciascuno degli altri Ministeri interessati dalla stipula di Accordi di programma quadro nell'ambito del programma;
- l'Autorità ambientale del programma;
- un rappresentante del Consiglio permanente degli enti locali (CPEL) della Valle d'Aosta;
- un rappresentante del partenariato economico e sociale;
- un rappresentante degli organismi per la promozione delle pari opportunità;
- un rappresentante del terzo settore.

Eventuali integrazioni e/o aggiornamenti dei componenti potranno essere esaminate dal Comitato stesso, conformemente al regolamento interno. Possono, altresì, partecipare alle riunioni del Comitato, su invito del Presidente, il valutatore indipendente, l'Autorità di certificazione, esperti e rappresentanti di altre Amministrazioni.

Nella sua prima riunione, il Comitato approva un regolamento interno che disciplina le modalità di assolvimento dei compiti affidatigli. Le convocazioni e l'ordine del giorno provvisorio devono pervenire ai membri al più tardi due settimane prima della riunione. L'ordine del giorno definitivo e i documenti relativi ai punti esaminati devono pervenire al più tardi una settimana prima della riunione. Nei casi di necessità, la Presidenza può ugualmente consultare i membri del Comitato attraverso una procedura scritta, come disciplinata dal regolamento interno del Comitato. Il Comitato si avvale, per l'espletamento delle sue funzioni, di un'apposita segreteria tecnica.

5.3. Sistemi di attuazione

5.3.1 Selezione delle operazioni

Le operazioni finanziate dal programma sono selezionate, a partire da quanto già indicato nel medesimo, anche tenendo conto dei criteri allegati alla delibera CIPE 166/2007.

In particolare sono stati individuati quali azioni cardine gli interventi che, ai sensi del punto 2.5 della delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007 e dell'art. 6-quinquies della Legge n. 133 del 6 agosto 2008 (legge di conversione del DL 112/2008), sono ritenuti fondamentali e strategici per il raggiungimento degli obiettivi specifici del presente Programma.

Per consentire il tempestivo avvio del programma, l'Autorità di gestione può valutare l'opportunità di avviare operazioni anche prima dell'approvazione dei criteri di selezione delle operazioni da parte del Comitato di sorveglianza.

Tuttavia, ai fini dell'inserimento delle relative spese nelle domande di pagamento, l'Autorità di gestione dovrà effettuare una verifica tesa ad accertare che tali operazioni siano conformi ai criteri di selezione approvati dal Comitato di sorveglianza.

Non saranno, pertanto, giudicate ammissibili le operazioni che non siano state selezionate sulla base di criteri conformi a quelli stabiliti dal Comitato di sorveglianza. In ogni caso, tutte le operazioni selezionate dovranno:

- essere conformi ai criteri di selezione stabiliti dal Comitato di sorveglianza,
- rispettare le regole di ammissibilità,
- rispettare le indicazioni contenute nella valutazione ambientale strategica,
- rispettare le regole di informazione e pubblicità degli interventi.

5.3.2 Modalità e procedure di monitoraggio

Struttura competente:	Direzione per la programmazione negoziata
Indirizzo:	Piazza Accademia S. Anselmo, 2 I – 11100 AOSTA
Posta elettronica :	adg.fas@regione.vda.it

L'Autorità di gestione garantisce l'attivazione ed il corretto funzionamento del sistema informatizzato di monitoraggio. Il sistema prevede:

- la corretta e puntuale identificazione dei progetti del programma;
- un esauriente corredo informativo, per le varie classi di dati (finanziario, fisico e procedurale), secondo i sistemi di classificazione previsti nei regolamenti comunitari e gli standard definiti nel Quadro strategico nazionale;
- la verifica della qualità e dell'eshaustività dei dati ai differenti livelli di dettaglio.

L'Autorità di gestione adotta le misure opportune affinché i dati forniti dai beneficiari siano sottoposti ad un adeguato processo di verifica e controllo, tale da garantire la correttezza, l'affidabilità e la congruenza delle informazioni monitorate.

Lo scambio dei dati del programma, tra la Regione autonoma Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste e il MISE-DPS, relativamente al monitoraggio, è effettuato per via elettronica, secondo il tracciato descritto nel protocollo unico di colloquio, per il tramite del Sistema informativo nazionale gestito dal Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato – Ispettorato generale per i rapporti con l'Unione europea (IGRUE).

Lo scambio informatizzato dei dati tra l'Autorità di gestione e il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della ragioneria generale dello Stato – Ispettorato generale per i rapporti con l'Unione europea (IGRUE) avviene a partire dall'apposito sistema informativo regionale.

Il corredo informativo relativo ad ogni singola operazione (progetto/intervento) è trasmesso al Sistema Nazionale di Monitoraggio, che provvede a rendere disponibili i dati per i cittadini, il MISE-DPS e gli altri soggetti istituzionali, nei format e standard di rappresentazione idonei a garantire un'omogenea e trasparente informazione.

