

ASSESSORATO OPERE PUBBLICHE, TERRITORIO E AMBIENTE

DIPARTIMENTO AMBIENTE

VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA

PROVVEDIMENTO DIRIGENZIALE

N. 4769 in data 18-08-2023

OGGETTO : PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) AI SENSI DELLA LEGGE REGIONALE N. 12 DEL 2009 RELATIVA AL “PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (P.U.M.S.) DELL’AREA URBANA DI AOSTA” – APPROVAZIONE PARERE DI VAS.

Il Dirigente della Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell’aria

vista la legge regionale 23 luglio 2010, n. 22 “Nuova disciplina dell’organizzazione dell’Amministrazione regionale e degli enti del comparto unico della Valle d’Aosta. Abrogazione della legge regionale 23 ottobre 1995, n. 45, e di altre leggi in materia di personale” e, in particolare, l’articolo 4, relativo alle funzioni della direzione amministrativa;

richiamata la deliberazione della Giunta regionale n. 481 in data 8 maggio 2023 concernente la revisione della Struttura organizzativa dell’Amministrazione regionale a decorrere dal 1° giugno 2023;

richiamata la deliberazione della Giunta regionale n. 596 in data 29 maggio 2023 recante il conferimento dell’incarico dirigenziale al sottoscritto;

richiamata la deliberazione della Giunta regionale n. 620 in data 29 maggio 2023, concernente l’approvazione del bilancio finanziario gestionale per il triennio 2023/2025 a seguito della revisione della struttura organizzativa dell’amministrazione regionale di cui alla DGR 481/2023 e attribuzione alle strutture dirigenziali delle quote di bilancio con decorrenza 1° giugno 2023;

richiamati, in particolare, gli articoli 11 e 12 della l.r. 12/2009, che disciplinano il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);

rammentato che la scrivente Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria è individuata quale Autorità competente in materia di VAS ai sensi della normativa sopracitata;

evidenziato che il Comune di Aosta – Area TI – pianificazione territoriale, mobilità, verde pubblico, ambiente e sviluppo sostenibile, in qualità di autorità proponente, ha predisposto il “*Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) dell'area urbana di Aosta*”;

rilevato che il Piano suddetto è soggetto a VAS in quanto rientra tra i piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale come definiti dall'art. 6, comma 1, della l.r. 12/2009;

rilevato che l'Autorità proponente ha trasmesso alla Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria, con nota acquisita agli atti in data 13 giugno 2023, la documentazione inerente alla proposta del Piano, e la documentazione di VAS, per l'attivazione della procedura di VAS ai sensi dell'art. 11 della l.r. 12/2009;

rilevato che, a seguito della suddetta trasmissione, la Struttura competente ha provveduto ad istruire il procedimento di VAS secondo quanto disciplinato dalla l.r. 12/2009, ottemperando agli obblighi di evidenza pubblica del procedimento, e di consultazione con i soggetti competenti in materia territoriale ed ambientale;

evidenziato che l'articolo 12 della l.r. 12/2009 prevede la conclusione del procedimento istruttorio sopracitato mediante l'espressione del parere di VAS sulla documentazione presentata;

atteso pertanto che la scrivente Struttura competente ha concluso la propria attività istruttoria, con la redazione del parere di VAS;

DECIDE

1) di approvare il parere di VAS allegato, relativo al “*Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) dell'area urbana di Aosta*”, comprensivo dell'istruttoria tecnica della Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria, e delle osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale e territoriale consultati;

2) di evidenziare che tale atto non comporta oneri a carico del bilancio regionale della Regione;

3) di disporre l'integrale diffusione del presente provvedimento sul sito web istituzionale dell'Amministrazione regionale nella pagine a cura della scrivente Struttura regionale.

L'ESTENSORE
- Davide MARGUERETTAZ -

IL DIRIGENTE
- Paolo BAGNOD -

**Assessorato opere pubbliche, territorio e ambiente,
Dipartimento ambiente
Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e
qualità dell'aria**

**Procedura di Valutazione Ambientale Strategica del
“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.)
dell'area urbana di Aosta”.**

PARERE DI VAS

IL PIANO

La proposta del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) dell'area urbana di Aosta (nel seguito: Piano) è stato predisposto dall'Amministrazione comunale di Aosta.

Il Piano si articola nella Relazione generale, oltre che nelle Relazioni specifiche relative ai seguenti Piani di settore applicativi del PUMS:

- 1) *Piano della mobilità ciclistica (BICIPLAN);*
- 2) *Piano del Trasporto Pubblico Urbano (PTPU);*
- 3) *Piano Urbano della Sosta;*
- 4) *Piano della Logistica Sostenibile.*

Il Piano presentato è stato inoltre corredato dei seguenti elaborati di VAS:

- *Rapporto Ambientale;*
- *Sintesi non tecnica;*
- *Studio di Incidenza (VINCA) integrato nel Rapporto ambientale.*

CONTENUTI, OBIETTIVI ED AZIONI DEL PIANO

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile per il Comune di Aosta costituisce un importante quadro strategico in una visione di sistema della mobilità urbana, integrata con gli sviluppi urbanistici dell'area.

Si rileva che il Piano persegue i seguenti Obiettivi specifici,

OBS.1) Promozione delle politiche di mobility management, con specifica attenzione alle scuole, alle grandi imprese e alle pubbliche amministrazioni;

OBS.2) Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci;

OBS.3) Potenziamento della mobilità elettrica mediante la rete diffusa di impianti di ricarica (anche per bici e monopattini elettrici – mezzi privati);

OBS.4) Garantire la mobilità alle persone a basso reddito;

OBS.5) Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta e alla popolazione anziana OBS.6) Integrazione dell'offerta di TPL e delle altre reti di mobilità (es. parcheggi di scambio);

OBS.7) Sviluppo della rete di mobilità attiva (pedonale, ciclabile e micromobilità);

OBS.8) Migliorare l'attrattività del trasporto pedonale attraverso lo studio di percorsi specifici;

OBS.9) Migliorare l'attrattività della mobilità ciclistica specialmente nell'area pianeggiante e considerando l'utilizzo di mezzi a pedalata assistita nelle aree orograficamente complesse;

OBS.10) Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso inteso sia come car pooling (vedi attività mobility management) che come sharing mobility;

OBS.11) Ridurre la sosta irregolare (riferimento art.12bis del Codice della Strada, con riguardo all'ampliamento delle funzioni di prevenzione e accertamento della sosta da parte di dipendenti del Comune e/o delle società di gestione);

OBS.12) Efficientare il sistema della logistica distributiva in ambito urbano;

OBS.13) Razionalizzare gli itinerari dei veicoli commerciali e mezzi pesanti in area urbana e per le relazioni con le industrie;

OBS.14) Ridurre indice di motorizzazione.

declinati nelle seguenti azioni:

Az.1) Aosta città di prossimità: i blocchi 15 minuti;

Az.2) Una particolare attenzione alla mobilità dei bambini: le strade scolastiche;

Az.3) Aosta smart e sostenibile;

Az.4) Cerniere di mobilità;

Az.5) Itinerari alternativi per alleggerire la pressione del traffico nel centro città;

Az.6) Low Emission Zone (LEZ) come strategia di contenimento del traffico privato;

Az.7) Aosta città turistica;

Az.8) Aosta città sicura: dall'analisi dei dati di incidentalità agli interventi di messa in sicurezza della rete stradale;

Az.9) Il Piano di settore 1: il Piano della Mobilità ciclistica (Biciplan);

Az.10) Il Piano di settore 2: Il Piano del Trasporto Pubblico Urbano (PTPU);

Az.11) Il Piano di settore 3: Il Piano Urbano della Sosta;

Az.12) Il Piano di settore 4: Piano della Logistica Sostenibile,

IL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

RIFERIMENTI NORMATIVI E SOGGETTI COMPETENTI

Il riferimento legislativo per la VAS è costituito dalla legge regionale 26 maggio 2009, n. 12, oltre che dal D.lgs. 152/2006.

La scrivente Struttura regionale valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria, dell'Assessorato opere pubbliche, territorio e ambiente, è individuata quale Autorità competente in materia di VAS ai sensi della normativa sopracitata.

Il Piano è soggetto a VAS in quanto rientra tra i piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale, come definiti dall'art. 6, comma 1, della l.r. 12/2009.

PROCEDIMENTO

L'Autorità proponente del Piano in argomento in data 31 marzo 2022 ha presentato la domanda di concertazione di avvio del processo di VAS, allegando la Relazione metodologica preliminare, ai sensi dell'art. 9 della l.r. 12/2009.

La scrivente Struttura competente ha avviato la suddetta procedura in data 4 aprile 2022, concludendo la medesima in data 9 maggio 2022 con trasmissione del relativo parere.

Il parere è stato redatto in considerazione della documentazione prodotta e delle osservazioni pervenute da parte dei vari soggetti competenti in materia ambientale e territoriali consultati.

L'Autorità proponente ha quindi provveduto alla stesura del Piano ed alla redazione dei documenti di VAS, tenendo conto del parere sopracitato, ai sensi dell'art. 10 della l.r. 12/2009.

In data 13 giugno 2023 l'Autorità proponente ha trasmesso alla Struttura regionale competente la documentazione comprendente la proposta del Piano e la documentazione di VAS, per l'attivazione della relativa procedura ai sensi dell'art. 11 della l.r. 12/2009 (ai sensi degli artt. 14 e 15 del D.lgs. 152/2006 per ciò che concerne i tempi procedurali).

La Struttura regionale competente, quindi, ha provveduto a:

- pubblicare l'avviso di avvenuta presentazione della documentazione sopracitata sul Bollettino Ufficiale Regionale n. 28 del 20 giugno 2023, data dalla quale sono decorsi i termini di tempo di 45 giorni per la partecipazione pubblica al procedimento;
- pubblicare sul sito istituzionale della Regione (nella pagina a cura della scrivente Struttura) i documenti sopracitati al fine di favorirne la consultazione da parte del pubblico;
- individuare i soggetti aventi competenze territoriali e ambientali potenzialmente interessati al Piano in argomento, informando gli stessi dell'avvio del procedimento di VAS con nota inviata in data 21 giugno 2023 (ns. prot. n. 4690/VIAS); tali soggetti sono risultati essere i seguenti:

- Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette;
- Dipartimento ambiente;
- Dipartimento sviluppo economico ed energia;
- Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio;
- Struttura pianificazione territoriale;
- Dipartimento infrastrutture e viabilità
- Dipartimento sanità e salute;
- Dipartimento risorse naturali e Corpo Forestale;
- Dipartimento agricoltura;
- Dipartimento politiche strutturali e affari europei;
- Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile;
- Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali;
- Dipartimento turismo, sport e commercio;
- A.R.P.A. Valle d'Aosta;
- CELVA;
- e, p.c.
- Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica - Direzione generale valutazioni ambientali;

PARTECIPAZIONE PUBBLICA

I termini per l'espressione di eventuali osservazioni da parte del pubblico sono scaduti in data 3 agosto 2023.

Durante il periodo di evidenza pubblica ai fini del procedimento di VAS, non sono pervenute osservazioni da parte di soggetti terzi.

OSSERVAZIONI SOGGETTI COMPETENTI

Nell'ambito della consultazione con i soggetti aventi competenze territoriali ed ambientali sono pervenute le seguenti osservazioni (riportate per esteso in Allegato 1 al presente parere):

- Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio: osservazioni acquisite in data 21 luglio 2023 (con prot. n. 5510);
- Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile: osservazioni acquisite in data 24 luglio 2023 (con prot. n. 5556);
- Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali: osservazioni acquisite in data 2 agosto 2023 (con prot. n. 5778);
- ARPA Valle d'Aosta: osservazioni acquisite in data 2 agosto 2023 (con prot. n. 5776);
- Dipartimento sviluppo economico ed energia: osservazioni acquisite in data 4 agosto 2023 (con prot. n. 5848);
- Dipartimento ambiente: osservazioni acquisite in data 8 agosto 2023 (con prot. n. 5948);
- Struttura pianificazione territoriale: osservazioni acquisite in data 11 agosto 2023 (con prot. n. 6065);
- Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette: osservazioni acquisite in data 14 agosto 2023 (con prot. n. 6133);

VALUTAZIONE DELLA STRUTTURA REGIONALE COMPETENTE

ANALISI DEI DOCUMENTI DI PIANO

In primo luogo si evidenzia la necessità che venga effettuato un esame di dettaglio di tutte le osservazioni pervenute in istruttoria, valutando ed approfondendo adeguatamente tutte le considerazioni contenute.