L'Autorità di gestione garantisce che il monitoraggio del programma sia effettuato in maniera integrata all'interno del monitoraggio della politica regionale unitaria.

Essa inoltre, a garanzia della conoscibilità di come procede l'attuazione del QSN, recepisce le regole comuni di monitoraggio stabilite a livello nazionale tese a consentire l'osservazione delle decisioni e delle azioni dirette al raggiungimento degli "obiettivi specifici" del Quadro, per quanto di propria competenza.

5.3.3 Valutazione

La valutazione è volta a migliorare la qualità, l'efficacia e la coerenza del programma, nonché la strategia e l'attuazione, avendo riguardo ai problemi strutturali specifici che caratterizzano il territorio interessato e tenendo conto, al tempo stesso, dell'obiettivo di sviluppo sostenibile e della pertinente normativa. La Regione ha commissionato la valutazione ex ante del programma nonché la valutazione ambientale strategica contestualmente alla fase di preparazione del programma stesso. Intende, inoltre, accompagnare l'attuazione del programma con valutazioni in itinere, di natura sia strategica, al fine di esaminare l'andamento del programma rispetto alle priorità individuate dal QSN e dal DUP, che operativa, di sostegno alla sorveglianza del programma. Tali valutazioni possono essere avviate anche in modo congiunto per soddisfare esigenze conoscitive dell'amministrazione e del partenariato a carattere sia strategico, sia operativo.

A tal fine, la Valle d'Aosta ha predisposto il Piano di valutazione della politica regionale di sviluppo 2007/2013, inviato al MISE per opportuna conoscenza con nota del 4/4/2008 prot. n. 5834.

Tale documento prevede una valutazione della strategia regionale delineata nel DUP, al fine di valutare: gli effetti prodotti dalla stessa; il grado di integrazione tra le politiche comunitarie, nazionali e regionali; il contributo delle diverse politiche, indipendentemente dalla fonte di finanziamento, al perseguimento degli obiettivi della strategia regionale e agli obiettivi di Lisbona. La valutazione della strategia di sviluppo regionale si avvarrà anche dei risultati delle valutazioni specifiche dei singoli Programmi, tra cui quello del Programma FAS, garantendo ed assicurando una trattazione equilibrata del contributo e del valore aggiunto generato da ciascun fondo.

La valutazione del Programma FAS comprende le attività di valutazione operativa, sviluppando analisi e giudizi di performance direttamente mirate agli obiettivi specifici.

La valutazione della Strategia unitaria regionale e quelle dei singoli Programmi, tra cui il Programma FAS, verranno elaborate dal NUVAL.

L'Autorità di gestione mette a disposizione del valutatore tutte le risultanze del monitoraggio e della sorveglianza e organizza, sotto la responsabilità dell'Autorità di gestione, le valutazioni sulla base degli orientamenti indicativi (di organizzazione e di metodo) suggeriti dal MISE-DPS e dal Sistema nazionale di valutazione

Le valutazioni sono finanziate tramite le risorse previste dal programma per l'assistenza tecnica e sono eseguite da esperti o organismi – interni o esterni all'amministrazione – funzionalmente indipendenti.

I risultati delle valutazioni sono presentati al Comitato di sorveglianza, preliminarmente al loro invio al Sistema nazionale di valutazione della politica regionale e al MISE-DPS, e pubblicati secondo le norme che si applicano all'accesso ai documenti.

5.3.4 Sistema contabile, di controllo e reporting finanziario

La Regione provvede alla gestione delle risorse finanziarie assegnate al programma sulla base della pertinente normativa e dei criteri di buona gestione finanziaria. Entro dodici mesi dall'approvazione del programma, e in ogni caso prima della presentazione della domanda di pagamento per la seconda quota, la Regione trasmette al MISE-DPS la descrizione del proprio sistema di gestione e controllo, comprendente in particolare l'organizzazione e le procedure relative ai seguenti elementi: Autorità di gestione e di certificazione. La Regione provvede alla sorveglianza del programma attraverso un sistema informatizzato di registrazione e conservazione dei dati in grado di assicurare la trasparenza e la tracciabilità delle informazioni necessarie ad alimentare il sistema di controllo integrato. I responsabili del sistema di controllo regionale nel suo complesso sono le Autorità di gestione e di certificazione. L'Autorità di gestione, nell'ambito del sistema dei controlli integrato, esegue verifiche sulle operazioni e sui beneficiari per tutto il periodo di attuazione del programma. In particolare, con riferimento ai beneficiari, l'Autorità di gestione si assicura che questi dispongano di un sistema di contabilità separata o di una codificazione contabile adeguata per le transazioni relative alle singole operazioni. Riguardo alle operazioni, invece, nella fase di selezione, l'AdG ne verifica la coerenza con la finalità del programma ed effettua una prima valutazione dell'ammissibilità e correttezza delle voci di preventivo o del budget previsto. In itinere, l'AdG si accerta dell'effettività delle operazioni selezionate, anche attraverso verifiche in loco su un campione rappresentativo di operazioni, selezionato conformemente a un'apposita metodologia. L'AdG monitora, supportata dall'apposito sistema informativo, l'avanzamento procedurale e finanziario delle operazioni, attraverso l'analisi documentale amministrativa e contabile. Nella fase conclusiva, l'AdG verifica la congruità e l'ammissibilità delle spese dichiarate, nel rispetto dei principi generali internazionali di contabilità e delle norme nazionali e regionali in materia.