Preso atto di quanto premesso nei documenti di Piano:

“Il PUMS non è un piano attuativo né un piano che ha capacità conformativa diretta dei suoli ma è un piano di settore che concorre alla formazione dei piani urbanistici generali come strumento di supporto per le scelte relative alle politiche di traffico e del trasporto pubblico.

Tutti gli interventi contenuti nel PUMS dovranno essere opportunamente approfonditi e definiti nei dettagli progettuali in sede di Piani Particolareggiati (da elaborare in cascata all’approvazione del PUMS in Consiglio Comunale) e nelle successive fasi di progettazione (progetto preliminare-PFTE, progetto definitivo, progetto esecutivo).

Gli interventi infrastrutturali dello scenario di riferimento, ovvero tutti gli interventi infrastrutturali recepiti e non di nuova proposta PUMS già programmati o in fase di realizzazione che hanno seguito o stanno seguendo un loro iter valutativo e approvativo, non sono stati oggetto di valutazione ambientale strategica né di valutazione di incidenza ambientale ma sono stati esclusivamente considerati per la simulazione degli scenario di breve medio (2026-2027) e medio-lungo periodo (2031- 2032) al fine di avere un quadro emissivo generale”,

rilevato quindi che gli interventi del PUMS sono stati considerati rispetto a tre distinti scenari:

- **scenario di riferimento** che comprende tutti gli interventi progettati e finanziati dal Comune di Aosta o da altri Enti;
- **scenario di breve-medio periodo** comprendente gli interventi e le politiche attuabili nell’intervallo 2026/2027;
- **scenario di medio-lungo periodo** comprendente gli interventi e le politiche attuabili nell’intervallo 2031/2032.

La scrivente Struttura ritiene di formulare le seguenti osservazioni:

- La relazione generale, a tratti, risulta confusa e parzialmente disorganica nel succedersi dei vari capitoli (soprattutto nella parte iniziale); si rileva a tale proposito una lunga trattazione iniziale sul “percorso storico” della pianificazione urbanistica che appare un po’ dispersivo.

Si ritiene che, come fatto per il rapporto ambientale, anche nella relazione generale sia opportuna una trattazione schematica chiara degli obiettivi e delle azioni del PUMS.

Si valuta quindi che l’illustrazione degli obiettivi presente nel capitolo 4.1 della relazione (pag. 30-31) debba essere maggiormente valorizzata (differenziando il capitolo relativo al percorso della partecipazione pubblica, da quello della scelta e definizione degli obiettivi).

Si ritiene inoltre importante che nel corso della Relazione siano esplicitati in modo chiaro i capitoli relativi alle specifiche azioni/tematiche affrontate dal PUMS (tra il capitolo 6 e il capitolo 7 non risulta chiaro il passaggio alla trattazione delle singole tematiche).

- Alcune immagini riportate in relazione non sono sufficientemente chiare nei dati indicati (es. isocrone presenti a pag. 41-42 mancano di legenda).

- In generale, si ritiene che il Piano, nella declinazione della tematica “mobilità dolce”, con particolare riferimento alla pedonalizzazione e facilità di accesso dei percorsi, debba tenere in maggiore considerazione le esigenze delle categorie più svantaggiate (es. anziani, portatori di handicap, mamme con carrozzine, utenze con difficoltà di deambulazione, ecc.).

A tale proposito si ritiene di sottolineare quanto segue:

- le stime dei tempi indicati negli “*itinerari entro i 15 minuti a piedi..*” non paiono congrui con le effettive tempistiche delle suddette categorie svantaggiate;
- le categorie svantaggiate hanno la necessità di fruire occasionalmente anche dei mezzi di trasporto privati (es. persone accompagnate) per cui la riduzione della possibilità di utilizzo dei mezzi privati nel centro città può, in alcune situazioni, andare a svantaggio delle suddette categorie;
- l’implementazione della mobilità dolce, con particolare riguardo alla pedonalizzazione del centro città, deve corrispondere ad un contestuale miglioramento della percorribilità da parte dei pedoni (con particolare riguardo alle persone che presentano maggiore difficoltà a deambulare).

A titolo esemplificativo si citano alcune problematiche:

- necessità di verifica di completezza e adeguatezza delle rete dei marciapiedi;

- la percorribilità di alcune vie del centro deve essere armonizzata con le esigenze commerciali (in alcune stagioni, la presenza di dehors estesi può creare notevoli disagi per persone con problematiche di deambulazione);

Si ritiene importante sottolineare, a tale proposito, le azioni evidenziate a pag. 37 del Rapporto ambientale, che dovrebbero trovare maggiore spazio anche nelle declinazioni delle azioni del Piano:

- *verifica dello stato di manutenzione dei marciapiedi presenti da entrambi i lati;*
- *rifacimento della pavimentazione nei tratti disconnessi;*
- *apposita segnaletica per gli itinerari pedonali.*

A tali azioni sarebbe opportuno aggiungere anche ulteriori interventi funzionali ad implementare la predisposizione alla “mobilità pedonale”, a vantaggio soprattutto delle suddette categorie, quali a titolo esemplificativo:

- miglioramento/implementazione delle “aree di sosta/riposo” attraverso predisposizione di “panchine” (il cui numero nel centro storico è decisamente insufficiente), aree verdi, ecc..

- Si sottolinea l’opportunità di implementare il numero delle “colonnine di ricarica elettrica” nel territorio comunale (“*Il PUMS prevede l’implementazione di 9 colonnine di ricarica, con la possibilità di ricarica anche per i mezzi di mobilità dolce elettrici, da localizzare nelle cerniere di mobilità*”);

- Si sottolinea l’importanza dell’implementazione dei sistemi di informazione all’utenza (attraverso ad esempio pannelli informativi digitali);

- Si evidenzia l’importanza delle cosiddette “*Cerniere di mobilità*” che devono essere implementate e rese effettivamente efficienti nella fornitura di “servizi” per diventare centri di attestamento e distribuzione delle persone dalla periferia al centro città, e viceversa.

Si rileva che il PUMS individua quindi le seguenti zone (con relativi parcheggi) nelle quali dovrebbero essere potenziate le suddette funzioni:

- “Porta Sud” (loc. CAS – Cidac);
- Montfleury-Cimitero;
- Parcheggio Consolata;
- Parcheggio Parini;
- Area Croix Noire;
- Area “Sogno”

si rileva, inoltre, l’importanza del potenziamento dell’HUB intermodale di P.zza Manzetti (Stazione).

Per quanto riguarda le ipotesi di interventi infrastrutturali da effettuarsi presso le suddette “*Cerniere di Mobilità*”, pur comprendendo che trattasi ancora di ipotesi di fattibilità, e che gli specifici interventi progettuali saranno poi demandati ed approfonditi in successivi piani particolareggiati e specifiche progettazioni (oltre a quelli già previsti in altri Piani quali il Piano di Gestione del Traffico Urbano), si osserva come la trattazione/citazione dei suddetti interventi nella relazione del PUMS appaia a tratti confusa.

A titolo esemplificativo, le diverse ipotesi di interventi relative all’area “Porta Sud” (pagg. 79-82), da svilupparsi in relazione ai diversi scenari temporali, sono poco chiare (dipendendo da pianificazioni regionali, soggetti terzi ecc.); si rilevano infatti ipotesi di vari interventi infrastrutturali quali:

recupero del sedime della ferrovia, realizzazione nuovo svincolo, realizzazione nuovo sottopasso/sovrappasso in corrispondenza di Tour Bramafam, ampliamento sottopasso presso Stazione, ecc..

Alla luce delle previsioni del Piano trasporti in fase di approvazione (ed eventuali future modifiche) e degli interventi connessi alla futura elettrificazione della ferrovia Aosta-Torino, si ritiene necessario un approfondito confronto con la competente struttura regionale per concordare interventi funzionali e condivisi.

- Le ipotesi di interventi alternativi, nel breve e lungo periodo (es. indicati a pag. 159) dovrebbero essere specificati meglio (sono citati in modo confuso).

- La trattazione della tematica “*Aosta – città sicura*” (da pag 88 a pag. 101) risulta piuttosto estesa, con indicazione di numerosi dati a carattere nazionali e regionali (a discapito di spazio riservato a quelli relativi al contesto urbano di Aosta).

Laddove si sviluppa la trattazione sulle ipotesi/priorità di intervento per la viabilità di Aosta, si rileva che vengono opportunamente citati alcuni interventi ritenuti prioritari (a valle dell'esame dei tratti con maggiore criticità e incidenti); a tale proposito si ritiene comunque di osservare che la realizzazione di "nuove rotatorie" non è sempre garanzia di un netto miglioramento delle condizioni di sicurezza (seppure a fronte di una maggiore scorrevolezza del traffico).

Si prende comunque atto che, in merito a specifiche ipotesi di interventi, viene indicato quanto segue: "A seguire, gli schemi planimetrici migliorativi dei nodi critici approfonditi dal PUMS. Seppur dettagliati, rappresentano soluzioni che necessitano di essere approfondite in progetti specifici in cascata al Piano. Non sono vincolanti nemmeno rispetto allo schema circolatorio.";

Si rileva che il PUMS viene declinato in 4 Piani applicativi e di settore, che sono strettamente correlati a pianificazioni e scelte strategiche anche a carattere regionale, oltre che ad interventi già previsti in altri Piani (quali il PGTU) e specifiche progettazioni (quali "Aosta in bicicletta"):

BICIAN

Il suddetto Piano in parte è costituito da una "fotografia" dell'attuale stato realizzato/di progetto della rete ciclabile (comprensiva di interventi già finanziati ad es. sul Programma Por-Fesr; derivanti da progetti "Aosta in bicicletta", "VeloDoire"; progetto di pista ciclabile lungo la Dora), con implementate ipotesi di prolungamento/completamento della suddetta rete nei tratti mancanti.

Si rilevano come molto opportune, a questo proposito, le cartografie allegate al PUMS che riportano lo stato progettuale dei vari tratti).

Alcuni commenti di dettaglio:

- a pag. 24 della Relazione Biciplan forse vi è un errore: si cita "conclusi i lavori previsti dal progetto "Aosta in bicicletta" i km di percorsi pedonali realizzati salirà a oltre 24,3 km...": probabilmente si intendeva "ciclabili" e non "pedonali";

- Per quanto riguarda il posizionamento delle "velostazioni", si esprimono perplessità in relazione alla localizzazione di alcune di esse (sebbene relative a progettazioni/realizzazioni già effettuate) in quanto non posizionate in prossimità di uffici, del centro storico o centri commerciali: si cita ad. esempio quella in prossimità del cimitero;

Si ritiene a tale proposito che chi utilizza la bicicletta in città vuole arrivare il più possibile nei pressi della destinazione (senza utilizzare altri mezzi, altrimenti risulterebbe più comoda l'auto privata, anche in considerazione delle caratteristiche meteo-climatiche regionali).

- Si ritiene importante l'implementazione di stalli chiusi (con accesso controllato o tramite tessera) in alcuni siti (es. nei parcheggi Carrel e Consolata).

Gli stalli chiusi possono comportare maggiori difficoltà per l'individuazione delle aree idonee, ma consentono al cittadino/turista l'utilizzo della bici in sicurezza (soprattutto a chi possiede bici elettriche).

- Con l'obiettivo di coinvolgere nuovi utenti, il PUMS deve promuovere un servizio il più possibile "capillare" sul territorio (se possibile intercettando anche le esigenze di chi utilizza l'auto privata per tratti brevi).

Le aree di sosta breve, dovrebbero essere posizionate il più possibile in prossimità del centro e dei servizi (nei pressi di negozi, banche, posta ecc. in cui l'utente si ferma poco tempo).

- Si ritiene importante implementare la dotazione delle piste ciclabili di opportuna segnaletica per delimitarne l'uso alla specifica utenza (spesso infatti vengono usate anche dai pedoni, inficiando la sicurezza e la tempistica di chi le usa in bici).

- si chiede se vi è una programmazione per l'implementazione delle colonnine di ricarica per biciclette e monopattini.

Piano del Trasporto Pubblico

Il Piano del Trasporto Pubblico Urbano ovviamente è strettamente correlato al Piano Trasporti regionale. Al fine della coerenza/fattibilità dei vari interventi ipotizzati, si invita a tenere conto adeguatamente delle osservazioni formulate dal Dipartimento competente (es. per quanto riguarda il citato *“intervento di prolungamento del sottopasso delle ferrovie davanti la Stazione”*, ed in generale gli interventi correlati al recupero/riattivazione di tratti della linea ferroviaria verso P.S.Didier).

Per gli interventi ipotizzati a “valere” su diversi livelli di pianificazione (regionale, comunale) si invita ad una approfondita attività di verifica di coerenza e sinergia tra i vari “attori” coinvolti.