L'Autorità di certificazione contribuisce alle attività di controllo, assicurandosi della correttezza e dell'ammissibilità delle dichiarazioni di spesa e che le stesse poggino su sistemi contabili affidabili, tenendo anche conto dei risultati delle attività di controllo, di verifiche eseguiti dall'Autorità di gestione.

L'integrazione delle attività di controllo eseguite da tali Autorità è assicurata da un sistema informatico/informativo di reporting finanziario, aggiornato con gli esiti dei controlli, che consente l'aggregazione delle analisi disponibili per un costante ed adeguato flusso informativo. Le modalità e le procedure di implementazione del sistema da parte delle Autorità coinvolte sono definite in conformità con i principi generali sui sistemi di gestione e controllo.

L'articolazione delle attività di controllo così descritta, la costante implementazione del sistema informativo/informatico, la definizione delle procedure, l'elaborazione della reportistica a supporto e l'applicazione di un'adeguata metodologia di campionamento sono i principali elementi che garantiscono l'affidabilità del sistema di controllo.

Le norme in materia di ammissibilità della spesa sono contenute nella delibera CIPE n. 166/2007.

COMUNICAZIONE DELLE IRREGOLARITÀ

La Regione, attraverso le proprie strutture coinvolte ai diversi livelli nell'attività di implementazione del programma, opera per prevenire, individuare e correggere le irregolarità e recuperare gli importi indebitamente versati. In particolare, la Regione, ogniqualvolta attraverso le proprie azioni di controllo individua una violazione della normativa o delle condizioni di partecipazione al programma, provvede ad informare il MISE-DPS. La struttura regionale incaricata di raccogliere le informazioni da tutti gli uffici e di comunicarla al MISE-DPS è l'Autorità di certificazione.

PROCEDURE DI REVOCA E RECUPERO DEI CONTRIBUTI

Il recupero degli importi indebitamente versati per il programma, ed eventualmente il provvedimento di revoca totale o parziale dell'impegno e/o della liquidazione del pagamento è disposto dal Responsabile di servizio, che attraverso l'allegato alla scheda di certificazione dei pagamenti inviata periodicamente all'AdG e all'AdC, contabilizza l'importo assoggettato a rettifica finanziaria.

L'AdC, contestualmente all'aggiornamento periodico del registro dei pagamenti, procede all'aggiornamento del registro dei recuperi ed a compilare l'apposita scheda di comunicazione per il MISE, accompagnata dall'attestazione degli importi in attesa di recupero.

5.3.5 Flussi finanziari

I FLUSSI FINANZIARI VERSO LA REGIONE

Il MISE-DPS provvede al trasferimento delle risorse FAS all'Autorità di gestione secondo quanto previsto al punto 7.1 della delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007.

Al fine di garantire, in tutto il periodo di programmazione, un livello di liquidità finanziaria che consenta il soddisfacimento delle obbligazioni assunte, i trasferimenti delle risorse saranno effettuati, ad eccezione dell'ultima quota, a titolo di anticipazione ed avverranno, nei limiti delle disponibilità assegnate con la legge finanziaria, per quote di pari importo, ciascuna pari all'8% del valore complessivo del programma.

PREFINANZIAMENTO

La prima quota è trasferita sulla base di semplice richiesta formulata dall'Autorità di certificazione.

PAGAMENTI INTERMEDI

Le quote successive sono trasferite, a seguito di richiesta corredata dall'attestazione, formulata dall'Autorità di certificazione, dell'ammontare delle spese sostenute, secondo le modalità seguenti:

- a) la seconda quota è trasferita qualora la spesa sostenuta sia pari ad almeno il 75% della prima quota;
- b) ciascuna quota successiva, ad eccezione dell'ultima, è trasferita qualora si attesti un'ulteriore spesa sostenuta pari all'8% del valore complessivo del programma.

SALDO

L'ultima quota del 4% è trasferita fino a concorrenza dell'intero valore del programma.

Il MISE-DPS provvede al trasferimento delle risorse sulla base della predetta attestazione, previa verifica anche della coerenza di questa con i dati relativi all'avanzamento del programma inseriti e validati nel sistema di monitoraggio.