Le medesime esigenze sinergiche devono concretizzarsi anche per il TPL ed il servizio delle navette.

Piano Urbano della Sosta

- Il Piano Urbano della sosta richiama i contenuti e le scelte strategiche già definite in sede di Piano di Gestione del Traffico Urbano, in particolare per quanto riguarda la revisione della politica tariffaria dei parcheggi esistenti, finalizzata a ridurre l'uso dei mezzi privati nel centro Città (anche mediante azioni quali aumento tariffe parcheggi pubblici, aumento fascia oraria a pagamento, ecc.).

Le valutazioni riportate nel suddetto Piano si basano su un dettagliato e accurato studio/rilevazione della disponibilità/utilizzo attuale delle aree per la sosta (con una trattazione ed elenco dati forse troppo estesa), le cui conclusioni, in sintesi, sono *“vi è un forte richiamo all'uso del veicolo privato in città anche a causa dell'ampia offerta di sosta presente”*.

Pur essendo ovviamente condivisibile l'obiettivo di ridurre la presenza dei mezzi a motore inquinanti nel centro città (a favore dell'ambiente e della mobilità dolce), si ritiene comunque di sottolineare la necessità che vengano prese in considerazione anche le variegate esigenze dei residenti che abitano nel centro città (non tutti hanno a disposizione un proprio parcheggio privato).

- Per quanto riguarda l'implementazione del costo dei parcheggi, occorre fare una riflessione specifica per il parcheggio “Parini” che, nell'attesa degli sviluppi del cantiere del “nuovo ospedale” (con una verifica quindi dell'implementazione dei posti auto) dovrebbe avere una disponibilità privilegiata di permanenza e costo per gli utenti dell'ospedale (che sono costretti, sia in qualità di utenti diretti, che di accompagnatori, a usufruire del suddetto parcheggio per svariate ore, a volte anche per giornate intere).

Piano Logistica Sostenibile

- Si sottolinea l'importanza di tenere adeguatamente in considerazione le esigenze e l'incremento sempre maggiore derivanti dalla presenza dei corrieri legati all'e-commerce.

A tale proposito si evidenzia che la realizzazione di parcheggi di attestamento per merci sul modello “Cityporto”, con distribuzione delle merci con biciclette, sembra di difficile attuazione dato il quantitativo di merci da distribuire per le attività del centro.

ANALISI DEL RAPPORTO AMBIENTALE (di seguito RA)

In merito ai contenuti del Rapporto ambientale, pur richiamando la necessità che venga effettuato un esame di dettaglio di tutte le osservazioni pervenute in istruttoria, si ritiene di evidenziare alcune considerazioni riguardanti i seguenti aspetti del suddetto documento (alcuni aspetti vengono ribaditi, in analogia con quanto già indicato per la Relazione).

In generale, si prende atto favorevolmente della necessaria e adeguata trattazione schematica degli obiettivi ed azioni del PUMS illustrate nel capitolo 6 del RA.

INQUADRAMENTO AMBIENTALE

Si prende atto dell'inquadramento ambientale di riferimento sviluppato ed illustrato nel capitolo 11 del RA.

In generale si ritiene poco efficace la scelta di sviluppare eccessivamente l'analisi di inquadramento ambientale a scala piccola, con dati e informazioni relative a tutto il territorio regionale, in quanto troppo dispersiva, sottraendo quindi spazio e sviluppo all'analisi del territorio effettivamente impattato dalle azioni del Piano in argomento; a tale proposito, inoltre, si rileva che le tavole/cartografie riportate nel suddetto capitolo del RA risultano di difficoltosa lettura (in quanto di piccole dimensioni, e relative ad ambito territoriale esteso).

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO E PIANIFICATORIO - ANALISI DI COERENZA ESTERNA

Si prende atto di quanto illustrato nel capitolo 8 relativo alla programmazione e pianificazione di riferimento e nel successivo capitolo 9 afferente all'analisi di coerenza esterna con tale pianificazione.

Rispetto alle analisi sviluppate, si ritiene di sottolineare i seguenti aspetti:

Si rileva in sintesi che dall'analisi di coerenza esterna non sono emerse indicazioni di incoerenza o necessità di mitigazione rispetto ai Piani/Programmi correlati analizzati.

- Si sottolinea come uno dei principali Piani di riferimento del PUMS sia rappresentato dal Piano dei Trasporti regionale. Viene indicato correttamente che il suddetto Piano è ancora in fase di approvazione, pertanto l'analisi di coerenza è stata effettuata rispetto alla pianificazione in previsione. Si sottolinea a tale proposito che il suddetto Piano è stato sottoposto a procedura di VAS (dalla quale sono emerse numerose richieste di approfondimenti/ aggiornamenti), pertanto si invita a verificare anche i contenuti del parere di VAS espresso ed approvato con provvedimento dirigenziale n. 4663 in data 12 agosto 2022.

A tale proposito, in ogni caso, si sottolinea la forte correlazione del PUMS e il Piano Trasporti (che probabilmente sarà oggetto di ulteriori modifiche nei contenuti), pertanto si evidenzia l'importanza della sinergia tra le due pianificazioni e si rimanda ad una attenta valutazione delle osservazioni formulate con il parere espresso dal Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile.

- Per quanto riguarda l'analisi di correlazione e coerenza con il Piano Energetico Ambientale Regionale, si evidenzia che è attualmente in fase di approvazione la nuova pianificazione e che la medesima ha appena concluso il procedimento di VAS, con il parere espresso con provvedimento dirigenziale n. 4036 in data 7 luglio 2023. Si richiede pertanto l'effettuazione di un'analisi di confronto con questa nuova pianificazione (nel RA viene invece citato il PEAR precedente). A tale proposito si rinvia inoltre alle osservazioni formulate con il parere espresso dal Dipartimento sviluppo economico ed energia.

VALUTAZIONE QUALITATIVA SULLA EFFICACIA DELLE AZIONI DEL PUMS E DEI PIANI CONNESSI RISPETTO ALLE COMPONENTI AMBIENTALI, SOCIALI ED ECONOMICHE

- Come già indicato per l'analisi del quadro ambientale, le cartografie riportate nel RA a supporto delle valutazioni ed analisi delle varie azioni rispetto alle componenti ambientali, in parte, risultano di difficile lettura nel rappresentare/evidenziare graficamente le sovrapposizioni esaminate (soprattutto per la scelta della scala delle tavole).

- Si rileva che vi sono molte azioni indicate come "immateriali" per cui non arrecanti potenziali impatti territoriali per nuove infrastrutture.

- Si concorda sul fatto che, in generale, le azioni proposte dal PUMS dovrebbe portare a benefici ambientali nel centro città (riduzione inquinamento atmosferico, acustico e di vibrazioni). I suddetti effetti ambientali positivi ovviamente avranno ripercussioni generali favorevoli sulla salute dei cittadini.

Occorre comunque tenere in considerazione anche i potenziali aumenti di tali impatti in corrispondenza delle “Cerniere di Mobilità” che il Piano ipotizza di implementare, in quanto in tali siti la concentrazione del traffico presumibilmente aumenterà.

Queste ultime se da un lato riducono il traffico nelle zone più critiche della città, dall’altro però potrebbero causare un peggioramento della qualità dell’aria su scala locale; pertanto trattasi di un’azione che va attentamente monitorata.

- Per quanto riguarda l’azione 3 “Aosta smart e sostenibile” occorre comunque considerare l’aumento del consumo di energia per l’effetto di implementazione dei mezzi elettrici e delle relative colonnine di ricarica.

- Fra le ipotesi di interventi infrastrutturali più rilevanti indicati dal PUMS, vi sono quelli citati nell’illustrazione dell’azione 4 “*Cerniere di mobilità*”, laddove si propone di aumentare l’accessibilità e la permeabilità dal centro città alla “Porta Sud” mediante l’ampliamento del sottopasso ferroviario della stazione di Aosta e la realizzazione di un nuovo sovrappasso all’altezza di Tour Bramafam.

Tale ipotesi infrastrutturali sono illustrate in modo poco chiaro.

In ogni caso trattasi di interventi strettamente dipendenti dalla pianificazione regionale e da soggetti terzi (RFI), pertanto risulterà necessaria una approfondita attività di concertazione, anche al fine di limitare gli impatti territoriali.

Per quanto riguarda le azioni 5 ed 8, vengono previsti vari interventi infrastrutturali finalizzati ad alleggerire la pressione nel centro città, o di “*fluidificazione lenta del traffico*” e di miglioramento delle condizioni di sicurezza dello stesso (molti dei quali già previsti, per cui il PUMS si limita a recepirli).

Si rinvia ovviamente ad una attenta progettazione ed esecuzione dei medesimi (con particolare riguardo alla fase di gestione dei cantieri).

- Azione 9 – BICIPLAN: si rimanda ad una attenta progettazione e valutazione in sede autorizzativa dei progetti relativi al completamento delle piste ciclabili (anche in riferimento ai tratti nella “cintura” di Aosta, che potrebbero interferire anche con aree agricole non infrastrutturate).

- Azione 10 Piano del Trasporto Pubblico: Oltre a varie azioni incidenti sull’attuale rete di trasporto collettivo, si ipotizzano anche vari scenari derivanti da interventi di recupero del sedime ferroviario (tratto Aosta e P.S. Didier), con un primo lotto di interventi nel tratto da Aosta a St. Pierre (con differenti modalità di mezzo di trasporto).

Si ribadisce che trattasi di interventi strettamente dipendenti dalla pianificazione regionale e da soggetti terzi (RFI), pertanto risulterà necessaria una approfondita attività di concertazione, anche al fine di limitare gli impatti territoriali.

- Azione 11 Piano Urbano della Sosta:

Si ribadisce che, a fronte dei benefici ambientali generabili dalla riduzione del traffico e della sosta sistematica nel centro città, occorre comunque monitorare i potenziali incrementi di impatti concentrati nelle aree periferiche dedicate (HUB/Cerniere di Mobilità).

- Azione 12 Piano della Logistica Sostenibile:

Si ribadisce che occorre comunque considerare le concrete esigenze commerciali logistiche del centro città, comprensiva del sempre maggiore traffico dovuto all’e.commerce.

Infine, in generale, si rilevano le opportune indicazioni di sintesi presenti nel capitolo 12.1 che richiamano la necessità di approfondite valutazioni rispetto agli eventuali vincoli ambientali e territoriali interferiti (eventualmente anche in sede di VIA, se prevista, o di verifica di VAS per eventuali varianti urbanistiche) nelle specifiche fasi autorizzative per le singole progettazioni.

VALUTAZIONE QUANTITATIVA SUGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PUMS E DEI PIANI CONNESSI NEI VARI SCENARI

L'illustrazione dei diversi scenari indicati nel capitolo 13.1 risulta sviluppata, a tratti, in modo poco chiaro.

Vengono indicati due scenari di progetto, con diversi orizzonti temporali:

- *breve-medio periodo (fino al 2026-2027)*

- *medio – lungo periodo (fino al 2031-2032),*

ai quali si sommano gli interventi già in previsione per gli scenari di riferimento.

In generale si ritiene necessario venga illustrata maggiormente la suddetta declinazione (scenario attuale, scenari di riferimento, scenari di progetto a breve e lungo termine), anche chiarendo nello specifico alcune frasi poco chiare, quali ad esempio:

“Gli interventi compresi nello scenario di piano di ML 2031-2032 sono riportati nella tabella seguente. A questi vanno a sommarsi gli interventi dello scenario di riferimento relativo allo stesso orizzonte temporale, oltre a quanto previsto nel breve-medio periodo a meno degli interventi per cui si prevede la sostituzione con altro all’interno del lungo periodo.”;

“Nello scenario di progetto di medio-lungo periodo sono invece da considerare attuati gli interventi che si sommano agli interventi degli scenari precedenti, a meno di azioni per cui si prevede una configurazione relativa al breve periodo ed una differente per il lungo...”

MISURE DI MITIGAZIONE PREVISTE PER GLI IMPATTI NEGATIVI SIGNIFICATIVI

Si rileva l'opportuno capitolo 14 relativo sia ad una trattazione sulle generiche misure di mitigazione da applicare in fase di cantiere (per gli interventi infrastrutturali), sia di richiamo di coerenza e rispetto delle normative/pianificazioni ambientali.

Si ribadisce che, ovviamente, vi sarà la necessità di approfondite valutazioni rispetto agli eventuali vincoli ambientali e territoriali interferiti, e l'adozione di specifiche misure di mitigazione da definire puntualmente nelle fasi autorizzative per le singole progettazioni.

MONITORAGGIO

Si prende atto di quanto illustrato nel capitolo 15 *“La Misura delle politiche adottate: gli indicatori di monitoraggio”*.