Le certificazioni di spesa da parte dell'Autorità di certificazione corrispondono alla somma delle dichiarazioni prodotte dai beneficiari, per le quali il corrispondente contributo pubblico può essere stato versato oppure ancora da versare, ed attestanti spese da essi già sostenute e giustificate da fatture quietanzate o da documenti contabili di equivalente valore probatorio.

A richiesta dell'Amministrazione, il beneficiario dovrà esibire la pertinente documentazione amministrativo-contabile prima che siano emessi i provvedimenti a suo favore. La Regione procede quindi ai controlli documentali, anche a campione e attraverso l'utilizzo dei sistemi informatici a disposizione.

I FLUSSI FINANZIARI VERSO I BENEFICIARI

In particolare, l'AdG opera al fine di favorire:

- il funzionamento del circuito finanziario del programma, l'efficienza delle procedure di trasferimento delle risorse finanziarie a tutti i livelli, al fine di rendere le risorse stesse più rapidamente disponibili per i beneficiari finali/soggetti attuatori;
- l'efficienza del sistema contabile a livello regionale, per quanto riguarda in particolare le relazioni fra l'Amministrazione regionale e i soggetti coinvolti, a vario titolo, nell'attuazione finanziaria degli interventi.

5.3.6 Informazione e pubblicità

In base al paragrafo VI.2.5 del QSN 2007-13 e all'art. 2.3.1 della delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007, l'Autorità di gestione assicura adeguata pubblicità e conoscibilità, da parte del pubblico, degli interventi cofinanziati dal FAS, sulla base delle modalità che saranno condivise tra il MISE-DPS e le Amministrazioni responsabili dell'attuazione della programmazione.

Nel quadro di un impegno politico, da parte della Regione, sulla comunicazione dei risultati della politica europea di coesione e nazionale, ivi compreso il ruolo dell'UE e dello Stato membro, lungo tutto il periodo di programmazione, l'Autorità di gestione assicura il rispetto degli obblighi in materia di informazione e pubblicità delle operazioni finanziate a titolo del programma e delle modalità di attuazione così come specificati nel Capo II, Sezione 1 del Regolamento di attuazione n. 1828/2006 e nel paragrafo VI.2.5 del QSN 2007-13. Tali obblighi riguardano in particolare: la preparazione del piano di comunicazione, l'attuazione e sorveglianza del piano di comunicazione, gli interventi informativi relativi ai potenziali beneficiari e ai destinatari, gli interventi informativi e pubblicitari destinati al pubblico.

Nel periodo 2007-13, le azioni si concentreranno in particolare:

- sulla trasparenza, tramite le informazioni concernenti le opportunità di finanziamento offerte dallo Stato italiano e dalla Regione, e la pubblicazione dei beneficiari, la denominazione delle operazioni e del relativo finanziamento pubblico;
- sulla diffusione dei risultati e la valorizzazione dei progetti particolarmente significativi;
- sul ruolo svolto dallo Stato e dalla Regione nel finanziamento del programma, destinato a potenziare la competitività economica, a creare nuovi posti di lavoro, a rafforzare la coesione economica.

La struttura responsabile per l'informazione è la Direzione per la programmazione negoziata. Essa è tenuta a rispondere tempestivamente ai cittadini che richiedono informazioni specifiche inerenti l'attuazione delle operazioni.

L'esecuzione del Piano di comunicazione è curata dall'Autorità di gestione e l'eventuale ricorso a soggetti specialistici per la fornitura delle singole attività/beni/servizi è attuato nel rispetto della pertinente normativa.

Gli atti di concessione prevederanno clausole di condizionalità, per l'erogazione delle risorse del programma, legate al rispetto delle disposizioni relative all'informazione e alla pubblicità. In termini operativi, nei casi previsti dalla normativa e dalle procedure interne, i beneficiari devono:

- a) fornire le opportune prove documentali dell'osservanza degli obblighi in materia;
- b) dare prova documentale della targa apposta al progetto in occasione della richiesta di pagamento del saldo.

Il Comitato di sorveglianza è informato dell'attuazione del piano di comunicazione mediante specifici rapporti opportunamente documentati.

5.3.7 Complementarietà degli interventi

Il programma può intervenire, secondo quanto previsto al punto 2.3.2 della delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007, comunque in attuazione del QSN, nei medesimi ambiti e nelle

medesime linee di azione previste dalla corrispondente programmazione operativa comunitaria, rafforzandone l'intensità di azione.

Il ricorso alla complementarietà tra Fondi strutturali avviene alle condizioni e nei limiti di quanto previsto dalle attività del POR Competitività regionale (FESR) ed integrando le missioni dei due fondi.

Le Autorità di gestione del POR Competitività regionale (FESR) e del PAR FAS definiscono modalità operative di coordinamento per l'applicazione della complementarietà tra i Fondi.