Come già indicato nella relazione di Piano, anche nel RA si richiamano le Linee Guida Ministeriali per l'elaborazione dei PUMS, anche per quanto riguarda le disposizioni relative al monitoraggio.

Pertanto, si prende atto che l'attività di monitoraggio, con la relativa elencazione degli indicatori illustrata nei documenti del PUMS, è stata sviluppata in coerenza con le suddette Linee Guida.

Si specifica tuttavia che, l'attività di monitoraggio, oltre che verificare i risultati raggiunti dall'attuazione delle azioni del PUMS, confrontando i vari scenari nel tempo, deve anche analizzare gli effetti ambientali che le medesime hanno sui vari comparti ambientali.

In altri termini, il monitoraggio di Piano deve essere integrato con il monitoraggio ambientale di VAS.

A tale proposito, si rileva che alcuni degli indicatori proposti sono funzionali anche alla valutazione degli effetti ambientali (es. quelli finalizzati a misurare emissioni inquinanti in atmosfera), tuttavia occorre dare maggiore evidenza di tale aspetto, oltre a valutare la necessità di implementazione dei suddetti indicatori “ambientali” (si rimanda per tale aspetto al parere espresso da ARPA in tema di indicatori acustici).

In ogni caso, si raccomanda di favorire il raccordo della suddetta attività di monitoraggio con le analoghe azioni che sono attuate anche per altri Piani regionali correlabili alla pianificazione in oggetto, al fine di ottimizzare e uniformare, laddove possibile, l'acquisizione dei dati e l'elaborazione degli stessi, oltre che di ottimizzazione del flusso dei dati ambientali con i soggetti responsabili degli stessi (es. ARPA).

Si segnalano inoltre i seguenti aspetti di dettaglio:

- si sottolinea l'importanza di un attento monitoraggio dell'indicatore d2 "livello di soddisfazione per il sistema di mobilità urbana con focus su utenza debole."

- gli indicatori presenti a pag. 208 e 209 paiono ripetuti due volte;

- la descrizione degli indicatori a4.f e d1.b graficamente risulta in parte "tagliata" e, quindi, poco leggibile.

INTERAZIONE DEL PIANO CON LA RETE NATURA 2000 (VINCA)

Si rammenta che, ai sensi di quanto disposto dalle l.r. 12/2009, all'art. 5, comma 1, la VAS ricomprende la Valutazione di Incidenza di cui all'art. 7 della l.r. 8/2007.

A tale proposito, in relazione ai contenuti del capitolo 16 del RA "valutazione di incidenza", si rimanda ai contenuti del parere acquisito da parte della Struttura regionale competente biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette.

CONSIDERAZIONI FINALI

esaminati i documenti trasmessi per la presente procedura di Valutazione Ambientale Strategica;

dato atto che durante il periodo di evidenza pubblica di VAS non sono pervenute osservazioni da parte di soggetti terzi;

esaminate le osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale e territoriale coinvolti in sede istruttoria (integrate in allegato al presente parere);

verificato che non sono stati evidenziati da parte dei suddetti soggetti rilevanti elementi di incoerenza e/o di incompatibilità rispetto ai settori di competenza e con la pianificazione regionale;

sottolineato in ogni caso che risulta particolarmente importante la futura attività di concertazione e sinergia delle azioni previste dal Piano con quelle previste dalle altre pianificazioni correlate, sia comunali che regionali;

ritenuto che, alla luce dell'istruttoria di VAS, non sono stati evidenziati effetti negativi significativi derivanti dall'attuazione delle azioni di Piano indicate, tali da rendere l'attuazione della pianificazione in argomento complessivamente non compatibile con l'ambiente;

sottolineato comunque che, come evidenziato dal Rapporto ambientale e indicato nella presente istruttoria di VAS, alcune tipologie di azioni di natura infrastrutturale, che potranno comportare ricadute ambientali e territoriali, dovranno essere oggetto di approfondimenti e specifiche valutazioni, nelle successive fasi progettuali ed autorizzative;

sottolineata la necessità da parte dell'Autorità proponente di analizzare in dettaglio tutte le osservazioni pervenute (allegate al presente parere), valutandone adeguatamente i contenuti, e provvedendo, se necessario, ad integrare/modificare conseguentemente i documenti del Piano e il Rapporto ambientale;

rammentato che delle modalità di recepimento della presente istruttoria di VAS, e delle eventuali modifiche apportate ai documenti, dovrà essere data adeguata illustrazione nella redazione della *Dichiarazione di sintesi* (documento di cui all'art. 13, comma 1, lettera b), della l.r. 12/2009);

la scrivente Struttura regionale, in qualità di Autorità competente,

esprime parere favorevole di VAS, ai sensi della l.r. 12/2009, relativo al “*Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - P.U.M.S. dell’area urbana di Aosta*”.

Il Dirigente
Paolo BAGNOD

ALLEGATO 1

Osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti

Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio

“In riferimento alla richiesta formulata da codesta Struttura con la nota prot. n. 4690 del 21 giugno 2023 (ns. rif. prot. n. 7129/DDS del 22/06/2023), in merito al procedimento di VAS concernente il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), lo scrivente Dipartimento relativamente agli aspetti di competenza riferiti al rispetto alle norme cogenti della difesa dei territori dai rischi idrogeologici, ai sensi della dGR 2939/2008 e degli articoli 35, 36 e 37 della l.r. 11/1998, rispetto alle distanze dai corsi d'acqua naturali, ai sensi dell'art. 41 della l.r. 11/1998, rispetto alle occupazioni demaniali, ai sensi del RD 523/1904 e rispetto disciplina delle aree umide e laghi di cui all'articolo 34 della l.r. 11/1998 e s.m.i, oltre che per gli aspetti di tutela della risorsa idrica, non evidenzia specifici motivi ostativi.

Si ritiene tuttavia utile richiamare alcuni aspetti di principio connessi ad eventuali future autorizzazioni, per l'attuazione del piano in oggetto, relativamente agli interventi interferenti con i vincoli di media ed elevata pericolosità di frane, colate detritiche ed esondazioni e/o ricadenti nella fascia dei 10 metri dalla sponda dei corsi d'acqua o interferenti con l'alveo dei torrenti, relativamente alla realizzazione di:

- Nuove viabilità comunali;
- Modifiche alle viabilità esistenti;
- Nuove viabilità ciclabili/pedonali;
- Modifiche alle viabilità ciclabili/pedonali esistenti;
- Realizzazione di nuovi attraversamenti;
- Interventi su attraversamenti esistenti;
- Realizzazione di aree a parcheggio;
- Modifiche delle aree a parcheggio esistenti;
- Riutilizzo di infrastrutture lineari esistenti (es ferrovia,...)

Si ricorda, pertanto, che, per quanto riguarda gli aspetti di coerenza della scelta urbanistica rispetto ai vincoli esistenti, in sede di adeguamento del PRG al PTP e alla l.r. 11/1998, non è ammessa la realizzazione di parcheggi, viabilità comunali e aree di sicurezza in aree interessate da vincoli di media ed elevata pericolosità, per frane, inondazioni, colate detritiche e valanghe, a meno che non venga attestata l'assenza di alternative percorribili o l'utilizzo stagionale compatibile, e, unicamente in tali casi, si richiede di definire o specifici interventi di messa in sicurezza o regole di gestione in sicurezza delle aree adibite a parcheggio.

Relativamente alla realizzazione di nuovi percorsi ciclabili, si ricorda che in relazione all'interferenza con eventuali vincoli di media ed elevata pericolosità potranno rendersi necessarie o analisi di rischio o documenti di gestione del rischio idraulico.

Ai sensi dell'art. 27 della l.r. 5/2001, in caso di calamità riferibili ad eventi franosi, inondazioni, valanghe o slavine, le aree interessate dal dissesto sono classificate come aree ad elevata pericolosità idrogeologica e in esse si applicano rispettivamente i vincoli di utilizzo previsti dagli articoli 35, 36 e 37 della legge regionale 6 aprile 1998, n. 11 (Normativa urbanistica e di pianificazione territoriale della Valle d'Aosta), per le aree a pericolosità più elevata per frana, inondazione, valanga o slavina, nelle more dell'approvazione da parte dei Comuni della revisione delle cartografie degli ambiti inedificabili di cui al titolo V della l.r. 11/1998.

Per quanto riguarda le aree poste in prossimità delle sponde dei corsi d'acqua per una distanza inferiore ai 10 m, sono soggette all'applicazione della norma definita ai sensi dell'art. 41 della l.r. 11/1998. Dal punto di vista urbanistico, è necessario prevedere una fascia di rispetto di metri 10,00 dalle sponde dei torrenti, al fine di assicurare la tutela dei corpi idrici e per consentire la manutenzione delle sponde e degli argini. In casi eccezionali, quando non sia tecnicamente possibile rispettare la predetta distanza minima, l'Amministrazione regionale può autorizzare la realizzazione di interventi altrimenti non consentiti, in relazione alle dinamiche del corso d'acqua ed alle peculiari condizioni degli argini e delle sponde, avendo sempre riguardo alla loro tutela e manutenzione. In tal caso sarà onere del gestore dell'infrastruttura garantire idonee condizioni di sicurezza atte ad evitare la caduta nel corso d'acqua.

Si ricorda altresì che nell'ambito della città di Aosta sono presenti sulla tavola P3 del PRG la delimitazione delle aree di salvaguardia di pozzi ad uso potabile, rispetto alle quali è richiesto il rispetto della disciplina della risorsa idrica ai sensi delle norme di settore (art. 42, l.r. 11/1998, NAPTP art. 35, p. 8 e 9, DCR n. 792/XI del 28/07/1999, art. 19 NA PTA, art. 94 D.Lgs. 152/2006,...).

Si segnala infine che è disponibile anche la carta tematica Carta dei suoli (carta pedologica della Valle d'Aosta) per completare il quadro conoscitivo rispetto alla matrice "suolo" descritta nel rapporto ambientale unicamente dalla carta di copertura del suolo."

Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile

"In riferimento al Piano di cui all'oggetto, il Dipartimento scrivente intende portare alla Vs. attenzione alcune osservazioni in merito.

Dall'analisi dei documenti che costituiscono il Piano emergono una serie di elementi condivisibili e coerenti con le politiche regionali, oltre che nazionali ed europee, finalizzate a conseguire una maggior sostenibilità dei sistemi della mobilità e dei trasporti, disincentivando l'utilizzo del mezzo privato e promuovendo il TPL e modalità più sostenibili.

In linea generale è opportuno evidenziare che le scelte e gli indirizzi che rientrano nella pianificazione regionale, come ad esempio quelli inerenti la linea ferroviaria Aosta/Pré-Saint-Didier o le autolinee extraurbane, saranno definiti con l'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti (nel seguito PRT), attualmente in corso, e quindi le scelte del Comune di Aosta dovrebbero essere coordinate con il PRT, così come con il Programma Strategico di cui alla legge regionale 25 novembre 2016, n. 22, approvato dal Consiglio regionale nel 2019, e con la stessa l.r. 22/2016.

In particolare, riguardo alla linea ferroviaria Aosta/Pré-Saint-Didier, si evidenzia che:

- la riapertura della AO/ Pré-Saint-Didier per tratti non rientra negli scenari del Programma Strategico approvato dalla Regione nel 2019 né nei progetti di RFI;
- la riconversione ad un'infrastruttura leggera, che sembra prendere a riferimento un sistema di tipo tramviario, non appare coerente con il Programma Strategico del 2019 (che considera invece come ipotesi la ferrovia o il tram-treno) e, in generale, appare poco adatta per lunghi percorsi a carattere prevalentemente extra-urbano;
- l'ipotesi di un BRT non risulta coerente con il Programma Strategico, né con la l.r. 22/2016.

Tali tematiche saranno oggetto di specifiche analisi e pianificazione con il PRT e la relativa approvazione da parte del consiglio regionale.

Con riferimento alle ulteriori analisi inerenti il sistema ferroviario, si evidenzia che i collegamenti con Torino sono sostanzialmente cadenzati; non lo sono soltanto quelli che si fermano a Ivrea, che volutamente sono stati definiti in base ai picchi della domanda.

Inoltre, rispetto all'allargamento del sottopasso della stazione di Aosta, si rappresenta che, a seguito degli ultimi approfondimenti svolti con RFI e con codesto Comune, l'intervento è risultato di difficile realizzazione e si è quindi ipotizzato di realizzare un ulteriore attraversamento a ovest del fabbricato di stazione.

Rispetto alle iniziative previste per il TPL su gomma, si rileva che alcune di esse, quali le contrazioni dei servizi nelle fasce di morbida e la modifica di alcuni percorsi, hanno un impatto sugli equilibri contrattuali in essere e sugli stanziamenti regionali dedicati al trasporto pubblico. In particolare la contrazione delle corse nelle fasce di morbida non appare compatibile con i modelli di servizio su cui sono basati i contratti vigenti, che scadono a giugno 2027. Tali scelte andranno quindi concordate con la Regione, anche sulla base degli esiti dell'aggiornamento del PRT.

Sul tema delle agevolazioni siamo ad evidenziare che la Regione, in occasione dell'introduzione del nuovo sistema di bigliettazione, prevista entro la fine del corrente anno, sta valutando l'ipotesi di implementare sul territorio regionale nuove politiche tariffarie. In questo quadro, ulteriori politiche tariffarie specifiche per il Comune di Aosta, come la gratuità di alcuni servizi, andranno concordate con la Regione, anche se finanziate dal Comune.

Rispetto ai criteri di efficacia ed efficienza dei servizi di TPL, con particolare riferimento alle ore di punta, si suggerisce di valutare soluzioni infrastrutturali e/o di gestione del traffico che possano incentivare il trasporto collettivo, ad esempio tramite sistemi che assegnino priorità o precedenza ai mezzi del TPL.

Si rileva inoltre che l'ipotesi di estensione del percorso della navetta rossa rischia di allungarne i tempi di percorrenza in modo tale da farne perdere la funzione (collegamento con l'ospedale) e l'appetibilità, a meno di non aggiungere un mezzo in linea; tra l'altro l'attuale orario della navetta rossa termina alle 14 e andrebbe quindi prolungato se c'è l'intenzione di potenziarne il servizio.

Si coglie infine l'occasione per evidenziare che la navetta verde è già strutturata con un cadenzamento ai 15 minuti, anche se c'è stata nel recente passato una temporanea riduzione della frequenza delle corse a causa di un problema di carenza di autisti, e quindi in prospettiva il cadenzamento dovrebbe tornare ai 15 minuti. Per quanto attiene l'ipotesi di delocalizzare gli attestamenti delle linee extra urbane nei pressi della telecabina Aosta-Pila, è necessario approfondire tutti i vari aspetti della questione: le conseguenze sui tempi di percorrenza delle linee, il parcheggio a servizio della telecabina, le prospettive per la ferrovia Aosta/Pré-Saint-Didier, l'ipotesi di un casello autostradale Aosta Centro.”.

Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali

“Per quanto di competenza, in relazione alla richiesta di parere presentata da codesta Amministrazione, inerente il procedimento di VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) dell'area urbana di Aosta, si esprimono le seguenti considerazioni.

Questa Soprintendenza ha verificato che nel documento C5SVR020 - Rapporto preliminare le tavole inerenti i Codici di siti, Beni e Aree di Specifico Interesse e i Vincoli paesaggistici sono state integrate con quanto richiesto nella fase di Concertazione preliminare di VAS (ns. nota prot. n. 3178/TP del 19.04.2022).

Inoltre, tenuto conto che “tutti gli interventi contenuti nel PUMS dovranno essere opportunamente approfonditi e definiti nei dettagli progettuali in sede di Piani Particolareggiati e nelle successive fasi di progettazione”, si ricorda che tali proposte progettuali, qualora ricadenti in aree tutelate ai sensi e per gli effetti delle normative sopra richiamate, dovranno essere trasmesse a questa Soprintendenza per gli adempimenti previsti per legge.

Infine, si rammenta che per le operazioni previste comportanti scavi o movimenti di terreno di qualunque natura e ricadenti nella categoria di pubblica utilità, e in aree non soggette a specifica tutela, in quanto soggette al dettato dell'allegato I.8 di cui all'articolo n. 41 c.4 del d.lgs. n. 36 del 2023 (ex art. 25 del D.Lgs. 50/2016), la progettazione dovrà essere completata da un elaborato di “archeologia preventiva”, da trasmettere alla Struttura patrimonio archeologico e restauro beni monumentali di questa Soprintendenza per le valutazioni del caso. In alternativa, qualora se ne ravvisino gli estremi, potrà essere inviata alla stessa Struttura motivata richiesta di esclusione dall'applicazione della precedente norma.”.

ARPA Valle d'Aosta

“Premessa

Le presenti osservazioni vengono inoltrate all'Assessorato opere pubbliche, territorio e ambiente – Dipartimento Ambiente, a seguito della comunicazione di avvio procedimento di VAS relativa al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) dell'area urbana di Aosta (PUMS) (Rif. prot. RAVA n. 4470 del 13 giugno 2023- protocollo ARPA 0008225 del 21/06/2023.

Osservazioni

Commenti generali

La documentazione fornita presenta in maniera dettagliata ed approfondita il contesto in cui si inserisce il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Le informazioni relative al quadro regolatorio Europeo, Nazionale e Regionale per quello che riguarda la lotta ai cambiamenti climatici, la transizione energetica e la mobilità sostenibile, sono aggiornate e riportate in maniera esaustiva e dettagliata. In un periodo storico in cui, purtroppo, gli impegni climatici continuano a essere insufficienti, il PUMS presenta obiettivi generalmente in linea con le più recenti indicazioni dell'IPCC e della Comunità Europea in tema di mobilità.

L'ultimo rapporto di sintesi dell'IPCC riporta infatti che è necessario un cambiamento sistematico della mobilità e che solo attraverso l'applicazione equilibrata e intermodale delle misure “Avoid-Shift-Improve” (“Evita-Cambia-Migliora”), è possibile raggiungere i necessari obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti nel settore trasporti. La documentazione del PUMS, anche grazie all'importante adesione del Comune di Aosta al Patto dei Sindaci, rispecchia perfettamente questo approccio, che consente non solo di ridurre le emissioni e la quantità di mobilità necessaria per soddisfare le esigenze delle persone, ma anche di favorire una migliore qualità della vita nel territorio comunale.

Si riportano di seguito i commenti tecnici relativi alle specifiche matrici ambientali

Emissioni di inquinanti e di gas serra

- Nonostante gli obiettivi dichiarati nel PUMS siano generalmente coerenti con le più recenti indicazioni dell'IPCC e della Comunità Europea a livello teorico, e le azioni pianificate siano sicuramente efficaci per la

riduzione delle emissioni di gas serra e inquinanti, si riscontrano alcune incoerenze dal punto di vista della quantificazione dei valori di emissioni attuali e delle rispettive riduzioni. Per una corretta pianificazione delle politiche climatiche dal livello locale a quello globale e la valutazione degli obiettivi prefissati, sarebbe infatti opportuno standardizzare le procedure di quantificazione: il software EMISMOB utilizzato (pagg. 187-194 del Report Ambientale) calcola le emissioni nell'ora di punta, mentre non viene indicata la modalità di calcolo per il passaggio da g/h a tonn/anno nelle tabelle delle pagg. 192-193. Il valore in tonn/anno infatti si discosta da quello calcolato da ARPA attraverso le linee guida IPCC e incluso nell'Inventario delle Emissioni per i gas serra. Tale confronto è necessario per una corretta valutazione dei progressi nella riduzione delle emissioni al 2030 e 2040 a livello locale e regionale. Si suggerisce pertanto di inserire un commento relativo all'incertezza dei valori riportati e per le quantificazioni e il monitoraggio futuro degli indicatori ambientali legati alle emissioni di inquinanti e gas serra, si suggerisce un coordinamento diretto con ARPA.

- È probabile che la riduzione in termini di tonnellate di CO₂ (13% come indicato in Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica) sia troppo bassa per poter rispettare le traiettorie indicate nelle linee guida per la decarbonizzazione a livello regionale e in linea con le indicazioni Europee. Ciononostante, si riconosce la difficoltà di effettuare tale previsione, che dovrà dipendere anche da politiche a scala Regionale e Nazionale. Infine, si suggerisce di indicare il metodo di calcolo utilizzato per realizzare tale stima.

- Si riscontra un errore relativo alle emissioni di CO₂ procapite presentate in tabella a pag. 175 della Relazione Generale, indicatore b.2.d - Emissioni annue di CO₂ da traffico veicolare pro capite. La tabella riporta un valore di **1415,76 tCO₂ procapite/anno**. Si suppone sia un errore di unità di misura, difatti, dividendo le emissioni annuali (**47159,72 tCO₂/anno**) riportate in tabella di pag. 191, rispetto al numero di abitanti del comune di Aosta (**33000**) si ottiene un valore di **1.42 tCO₂ procapite/anno**;

- Gli obiettivi del PEAR 2014-2020 indicati nel rapporto ambientale sono ormai superati, e quindi poco utili ai fini del PUMS, si suggerisce di esplicitare piuttosto che saranno rispettati i nuovi obiettivi al 2030.

- Si suggerisce di riportare una legenda per il grafico a pag 43 della Sintesi non tecnica, al momento poco chiaro.

Acque superficiali

Sulla base della documentazione a disposizione non si evidenziano osservazioni particolari in merito all'interazione degli interventi oggetto del Piano con il comparto acque superficiali.

Siccome il PUMS è un piano di settore che concorre alla formazione dei piani urbanistici generali come strumento di supporto per le scelte relative alle politiche di traffico, gli interventi in esso contenuti e le relative interazioni con la matrice Acque superficiali dovranno essere opportunamente approfonditi nelle future fasi di progettazione.

Infine, si evidenzia l'opportunità significativa di promuovere la tutela degli idrosistemi tramite la presenza di piste ciclabili lungo Dora Baltea, Buthier e rete irrigua urbana nonché la necessità di mettere attivamente in connessione la rete ciclabile urbana con le ciclovie turistiche che attraversano la regione e la collegano con Svizzera, Francia e Piemonte e si sviluppano prioritariamente lungo corsi d'acqua naturali e artificiali.

Rumore

Dall'analisi della documentazione presentata si evince che, dal punto di vista della componente rumore, sono state recepite all'interno del rapporto ambientale quasi tutte le osservazioni prodotte da Arpa nel precedente parere inerente lo Scoping VAS.

Rispetto al Rapporto ambientale si segnalano di seguito alcune imprecisioni da chiarire o correggere:

- A pag. 66 nella tabella rumore il punto 38) riporta *“Abbassare il livelli di rumore tramite: riduzione della densità del e la moderazione della velocità del traffico a 30 Km/h”* manca una parte di testo. Si suppone che il testo corretto sia *“Abbassare i livelli di rumore tramite:*

*riduzione della densità **del traffico** veicolare e la moderazione della velocità del traffico a 30 Km/h”*;

- A pag. 146 dopo la premessa che riporta la definizione di *“valori limiti assoluti di immissione”* per essere più chiari occorre sostituire la frase *“Tale valore per la Classe acustica IV-Aree di intensa attività umana è di 65 dB per il periodo diurno e di 55 dB per il periodo notturno. Dalla lettura delle tabelle emerge che le centraline che presentano più superamenti dei limiti stabiliti dalla normativa sono quelle ubicate in Via 1° Maggio, in Via Carrel e in Via Parigi mentre quelle che presentano dati migliori sono le centraline di Via Carrel (sede SAVT) e di Via Boson anche se in quest'ultima risulta monitorato solo l'anno 2020”* con la seguente frase *“ A titolo esemplificativo si possono considerare come indicatori di monitoraggio il livello di 65 dBA per il periodo diurno e il valore di 55 dBA per il periodo notturno (che corrispondono ai valori limite assoluti di immissione della classe acustica IV Aree di intensa attività umana). Dalla lettura delle tabelle che riportano i dati dei rilevamenti condotti dall'ARPA attraverso le proprie centraline rilocabili emerge che si*

hanno più superamenti di questi due valori, presi come riferimento, per i punti di monitoraggio ubicati in Via I° Maggio, in Via Carrel e in Via Parigi mentre quelle che presentano dati migliori sono le centraline di Via Carrel (sede SAVT) e di Via Boson anche se in quest'ultima risulta monitorato solo l'anno 2020". I dati forniti da tali centraline potranno essere utilizzati per un confronto a seguito dell'attuazione del PUMS, le cui azioni sono finalizzate anche ad una riduzione dell'inquinamento acustico;

- A pag. 196 come indicatore acustico di risultato per quantificare la variazione dell'inquinamento acustico rispetto all'attuale come livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare viene riportata la percentuale di residenti esposti ad un livello di rumore ambientale >60 dB mentre nella tabella LINEE GUIDA PUMS di pag. 175 della relazione generale come Indicatore di risultato (UDM al punto b3 "Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare") si riporta nella nota esplicativa la percentuale di riduzione, rispetto allo stato attuale, della distanza alla quale si immettono 60 dB che è contraddittorio con quanto riportato nel rapporto ambientale. Si chiede quindi di verificare ed esplicitare meglio se si tratta di due indicatori separati.