In particolare, l'Autorità di gestione del presente programma informa, preventivamente e nel corso dell'attuazione, l'Autorità di gestione del POR Competitività regionale (FESR) riguardo agli interventi attivati.

Il Comitato di sorveglianza viene, inoltre, informato periodicamente sul ricorso alla complementarietà tra Fondi.

5.4. Disposizioni di applicazione dei principi orizzontali

Il programma garantisce il pieno rispetto dei principi orizzontali per l'attuazione del QSN 2007-13, come previsto all'art. 5 della delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007.

A tale scopo, l'Autorità di gestione attiva specifici approfondimenti della valutazione in itinere su questi aspetti che sono fatti oggetto di commento nei Rapporti di esecuzione annuali e di informativa al Comitato di sorveglianza.

5.4.1. Pari opportunità e non discriminazione

L'Autorità di gestione, ai sensi dell'articolo 5.2 e all'allegato 4 della delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007, assicura la parità di genere e le pari opportunità in tutte le fasi della programmazione, attuazione, sorveglianza e valutazione del programma, anche attraverso il coinvolgimento delle autorità regionali preposte in materia di pari opportunità.

L'Amministrazione regionale adotta le misure necessarie per prevenire ogni discriminazione fondata sul sesso, la razza o l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità, l'età o l'orientamento sessuale durante le varie fasi di attuazione del programma ed in particolare nell'accesso allo stesso.

In attuazione del principio di pari opportunità e non discriminazione, le strutture regionali e gli altri i beneficiari coinvolti nell'attuazione del programma:

- adottano procedure e criteri di progettazione e selezione dei progetti in grado di incidere positivamente sulla piena realizzazione del principio in oggetto. Adottano, nell'ambito delle procedure di aggiudicazione di appalti pubblici, modalità attuative dei principi del presente punto compatibili con la pertinente disciplina;
- si dotano di modalità di gestione volte ad assicurare l'attuazione del principio in oggetto. In questo ambito, comunicano i riferimenti dell'autorità preposta in materia di pari opportunità al Comitato di sorveglianza del programma e al Dipartimento per i diritti e le pari opportunità della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in tempo utile e al massimo in occasione della prima riunione di tale Comitato. Esse comunicano, altresì, gli aggiornamenti di tali informazioni;

- forniscono, al Comitato di sorveglianza del programma, un'informativa annuale sull'attuazione del principio in oggetto;
- tengono conto del principio delle pari opportunità nelle attività valutative.

La Regione, nella sorveglianza dell'attuazione e nel sistema di monitoraggio, definisce gli indicatori rilevabili e i criteri/modalità di verifica del rispetto del principio della pari opportunità. Il Comitato di sorveglianza ne è informato periodicamente, con cadenza almeno annuale.

5.4.2. Sostenibilità ambientale

L'Autorità di gestione assicura, in applicazione del punto 5.3 e dell'allegato 4 della delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007, l'integrazione degli aspetti ambientali in tutte le fasi di programmazione, attuazione, sorveglianza e valutazione degli interventi e l'applicazione del principio "chi inquina paga", in coerenza con quanto previsto al paragrafo VI.2.3 del QSN.

Essa verifica ex ante e in itinere l'integrazione del principio di sostenibilità ambientale, assicurando il monitoraggio degli effetti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione degli interventi e informa periodicamente il Comitato di sorveglianza del programma riguardo all'andamento degli indicatori ambientali nel territorio di riferimento.

L'Autorità di gestione deve assicurare le risorse, definire gli assetti organizzativi e garantire le condizioni per lo svolgimento delle specifiche funzioni di orientamento e sorveglianza per l'integrazione della componente ambientale e lo sviluppo sostenibile descritte nel paragrafo VI.2.4 del QSN.

Nella realizzazione degli interventi dovrà essere data attuazione, ove direttamente applicabili, alle direttive ambientali comunitarie e al perseguimento degli obiettivi in esse stabiliti.

Si applica, in particolare, il decreto legislativo n. 4/2008 attuativo della direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente (VAS). In particolare, nel caso del programma, la VAS è stata elaborata, avvalendosi dei contenuti del Rapporto ambientale, da un valutatore indipendente ed ha previsto la verifica degli obiettivi quantificati del programma in rapporto alla situazione di partenza ed agli impatti ambientali prevedibili per fornire ad Autorità di gestione, Autorità con competenza ambientale, pubblico coinvolto o particolarmente interessato al processo decisionale, gli elementi di conoscenza e di valutazione necessari per poter esprimere tempestivamente opinioni sul programma e sul Rapporto ambientale.