Come già segnalato nel precedente parere inerente lo Scoping VAS si propone l'inserimento di altri indicatori ambientali sul rumore tenendo conto dei dati già a disposizione, che potranno essere aggiornati negli anni futuri con ulteriori monitoraggi e aggiornamenti della mappatura acustica. A tal proposito per valutare la riduzione dei livelli di rumore ambientale prodotta dalle azioni previste dall'attuazione del PUMS si propongono nuovamente come indicatori di confronto:

- il livello equivalente Leq sulle 24h;
- il livello equivalente Leq sul periodo diurno L06-22;
- il livello equivalente Leq sul periodo notturno L22-06;
- l'andamento medio di giornate tipo (feriali, festive e della settimana intera);
- la variazione della percentuale di popolazione esposta al rumore su classi di distribuzione dei decibel per gli intervalli 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75 per il valore Lday (06-22) e Lden, e per gli intervalli 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70 per il valore Lnight (22-06), previsti dal Dlgs 194/2005. Tale indicatore potrà essere ricavato attraverso l'aggiornamento della mappatura acustica della città di Aosta sulla base della variazione dei flussi di traffico veicolare prevista dal PUMS e dei dati dei rilievi fonometrici effettuati dall'Arpa o da altri soggetti incaricati dal Comune di Aosta.";

Dipartimento sviluppo economico ed energia

“Con riferimento al piano in oggetto, esaminata la documentazione inserita nel sito istituzionale della struttura competente, si riportano alcune considerazioni riepilogate a seguire.

Si premette che il Piano Energetico Ambientale della Valle d'Aosta, vigente fino al 2020, è ormai superato e che è attualmente in corso la redazione della dichiarazione di sintesi della nuova proposta di Piano (PEAR VDA 2030), in seguito alle osservazioni pervenute nell'ambito della consultazione pubblica, conclusasi il 22/06/2023, prevista nell'ambito della procedura di VAS.

I documenti presenti sul sito istituzionale (Progetto Vas - Regione autonoma Valle d'Aosta) costituiscono pertanto, fino all'approvazione del documento definitivo, il riferimento più aggiornato per la pianificazione energetica regionale al quale fare riferimento.

In linea generale, si riscontra che i contenuti del PUMS sono coerenti con gli obiettivi e le azioni individuate nella proposta di PEAR VDA 2030, in quanto volti a sviluppare una mobilità più sostenibile che comporti una riduzione dei consumi di combustibile fossile e, pertanto, delle emissioni di gas climalteranti (GHGs).

Nello specifico, nel **Rapporto Ambientale**:

- **capitolo 8 (pag. 68 e 81)**: si chiede di fare riferimento agli obiettivi della proposta di PEAR VDA 2030 sopra citata e in particolare:

1. obiettivo “efficienza energetica” con riduzione dei consumi finali netti del 12% dal 2019 al 2030;
2. obiettivo “aumento della produzione da fonte energetica rinnovabile (FER) locale” del 12% dal 2019 al 2030;
3. obiettivo “Fossil Fuel Free” ovvero riduzione delle emissioni di GHGs del 34% dal 2017 al 2030.

- **capitolo 9.1 (pag.93)**: in analogia con quanto riportato nel punto precedente, si richiede di fare riferimento alla proposta di PEAR VDA 2030 per effettuare la coerenza esterna. Si segnala peraltro che tutti gli obiettivi specifici del PUMS (a eccezione dei soli OBS 4, 5 e 11 per i quali si conferma la non pertinenza) risultano coerenti sia con l'obiettivo 1, sia con l'obiettivo 3 della proposta di PEAR VDA 2030.

- **capitolo 15.2 (pag.208)**: in riferimento all'indicatore di monitoraggio "*b1. Consumo annuo di carburante pro – capite, litri/anno per abitante*", come fonte dati si fa riferimento al Bollettino Petrolifero. Si invita a utilizzare (o confrontare) i dati con quanto riportato periodicamente sul Monitoraggio del Piano Energetico Ambientale Regionale, attualmente aggiornato al 2019 e disponibile sul sito https://www.regione.vda.it/energia/pianificazione_energetica_regionale/default_i.aspx.

- **capitolo 15.2 (pag.208)**: in riferimento all'indicatore di monitoraggio "*d4.a – riduzione del tasso di motorizzazione*", si evidenzia che tale indicatore, desunto dalle statistiche ACI, riporta valori che sono nettamente superiori alla media italiana (per esempio per il 2022 il n° auto/abitante in VdA è pari a 2,3 contro 0,68 della media nazionale). Questa situazione è dovuta principalmente a due fattori: da un lato la dispersione territoriale dei piccoli insediamenti rende molto forte la richiesta di mobilità con uso di automobili private, dall'altro in Valle d'Aosta (come accade anche in Trentino Alto Adige), le imposte provinciali di trascrizione sono inferiori rispetto ad altre regioni per cui molte aziende di autonoleggio immatricolano i mezzi sul territorio regionale ove non circolano effettivamente. Questa particolare situazione viene rilevata anche dalle statistiche redatte dall'ACI ("*Autoritratto - Nota metodologica e considerazioni*") (ACI Studi e ricerche - Autoritratto) in cui viene ricostruito il parco autovetture intestato a persone fisiche e quello intestato a persone giuridiche (comprensivo anche delle pubbliche amministrazioni). Dai dati aggiornati al 2022 emergono circa 86.068 autovetture intestate a persone fisiche e 201.872 intestate a persone giuridiche, per totale di 287.951 autovetture. Tali considerazioni sono riportate anche nel Rapporto Ambientale della proposta di PEAR VDA 2030 (capitolo 3.1.6 Trasporti). Si evidenzia pertanto, a titolo informativo, che tale indicatore potrebbe non rappresentare l'effettiva situazione del territorio regionale e non monitorare correttamente l'efficacia delle misure.

Per quanto riguarda la **Relazione generale**:

- **capitolo 9.1 (pag. 53)**: si segnala, a titolo informativo, che le 35 colonnine individuate a partire dal sito di Duferco energia potrebbero non essere rappresentative dell'effettiva copertura del territorio. Infatti, in seguito alla realizzazione del progetto E-vda, a regia regionale, le colonnine di ricarica sono state integrate da numerose iniziative di diversi operatori economici.

- **capitolo 9.1 (pag. 54)**: in riferimento alla previsione di installazione di 9 colonnine di ricarica di veicoli elettrici nelle "*cerniere della mobilità/nodi di interscambio*", si sottolinea che la proposta di PEAR VDA 2030 (cfr. capitolo 6 "*Le azioni*" – Asse 1 Riduzione dei consumi - Scheda C04 Settore Trasporti), prevede la conversione in elettrico di almeno 15.000 autovetture circolanti sul territorio regionale, che richiederanno un considerevole sviluppo della rete di ricarica esistente. Si sottolinea pertanto l'importanza, come peraltro riportato a pag. 55, che la limitata previsione iniziale di colonnine in tali aree costituisca un punto di partenza e non un valore atteso, nelle more di un ulteriore sviluppo da pianificare con il coinvolgimento del gestore della rete di distribuzione dell'energia elettrica.

- inoltre, in sinergia con gli obiettivi di sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili previste nel PEAR VDA 2030, si propone di prevedere la possibilità di realizzare, previa analisi tecnico-economica, impianti fotovoltaici (pensiline) a copertura degli stalli nelle aree di sosta, con particolare riferimento alle cerniere della mobilità/nodi di interscambio, vista l'estensione e l'importanza strategica di questi ultimi.

Il Dipartimento scrivente e la Struttura Sviluppo energetico sostenibile si rendono disponibili per chiarimenti e confronti relativi agli aspetti energetici del territorio regionale anche in fase di monitoraggio delle azioni.”;

Dipartimento ambiente

“PREMESSE

Dal punto di vista dell'inquadramento normativo, si ricorda che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), previsto dal d.lgs. 257 del 16 dicembre 2016, è un piano strategico che si basa sugli strumenti di pianificazione locali esistenti, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro dintorni. Si configura, pertanto, come un piano per l'armonizzazione dei trasporti e della mobilità locale con la tutela dell'ambiente: in particolare, è finalizzato a soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, ad assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, a favorire la riduzione dei consumi energetici, a migliorare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, attraverso la riduzione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto pubblico, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi, anche con soluzioni di car-pooling e car-sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane.

Dal punto di vista applicativo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con Decreto del 4 agosto 2017, ha approvato l'*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo*

3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. L'Allegato 1 al suddetto DM specifica che il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (...) proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il PUMS, da inquadrarsi nello scenario pianificatorio regionale, deve essere concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti già esistenti di pianificazione trasportistica sia regionale che di livello locale, ponendosi come piano sovraordinato ai piani di settore locali.

Dal punto di vista gerarchico l'ordine degli strumenti di Pianificazione della mobilità a livello comunale è pertanto il seguente:

1° Piano urbano della mobilità sostenibile;

2° Piano urbano del traffico.

Il comune di Aosta ha approvato nel 2011 il proprio Piano generale del traffico urbano (PGTU), aggiornato nel febbraio 2022: il PUMS, attualmente in fase di valutazione ambientale strategica, è uno strumento diverso seppure con esso interagente (il PUMS rinvia infatti più volte ai contenuti del PGTU). Il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine - sono stati previsti due diversi scenari di breve-medio termine (2026-2027) e di medio-lungo termine (2031-2032), con il quale si affrontano problemi di mobilità, mentre il PGTU, essendo un piano di breve periodo, è sostanzialmente un piano di gestione, ma che ha comunque già definito a monte alcune scelte strategiche sulla mobilità, quali per esempio, la riduzione dei posti auto e la rimodulazione della tariffazione, conseguente ad una riorganizzazione degli spazi e dei posti auto offerti, l'introduzione di nuove Zone 30 e la contestuale individuazione di nuove aree pedonali e ciclabili per favorire modalità di trasporto attivo e nuove forme di mobilità non convenzionali (*mobilità personale o condivisa a propulsione prevalentemente elettrica*), l'individuazione di interventi nell'area della stazione e lungo la sede ferroviaria finalizzati a ridurre la cesura tra le zone Nord e Sud della città, a realizzare un'integrazione modale auto-bicicletta per accedere all'area urbana di Aosta, a costruire nuovi collegamenti stradali (per esempio il prolungamento di via Paravera verso via Valli valdostane).

Si rileva dunque che le previsioni del PUMS sono fortemente condizionate dalle decisioni assunte in sede di definizione del PGTU.

Per quanto attiene l'analisi dei documenti di VAS, si propongono le seguenti osservazioni al Rapporto Ambientale:

COERENZA INTERNA E ESTERNA DEL PUMS

Al Capitolo 8. *Quadro di riferimento programmatico e pianificatorio*, sono ampiamente illustrati gli obiettivi dei piani sovraordinati e connessi al PUMS.

Relativamente al Capitolo 8.2 *Quadro strategico regionale di sviluppo sostenibile 2030*, si segnala la necessità di apportare il seguente aggiornamento per quanto attiene la Strategia regionale di sviluppo sostenibile:

- la *Strategia regionale di sviluppo sostenibile di sviluppo sostenibile della valle d'Aosta 2030 integrata con il quadro strategico regionale*, approvato dal Consiglio Regionale l'11 gennaio 2023.

Conseguentemente, si chiede di apportare i dovuti aggiornamenti relativamente agli obiettivi di *Policy* declinati nella suddetta Strategia.

In particolare, al capitolo 7. *Obiettivi di sostenibilità ambientale*, è necessario aggiornare la tabella in funzione degli obiettivi di sostenibilità come individuati dalla Strategia regionale di sviluppo sostenibile che sono sintetizzati secondo la classificazione di seguito riportata:

Per l'OP VDA + VERDE:

AMBITO DI INTERVENTO: Energia e decarbonizzazione: obiettivo "fossil fuel free"

DIRETTRICE STRATEGICA: Sviluppare la "mobilità sostenibile"

Linee di azione:

- Completamento e ampliamento delle piste ciclabili, realizzazione di stalli attrezzati per il parcheggio e deposito di biciclette e monopattini, attivazione di servizi di bike-sharing e ricarica delle biciclette elettriche, promozione trasporto biciclette su mezzi pubblici;
- Favorire lo sviluppo dell'intermodalità dei sistemi di mobilità e di trasporto su mezzi pubblici, anche con riguardo alle modalità organizzative degli stessi e alle frequenze e orari di percorrenza;
- Promuovere la mobilità elettrica e l'infrastrutturazione della rete di ricarica per veicoli a trazione elettrica, al fine di ridurre in maniera significativa le emissioni da traffico, responsabili del 40% delle emissioni inquinanti nella nostra Regione;

- Riorganizzazione degli orari di percorrenza del TPL e delle connessioni intermodali favorendo la continuità dell'asse di fondovalle;
- Progressiva sostituzione dei bus del trasporto pubblico con mezzi a basso impatto ambientale (gas, elettrico, idrogeno);
- Sviluppo di una rete di produzione e distribuzione di idrogeno per il TPL e per i mezzi privati, leggeri e pesanti;
- Adozione di politiche atte a promuovere la mobilità sostenibile attiva, pedonale e ciclabile, anche attraverso incentivi ad hoc per il car sharing, la mobilità dolce e attiva e la riduzione degli spostamenti attraverso lo smart working, il coworking e la promozione di servizi diffusi.