Questo ruolo è stato svolto dal valutatore soprattutto nella forma dell'accompagnamento del processo di definizione del programma ovvero con suggerimenti sulle modalità corrette per tener conto degli effetti ambientali del programma stesso sull'ambiente, con la collaborazione alle fasi della partecipazione, con la revisione del programma al fine di assicurarne la coerenza con le strategie e gli obiettivi ambientali espressi da piani e programmi ai diversi livelli.

5.4.3. Partenariato economico e sociale

L'Autorità di gestione assicura, in applicazione del punto 5.1 e dell'allegato 4 della delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007, il coinvolgimento delle parti economiche e sociali e degli altri portatori d'interessi in tutte le fasi di preparazione, attuazione, sorveglianza e valutazione del programma.

E' assicurato, a livello politico e tecnico, il riconoscimento pieno, attivo e permanente del partenariato socio-economico in tutte le fasi di attuazione del programma; tale coinvolgimento ha luogo nelle sedi formali di confronto già esistenti (o da costituire) a livello regionale. Fanno complessivamente parte del partenariato socio-economico le organizzazioni datoriali maggiormente rappresentative (comprese quelle del credito), le organizzazioni di rappresentanza dei lavoratori, le organizzazioni di rappresentanza del "terzo settore", del volontariato e del no-profit, le organizzazioni ambientaliste e quelle di promozione delle pari opportunità. A livello settoriale/regionale, possono essere, inoltre, invitati a partecipare i soggetti che sono espressione di specifici interessi presenti sul territorio.

L'Autorità di gestione ha inoltre facoltà di promuovere ampie consultazioni con soggetti associativi e singoli (anche esperti operanti professionalmente nel settore) ritenuti in grado di apportare valore aggiunto alla definizione e alla messa in opera delle azioni del programma.

Le modalità organizzative con le quali l'Amministrazione regionale intende assicurare una funzione stabile di supporto tecnico-organizzativo al confronto con le parti, inclusa la restituzione dei relativi esiti sono, a titolo indicativo:

- 1) partecipazione delle rappresentanze istituzionali e delle parti economiche e sociali al Comitato di sorveglianza;
- 2) informazione periodica, in ordine allo stato di attuazione degli interventi, ai principali organismi di rappresentanza istituzionale di cui al punto precedente;
- 3) raccolta degli eventuali suggerimenti che emergano dall'analisi in itinere dei risultati ottenuti.

5.4.4. Modalità e procedure di coordinamento

Il coordinamento e la coerenza degli interventi della politica regionale unitaria avviene secondo quanto previsto dal QSN. In particolare, a livello nazionale, si prevede la partecipazione al Comitato nazionale per il coordinamento e la sorveglianza della politica regionale unitaria, previsto dall'art. 2.1.2 della delibera CIPE n. 166 del 21 dicembre 2007. A livello regionale, il coordinamento è garantito da una serie di strumenti che operano nelle diverse fasi, dalla programmazione all'attuazione; in particolare l'Autorità di gestione assicura il coordinamento del programma con altri strumenti di intervento della politica regionale e ne riferisce al Comitato di sorveglianza.

In particolare, con riferimento ai principi indicati dal DUP regionale ed in coerenza con i principi enunciati nel QSN, è definito un sistema di *governance* della strategia regionale unitaria, al fine di conciliare le esigenze di:

- unitarietà della programmazione degli investimenti comunitari e nazionali;
- integrazione dei programmi comunitari con quelli statali e regionali;

- valorizzazione delle specifiche istanze territoriali.

A tal fine, è istituito un Coordinamento delle AdG responsabili dei programmi comunitari (POR Competitività regionale FESR, POR Occupazione FSE, Programmi Ob. Cooperazione territoriale europea e Programma di Sviluppo rurale) e statali (PAR FAS).

5.4.5. Progettazione integrata

I progetti integrati (PI) sono il principale strumento attraverso cui la Valle d'Aosta persegue l'integrazione della politica di sviluppo regionale nella fase di attuazione. Nella fattispecie, tale strumento estende l'attuazione dell'approccio Leader all'obiettivo di "Potenziare le competenze per sviluppare l'approccio bottom-up" (obiettivo specifico 4 del DUP).

I progetti integrati devono intendersi come insiemi coerenti di progetti locali (PL) di varia natura imperniati su progetti cardine (PC), promossi dalla Regione e concertati con gli enti locali, all'interno di determinati "ambiti territoriali" di consistenza sub-regionale e intercomunale³⁷.

I progetti integrati saranno elaborati nell'ambito dei Piani di sviluppo locale (PSL) a cura dei Gruppi di azione locale (GAL) previsti dal PSR. Essi agiranno da strumento di raccordo tra i "progetti cardine", a regia regionale, e i "progetti locali", che esprimono la progettualità dei territori.

5.5. Rispetto della normativa comunitaria, nazionale e regionale

APPALTI PUBBLICI

Le operazioni finanziate dal programma sono attuate nel pieno rispetto della normativa in materia di appalti pubblici, e segnatamente delle pertinenti regole del Trattato CE, delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, della Comunicazione interpretativa della Commissione sul diritto comunitario applicabile agli appalti non disciplinati o solo parzialmente disciplinati dalle direttive "appalti pubblici" C(2006)3158 del 24.07.2006, di ogni altra normativa comunitaria applicabile, nonché della relativa normativa di recepimento nazionale e regionale.

Negli atti di concessione dei contributi del programma ai soggetti responsabili dell'aggiudicazione delle operazioni è inserita la clausola che li obbliga al rispetto della normativa in materia di aiuti di Stato e appalti pubblici. La responsabilità del controllo sull'affidamento delle attività da parte delle strutture dell'Amministrazione regionale e degli altri beneficiari è in capo all'Autorità di gestione. Le Check-list/procedure interne utilizzate per la verifica dell'Autorità di gestione e dell'Autorità di certificazione prevedono, al riguardo, uno specifico riscontro. Le comunicazioni destinate alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Comunità europea e/o sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e/o nel

³⁷ Cfr. deliberazione della Giunta regionale n. 1361 del 9 maggio 2008 "Approvazione degli ambiti territoriali di riferimento e delle linee guida per i progetti integrati della strategia unitaria regionale del periodo 2007/13 nonché attivazione dei relativi progetti cardine.

Bollettino Ufficiale della Regione specificano gli estremi dei progetti per i quali è stato deciso il contributo statale e regionale.

NORMATIVA AMBIENTALE

Le operazioni finanziate dal programma sono attuate nel pieno rispetto della pertinente normativa in materia di ambiente.

6. DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Il piano finanziario del programma indica, così come previsto dal punto 2.2.3 della delibera Cipe n. 166/2007, la stima a titolo programmatico della dotazione finanziaria complessiva.

Nelle tabelle sotto riportate, vengono evidenziate rispettivamente: nella prima, l'importo della dotazione finanziaria complessiva suddivisa per ciascun Asse/Linea di azione e per fonti di finanziamento; nella seconda, l'importo della dotazione finanziaria complessiva per Asse e per annualità, specificando la quota di competenza del FAS.

Tabella 25 – Piano finanziario del programma per asse e fonti di finanziamento (valori in euro)

Assi prioritari/ Linee di azione	Costo totale	Stato	Regione	Altri pubblici
		Fondo aree sottoutilizzate (FAS)		
	(a) = (b)+(c)+(d)	(b)	(c)	(d)
1 – Reti e sistemi per la mobilità	28.400.000	21.300.000	7.100.000	-
1.1 – Aosta/Chivasso	16.950.000	13.560.000	3.390.000	-
1.2 – Aosta /Pré-Saint-Didier	5.750.000	4.312.500	1.437.500	-
1.3 – ICT	5.700.000	3.427.500	2.272.500	-
2 – Centri di eccellenza	24.092.000	16.020.962	8.071.038	-
2.1 – Realizzazione del Polo universitario di Aosta	24.092.000	16.020.962	8.071.038	-
3 – Aree protette	5.322.572	3.725.800	1.064.515	532.257
3.1 – Valorizzazione del Parco Nazionale del Grand Paradis	4.291.172	3.003.820	858.235	429.117
3.2 – Valorizzazione del Parco Naturale del Mont Avic	1.031.400	721.980	206.280	103.140
4 – Assistenza tecnica	1.000.000	500.000	500.000	-
4.1 – Assistenza tecnica	1.000.000	500.000	500.000	-
Totale programma	58.814.572	41.546.762	16.735.553	532.257
Quota accantonata per CPT	-	33.238	-	-
Totale quota FAS		41.580.000		

Il finanziamento del programma include una quota a carico della Regione pari a circa il 28,5% del finanziamento totale; inoltre, la dotazione finanziaria dello stesso potrà essere integrata con ulteriori risorse aggiuntive regionali, al momento non quantificabili.

Tabella 26 – Piano finanziario del programma per asse e anno (valori in euro)

Assi prioritari	Anno 2008	Anno 2009	Anno 2010	Anno 2011	Anno 2012	Anno 2013	Anno 2014	Anno 2015	Totale
1 – Reti e sistemi per la mobilità	200.000	2.501.000	3.225.500	4.883.500	9.476.000	6.678.000	1.436.000	-	28.400.000
<i>di cui FAS</i>	104.000	1.482.325	2.120.100	3.773.575	7.429.600	5.241.600	1.148.800	-	21.300.000
2 – Centri di eccellenza	-	1.200.000	1.800.000	2.000.000	8.000.000	9.000.000	2.092.000	-	24.092.000
<i>di cui FAS</i>	-	797.989	1.196.984	1.329.982	5.319.927	5.984.919	1.391.161	-	16.020.962
3 – Aree protette	-	653.856	1.412.480	1.298.532	1.289.044	668.660	-	-	5.322.572
<i>di cui FAS</i>	-	457.699	988.736	908.972	902.331	468.062	-	-	3.725.800
4 – Assistenza tecnica	118.034	139.766	129.200	154.200	110.800	134.200	119.200	94.600	1.000.000
<i>di cui FAS</i>	59.017	69.883	64.600	77.100	55.400	67.100	59.600	47.300	500.000
Totale programma	318.034	4.494.622	6.567.180	8.336.232	18.875.844	16.480.860	3.647.200	94.600	58.814.572
di cui FAS	163.017	2.807.896	4.370.420	6.089.629	13.707.258	11.761.681	2.599.561	47.300	41.546.762