Per l'OP VDA + CONNESSA

AMBITO DI INTERVENTO: Trasporti e mobilità sostenibile

DIRETTRICI STRATEGICHE: Potenziamento ed efficientamento del TPL e Efficientamento della mobilità e trasporto merci

Linee di azione:

- Miglioramento tratta ferroviaria Aosta/Ivrea (elettrificazione; raddoppi selettivi velocizzazione: passaggio al rango C; acquisizione di nuovo materiale rotabile);
- Riorganizzazione intermodale dei trasporti pubblici (riqualificazione stazioni ferroviarie come centri intermodali, ottimizzazione orari);
- Miglioramento dell'accesso della Regione alla rete di alta velocità;
- Valutazione della ripresa / estensione della tratta Aosta/Pré-Saint-Didier/Courmayeur;
- Rilancio dell'Aeroporto regionale "Corrado Gex";
- Impianti a fune: collegamenti intervallivi, rinnovo e manutenzione impianti strategici;
- Sostegno e promozione dell'uso del trasporto pubblico (agevolazioni tariffarie, limitazioni al traffico privato, car sharing e car pooling...);
- Implementazione di servizi a chiamata nelle aree (o nei periodi) a domanda debole;
- Sperimentazione dell'uso dell'idrogeno;
- Azioni per contenere le tariffe autostradali e indirizzare parte dell'elevato traffico della SS26 in autostrada;
- Realizzazione dell'Hub intermodale in Aosta "zona F8".

Per l'OP VDA + SOCIALE

AMBITO DI INTERVENTO: Salute

DIRETTRICE STRATEGICA: Promuovere un approccio trasversale alla salute

Linee di azione:

- Promozione delle necessarie sinergie tra i soggetti preposti alla gestione delle problematiche ambientali ai fini della tutela della salute delle persone;
- Interventi di prevenzione e campagna sensibilizzazione della popolazione alla promozione della salute;
- Tutela della biodiversità alimentare (valorizzazione e recupero delle produzioni locali tipiche) a garanzia della qualità dei prodotti e della salute del consumatore;
- Promozione nelle scuole di conoscenze e competenze per la prevenzione e promozione della salute (dall'educazione alimentare alla sicurezza domestica e sui luoghi di lavoro);
- Pianificazione di obiettivi e azioni intersettoriali basate su un'alleanza tra dimensione culturale e dimensioni sociale e di cura.

Si ritiene, inoltre, utile ricordare che la Regione persegue e promuove, a partire dal 2018, le azioni necessarie per avviare e sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori nonché di promuovere politiche di adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e la gestione dei rischi, di tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse, promuovere sistemi di trasporto sostenibili, promuovere l'occupazione sostenibile e di qualità e sostenere la mobilità dei lavoratori.

Pertanto, la Regione ha certificato di essere un territorio sostanzialmente "carbon free" attraverso il *Bilancio delle emissioni dei gas ad effetto serra della Valle d'Aosta al 2017*, nell'obiettivo di rendere il proprio territorio "fossil fuel free" entro il 2040, e quindi di addivenire ad un modello di sostenibilità ambientale e energetica. Sono inoltre state approvate, come evidenziato nel Rapporto ambientale, con DGR 151 del 22 febbraio 2021, le *Linee guida per la definizione della strategia regionale di decarbonizzazione, contenute nel documento "Roadmap per una Valle d'Aosta Fossil Fuel free al 2040"* e, con DGR 1557 del 29 novembre 2021, la **Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici della Regione autonoma Valle d'Aosta**.

Infine, in collaborazione con il Dipartimento sanità e salute è stato approvato il programma PP9 - *Ambiente, clima e salute* all'interno del **Piano regionale della prevenzione (PRP)**.

Tali Piani dovrebbero essere considerati nell'analisi di coerenza.

Rispetto al Capitolo 8.9 *Piano Energetico Ambientale della Valle d'Aosta (PEAR)*, si segnala la necessità di specificare che il *PEAR 2030* è stato recentemente sottoposto a valutazione ambientale strategica la cui procedura si è conclusa il 26 giugno 2023. Si ritiene pertanto necessario fare riferimento agli obiettivi individuati dal nuovo *PEAR 2030* in fase di approvazione.

Al Capitolo 9. *Analisi di coerenza esterna* sono stati presi in considerazione i 14 obiettivi specifici del PUMS e confrontati con gli obiettivi specifici dei Piani settoriali regionali richiamati al Capitolo 8.

Dall'analisi svolta, relativamente agli obiettivi del PUMS, non risultano incoerenze con detti piani sovralocali. Tuttavia, come specificato in precedenza, la matrice di confronto con il QSR deve essere aggiornato con la Strategia regionale di sviluppo sostenibile approvata dal Consiglio Regionale l'11 gennaio 2023.

Per quanto sopra esposto relativamente al *PEAR 2030*, si chiede di integrare il Capitolo 9.1 *Verifica di coerenza ambientale esterna tra il quadro di riferimento programmatico e pianificatorio e gli obiettivi specifici del PUMS* con una valutazione di coerenza anche con gli obiettivi di decarbonizzazione individuati dal nuovo *PEAR VDA 2030*. Si ritiene infatti che la riduzione di CO₂ attesa indicata nel Rapporto ambientale, seppur tralasciata al 2032, non sia sufficiente a raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione fissati dagli obiettivi della *roadmap Fossil Fuel Free* al 2040 approvata nel 2021 di cui il *PEAR* rappresenta il piano attuativo per alcuni settori fra i quali la riduzione delle emissioni prodotte da settore dei trasporti.

AZIONI DEL PUMS

Per quanto riguarda le azioni previste dal PUMS descritte al Capitolo 6.1 *Le azioni e le politiche del PUMS dell'area Urbana di Aosta* e valutate ai Capitoli 12. *Valutazione qualitativa sulla efficacia delle azioni del PUMS e dei piani connessi rispetto alle componenti ambientali, sociali ed economiche*, e 13. *Valutazione quantitativa sugli effetti ambientali del PUMS e dei piani connessi nei vari scenari*, si esprimono le seguenti osservazioni.

Le azioni del PUMS devono essere orientate anche perseguire obiettivi di adattamento al cambiamento climatico; in considerazione del fatto che Aosta è destinata a diventare una città sempre più calda e quindi a rischio per i soggetti più fragili quali persone anziane, bambini, soggetti con problemi cardiocircolatori, diventa necessario attuare una strategia volta ad aumentare le zone d'ombra tramite la piantumazione di alberi. In tal senso, le infrastrutture quali percorsi ciclabili e pedonali, aree di attestazione, ecc. dovrebbero prevedere un'adeguata copertura arborea tali da rendere fruibili e gradevoli tali percorsi anche nel periodo estivo.

Analogamente, in relazione alla Strategia regionale di sviluppo sostenibile, è necessario che le azioni del PUMS, specificatamente quelle relative ad aumenti tariffari applicati in modo lineare, chiusura al traffico e LEZ non penalizzino le fasce più deboli e svantaggiate aumentando i divari e enfatizzando fenomeni quali quelli relativi alla povertà energetica.

Azione 1) Aosta città di prossimità: i blocchi 15 minuti

Il PUMS specifica che l'importanza della moderazione del traffico scaturisce da alcune considerazioni di carattere generale, in particolare quella legata ad una popolazione in un lento, e irreversibile, processo di invecchiamento con conseguenti difficoltà motorie e di difficile rapporto tra pedonalità e mezzi meccanizzati che condividono spesso la superficie stradale. Il PUMS ha individuato diversi itinerari percorribili entro i 15 minuti di camminata da punti strategici della città verso e da le cerniere di mobilità.

Si tratta di percorsi che attraversano la città incontrando strade di scorrimento, strade locali, strade zone 30, strade ciclabili e/o pedonali. Si evidenzia quindi che queste ultime costituiscono, insieme alle infrastrutture verdi e blu della città, il tessuto connettivo per una città che si promuove attenta ai cittadini (più fragili, bambini, anziani, con limitata capacità motoria, ecc.), attenta alla salute e a contrastare gli effetti negativi dei cambiamenti climatici. È pertanto importante che siano previste, in particolare per le zone pedonali, specifiche infrastrutture di sosta e riposo, quali zone ombrate, vegetazione, sedute, fontanelle, presenza di siepi e di alberi per la riduzione dei rischi provenienti dalle viabilità motorizzate, la diminuzione dello smog e della rumorosità.

Azione 2) Una particolare attenzione alla mobilità dei bambini: le strade scolastiche

Il PUMS propone (temporaneamente o in modo permanente) il divieto al traffico degli autoveicoli per raggiungere le scuole favorendo l'accessibilità da parte degli utenti a piedi, in bici, tramite mezzo di trasporto per disabili o tramite scuolabus. Il RA specifica che tale diversione modale verso la mobilità pedonale comporterà una riduzione della congestione del traffico sulla rete stradale (in particolar modo nelle ore di

punta per le scuole di istruzione) con notevoli benefici in termini di riduzione delle emissioni inquinanti sia atmosferiche (componente aria, inquinamento atmosferico e cambiamenti climatici) che acustiche (componente rumore e vibrazione) in seguito all'abbassamento delle emissioni sonore generate dalle auto.

Sono stati sperimentati in altre città (Torino, per esempio) le strade *CAR FREE* davanti ai plessi scolastici. Si tratta di interventi che hanno trovato piena condivisione da parte degli utenti in quanto creano attorno alle scuole un'area protetta in cui i bambini e genitori trovano occasioni e condizioni più favorevoli per momenti di condivisione e socializzazione al di fuori delle pareti scolastiche e possono diventare, al pari delle vie pedonali, luoghi di ritrovo sicuri nel quartiere anche per la popolazione residente. Si tratta di soluzioni che, contrariamente a quanto affermato nel RA, devono fare tuttavia i conti con la modificazione dei flussi stradali, in particolar modo nelle ore di accesso alle scuole e alla attività lavorative, e essere pertanto potenziale causa di congestionamento del traffico in aree comunque limitrofe alle scuole, creando una maggiore concentrazione delle auto e di conseguenza una maggiore emissione di gas climalteranti nel contesto urbano.

Azione 3) Aosta smart e sostenibile

Il PUMS propone una serie di nuove infrastrutture a servizio degli utenti della strada quali l'introduzione di "nuove colonnine di ricarica, servizi di car e bike sharing ad emissioni zero e la regolamentazione degli accessi all'interno delle aree di pregio, in particolare per la distribuzione della merce acquistata online e per il carico/scarico presso gli esercizi commerciali. Propone inoltre la diffusione dei sistemi di controllo, monitoraggio, regolazione del traffico e informazione all'utenza (sistemi ITS) e la diffusione di nuove tecnologie per la millenium generation come le MaaS (Mobility as a Service) per aggregare, modulare e adeguare in tempo (quasi) reale l'offerta di spostamenti alla domanda".

Richiamando gli aspetti legati alla mobilità sostenibile, si sottolinea che tutte le strade di attraversamento della città fruibili a piedi dovrebbero essere dotate di punti di "sosta attrezzati" e "smart": ciò per incrementare i flussi pedonali, in particolare modo da quei cittadini che "passeggiano" all'interno della città come anziani, mamme con carrozzina, soggetti deboli in generale o con difficoltà motorie, e comunque per chiunque si sposti a piedi, in particolare modo in condizioni climatiche sempre più imprevedibili. Si tratta di una parte importante della popolazione che si sposta all'interno della città, che si auspica in crescita, con l'esigenza di poter sostare in sicurezza, seduti, all'ombra, con una connessione wi-fi di accesso libero, per socializzare, per raggiungere i servizi pubblici o semplicemente passeggiare per svolgere una semplice ma importante attività fisica quali il camminare e perché no, lavorare e studiare (nuove modalità di smart working, smart studying).