ALL. N. 1**Elenco Partecipanti (in ordine alfabetico) al Seminario di concertazione con il partenariato istituzionale e socio economico del 23 marzo 2007**

3FOR

ABI - Associazione Bancaria Italiana

ADAVA - Associazione albergatori Valle d'Aosta

Agenzia Regionale per la protezione dell'ambiente

Associazione agricoltori Valle d'Aosta

Associazione artigiani Valle d'Aosta

Associazione nazionale invalidi ANMIC

Associazione valdostana impianti a fune

Azienda Unità Sanitaria Locale della Valle d'Aosta - Direzione Generale

Centro di servizio per il volontariato della Valle d'Aosta

Centro Sviluppo

CGIL

Chambre Valdôtaine des entreprises et des activités libérales

CISL

Cogne Acciai speciali S.p.A.

Comune di Aosta

Comune di Arvier

Comune di Avise

Comune di Aymavilles

Comune di Challand-Saint-Victor

Comune di Chamois

Comune di Châtillon

Comune di Cogne

Comune di Doues

Comune di Etroubles

Comune di Gignod

Comune di Gressoney-Saint-Jean

Comune di Hône

Comune di La Salle

Comune di Nus

Comune di Pollein

Comune di Rhêmes-Notre-Dame

Comune di Rhêmes-Saint-Georges

Comune di Saint-Denis

Comune di Saint-Nicolas

Comune di Saint-Oyen

Comune di Saint-Pierre

Comune di Sarre

Comune di Valpelline

Elenco Partecipanti (in ordine alfabetico) al Seminario di concertazione con il partenariato istituzionale e socio economico del 23 marzo 2007

Comune di Valtournenche
Comune di Verrès
Comunità montana Grand Combin
Comunità montana Grand Paradis
Comunità montana Monte Cervino
Comunità montana Monte Rosa
Confederazione nazionale dell'artigianato e della piccola e media impresa
Confindustria Valle d'Aosta
Consigliera regionale di Parità
Consorzio degli Enti Locali della Valle d'Aosta
Consorzio di miglioramento fondiario di Rhêmes-Notre-Dame
Ente Parco Naturale Mont Avic
Ente Parco Nazionale Gran Paradiso
Fédération régionale des Coopératives valdôtaines
Fondazione Centro internazionale su diritto società e economia
Fondazione Istituto Musicale della Valle d'Aosta
Fondazione Montagna Sicura
Institut Agricole Régional
IRECOOP - Valle d'Aosta
Istituzione Scolastica di Istruzione Tecnica Industriale e Professionale
Lega regionale valdostana delle cooperative e mutue
Ordine dei Dottori agronomi, geologi, commercialisti, ragionieri, veterinari
Ordine professionale degli Ingegneri
Patto per lo sviluppo
PERFORMA
Progetto Formazione
R.A.V. S.p.A. - Raccordo Autostradale Valle d'Aosta
RHIANNON s.c.a r.l.
SAVT
Segretariato per la concertazione
SITRASB S.p.A. - Società Traforo Gran San Bernardo
Università Bocconi - Certet
Dipartimento politiche strutturali e affari europei
Servizio investimenti pubblici
Direzione assistenza alle imprese
Ufficio Segretario generale
Dipartimento Industria, artigianato ed energia
Direzione amministrazione del personale
Dipartimento personale e organizzazione
Direzione Tutela del territorio
Assessorato Sanità
Assessorato Agricoltura

**Elenco Partecipanti (in ordine alfabetico) al Seminario di concertazione con il
partenariato istituzionale e socio economico del 23 marzo 2007**

Assessorato Finanze
Assessorato Turismo Servizio Marketing
Dipartimento trasporti
Assessorato Istruzione e cultura
Assessorato Bilancio
Assessorato Attività produttive e politiche del lavoro
Assessorato Bilancio
Agenzia del lavoro
Direzione attività produttive e cooperazione
SUACI Alpes du Nord
Conseil Général de Savoie
Conseil Général de Haute Savoie
Conseil Général de l'Isère
Chambre d'Agriculture de Savoie
Chambre d'Agriculture de Haute-Savoie
Chambre d'Agriculture d'Isère
Ufficio Stampa