Azione 4) Cerniere di mobilità

Il PUMS propone l'individuazione di "cerniere di mobilità" ovvero aree di sosta in grado di favorire i cittadini, che si spostano giornalmente e con ripetitività dalle aree periferiche della città o da comuni della Plaine, "di parcheggiare gratuitamente la propria auto e proseguire a piedi, in bici o con un trasporto collettivo veloce".

Si chiede di sviluppare l'aspetto relativo al coordinamento con altri comuni della *Plaine* interessati dall'individuazione di cerniere di mobilità o comunque dalla gestione di flussi di traffico provenienti dai comuni limitrofi verso la città di Aosta. Ad esempio, si sottolinea il traffico presso il Pont Suaz che registra un numero elevatissimo di transiti da e verso la città, specialmente nelle ore di ingresso e uscita da scuole e attività lavorative. Per quanto riguarda il parcheggio Parini, non è chiaro a quale incremento dei posti auto si faccia riferimento.

Azione 5) Itinerari alternativi per alleggerire la pressione del traffico nel centro città

Il PUMS fa riferimento a interventi già finanziati e propone l'indirizzamento di traffico tramite sistemi ITS. Propone inoltre "la fluidificazione lenta e la messa in sicurezza di 2 intersezioni: una riguarda l'intersezione tra la SS26 e via Croix Noire e una tra la SS26, Salita della Consolata e via De La Pierre".

Anche se si tratta di una azione da gestire nell'ambito del PGTU, si pone l'accento sul fatto che l'azione 5 non contempla la contestuale necessità di mettere in sicurezza altri percorsi che allo stato attuale risultano piuttosto frequentati e privi di adeguati percorsi dedicati quali i collegamenti verso il quartiere Dora, e la tratta da Viale Partigiani lungo via Carducci: tale strada, infatti, è un altro tratto di viabilità pensato e gestito solo come via di scorrimento verso la stazione. Andrebbero inoltre migliorate le direttrici

e le zone di intersezione da e verso le aree collinari della città di Aosta e comunque a monte della sr 26 e via Roma.

Azione 6) Low Emission Zone (LEZ) come strategia di contenimento del traffico privato

Il PUMS propone una strategia per scoraggiare l'utente dell'auto privata ad accedere all'area del centro storico con conseguente riduzione di traffico veicolare e conseguenti migliori prestazioni del TPL su gomma. Proprio per questo, il transito dei mezzi TPL è sempre consentito.

Si chiede di esplicitare maggiormente la funzionalità delle *LEZ*, ovvero di aree a bassa emissione dei gas a effetto serra, per migliorare la qualità dell'aria nel centro storico e la salute dei cittadini e che contestualmente devono essere attivate nuove modalità di fruizione della città e nuove infrastrutture. Si aggiungono alle zone *LEZ* anche le *Zone 30* che, riducendo la fase di accelerazione dei veicoli, comportano la riduzione del consumo di carburante, la quantità di emissioni di CO₂ nonché la rumorosità del traffico. Tali zone sono aree di contestuale fruizione da parte della mobilità dolce, ciclabile e pedonale.

Azione 7) Aosta città turistica

Il PUMS propone l'attrezzaggio di aree camper delle cerniere di mobilità del parcheggio della Consolata, dell'area Sogno e della Porta Sud, per la quale è previsto un terminal a lunga sosta dei bus turistici.

Nel RA si fa riferimento all'azione 4, per quanto riguarda l'attrezzaggio delle aree di sosta, anche finalizzate alla presenza turistica della città. Non è affrontato tuttavia, l'aspetto relativo alla gestione dei turisti che pernottano in città e quindi, tendenzialmente, meno propensi all'uso dei parcheggi di attestamento.

Azione 8) Aosta città sicura: dall'analisi dei dati di incidentalità agli interventi di messa in sicurezza della rete stradale

Il PUMS propone la fluidificazione lenta del traffico e la messa in sicurezza di alcuni nodi critici al fine di rendere la viabilità urbana della città più sicura, producendo quindi benefici alla componente popolazione e salute umana: infatti, specifica il RA, "la fluidificazione lenta del traffico e la messa in sicurezza dei nodi stradali consentiranno di evitare il fenomeno delle code e dello stop and go favorendo gli spostamenti ed ottimizzando i consumi".

Si esprimono perplessità, considerato che alcune azioni volte a riorganizzare il traffico della città sono state già avviate, sull'auspicata riduzione del fenomeno delle code e dello *stop and go* che, in particolari orari di punta (ingresso/uscite da scuola/lavoro) è di fatto aumentato comportando un'ulteriore causa di emissioni di gas climalteranti nell'aria nonché fonte di rumore e vibrazioni.

Azione 9) Il Piano di settore 1: il Piano della Mobilità ciclistica (Biciplan)

Con l'azione 9 il PUMS introduce il Biciplan, primo piano di settore del PUMS, che prevede "15 itinerari di progetto classificati in itinerari primari, secondari e vie verdi" (secondo quanto previsto dall'art. 6 della legge 2/2018 e dalle relative Linee guida per la redazione e l'attuazione del "Biciplan"). Prende in considerazione l'individuazione delle Zone 30 come aree di moderazione del traffico.

Preme sottolineare che l'istituzione di nuove *Zone 30* come la gestione di quelle esistenti, non deve essere una mera limitazione della velocità ma deve prevedere interventi infrastrutturali che favoriscono oltre che i ciclisti, come specificato nel PUMS, anche i percorsi pedonali con la creazione di aree adibite a scopi sociali: a tale scopo vanno messe in atto azioni concrete, come la scelta di dissuasori della velocità, riduzione delle corsie, ecc... Si rammenta che le *Zone 30* vanno intese come vere *Isole ambientali IA* (previste dal Codice della strada), ovvero aree concepite e realizzate a misura delle utenze deboli (pedoni e ciclisti), nelle quali devono essere adottate specifiche regole: limiti di velocità, divieti, sensi unici, regolamentazione della sosta, miglioramento dei trasporti pubblici e opere di arredo, differenziazione dei livelli e delle pavimentazioni, arredi, illuminazioni efficaci, verde urbano. Esse devono rientrare tra gli obiettivi di riqualificazione urbana dei quartieri e la loro realizzazione si attua attraverso interventi che interessano l'intera rete stradale di quartiere. Si suggerisce quindi di pensare anche a individuare, all'interno delle maglie della "rete principale urbana", in particolare per quelle più trafficate e/o periferiche, le zone denominate *Isole ambientali*, composte esclusivamente da strade locali; in queste zone gli interventi sono finalizzati al recupero della vivibilità degli spazi urbani. Gli interventi per una riqualificazione urbana della rete locale devono essere quindi indirizzati a moderare la preminenza dell'automobile, a "tranquillizzare" il traffico e alla pacifica convivenza di autoveicoli, biciclette e pedoni. È necessario recuperare lo spazio strada e ridistribuirlo più equamente fra tutti i suoi utilizzatori, che

hanno pari diritti. Per ottenere variazioni di comportamento dei cittadini-utenti occorrono particolari precauzioni attuative. Pertanto occorre, sia attuare un intervento diffuso sull'intera città (come le IA), sia fornire agli utenti, contestualmente alle restrizioni sulla velocità (30 Km/h), consistenti ed attraenti vantaggi, attraverso la riqualificazione dello spazio pubblico (accessibilità, sicurezza, identità, vivibilità). Ciò significa, in pratica, precedenza di transito dei pedoni e dei ciclisti rispetto ai veicoli motorizzati all'interno delle IA. Si tratta in sostanza di far assimilare ai cittadini-utenti dello spazio pubblico – attraverso un'attenta e funzionale riprogettazione dello spazio medesimo – le differenze sostanziali d'uso tra la rete stradale principale (destinata allo scorrimento veicolare) e le IA a servizio della residenza e delle relative attrezzature di base.

Azione 10) Il Piano di settore 2: Il Piano del Trasporto Pubblico Urbano (PTPU)

Osservazioni già esplicitate nelle premesse.

Azione 11) Il Piano di settore 3: Il Piano Urbano della Sosta

Il PUMS introduce con il Piano Urbano della Sosta il terzo piano di settore. Il PGTU ha già previsto una revisione della struttura tariffaria del sistema sosta al fine di disincentivare l'accesso prolungato con l'auto privata alle aree centrali della città, favorendo così l'uso delle aree di sosta di interscambio. Il PUMS ha ulteriormente rielaborato la revisione del sistema di sosta, ampliando i nuovi orari a pagamento (sarà eliminata la fascia gratuita dalle 12.00 alle 14.00) e aumentando complessivamente, anche se in modo differenziato, le tariffe orarie.

Si concorda con la valutazione che in generale *Le azioni proposte dal Piano Urbano della sosta inoltre potranno produrre effetti positivi sulla componente popolazione e salute pubblica poiché, oltre a incidere sulla qualità ambientale in ambito urbano, favorisce nelle fasce di popolazione più giovane (bambini e ragazzi) comportamenti più sani, importanti per il contrasto di alcune patologie (ad esempio la tendenza all'obesità) e per uno sviluppo psico-fisico armonico.* Tuttavia, le scelte operate dal piano della sosta, incentrate principalmente all'incremento delle tariffe orarie dei parcheggi a pagamento, sembrano essere in netto contrasto con gli obiettivi 4 e 5 del PUMS che sono volti a garantire la mobilità alle persone a basso reddito e alle persone con mobilità ridotta e anziana. Anche i parcheggi in struttura, individuati nelle aree di cerniera, subiscono un incremento del costo, con la probabile conseguenza di un minore utilizzo delle stesse, in controtendenza di quanto auspicato dal PUMS e contrariamente a quanto indicato nell'azione 4 che prevede parcheggio gratuito per le cerniere di mobilità, nel caso di utenti provenienti da comuni limitrofi che si spostano giornalmente e con ripetitività verso Aosta. Questa scelta potrebbe essere, invece, estesa anche a tutti gli utenti, come residenti in altri comuni della valle e turisti, che si recano nel Capoluogo promuovendo quindi in modo diffuso comportamenti responsabili e sostenibili. Si ricorda, inoltre, che la SRSvS 2030 ha individuato, tra gli obiettivi di sviluppo della mobilità sostenibile, oltre alla promozione della mobilità attiva – pedonale e ciclabile - anche l'incentivazione di veicoli a basse emissioni di carbonio, sia nel pubblico che nel privato: ne consegue che potrebbe essere presa in considerazione, come per altro già sperimentato, una agevolazione tariffaria per le auto private ad emissioni zero.

Si chiede, infine, conferma dei previsti 400 posti in più nel parcheggio del Parini.

Azione 12) Il Piano di settore 4: Piano della Logistica Sostenibile

Nessuna osservazione.

Al Capitolo 4. *Il quadro dei punti di forza e di debolezza nel sistema di mobilità di Aosta* si evidenzia che:

- Rete viaria, Punti di forza: *Negli anni l'eliminazione di numerose intersezioni semaforizzate e la loro sostituzione con rotatorie ha favorito una maggiore sicurezza per i veicoli privati: si crede tuttavia che questi interventi abbiano diminuito la fruibilità degli attraversamenti allungandone i percorsi sia per pedoni che ciclisti, pertanto avrebbe dovuto essere anche valutato come punto di debolezza, in un'ottica di potenziamento della mobilità attiva.*
- Trasporto pubblico su gomma, Punti di debolezza: *Diverse fermate non tutelano l'accessibilità alle persone con disabilità fisica o ridotta capacità motoria: si sottolinea anche che risultano spesso prive di pensiline o panchine di attesa.*
- Trasporto pubblico in sede fissa, Punti di forza: *Sviluppo est-ovest dell'infrastruttura ferroviaria, ben inserito nel contesto urbano di Aosta e della Plaine: non si comprende cosa si intenda.*
- Mobilità ciclopedonale, Punto di forza: *Presenza di un centro storico compatto e a misura di pedoni e ciclisti. Valenza storico-architettonica (Mura romane), parzialmente protetto dai flussi veicolari (ZTL-*

zone a traffico limitato e AP-area pedonale): non si condivide tale punto di vista in quanto nel centro storico la viabilità pedonale è molto frequentata e pertanto l'uso della bici non può essere compatibile con quello pedonale, se non con l'individuazione di percorsi dedicati.

- Sosta e parcheggi, Punti di forza: *Presenza di numerosi parcheggi in struttura per oltre 1.500 stalli auto: parcheggio Ospedale Umberto Parini, parcheggio Carrel, parcheggio Consolata, parcheggio de la Ville (Porta Sud): il RA non evidenzia l'attuale difficoltà di accesso a causa della viabilità a doppia linea continua che impedisce l'attraversamento della corsia a chi proviene da Ovest, tuttavia nella Relazione generale, al capitolo 13.4.1 relativo alla *fluidificazione lenta del traffico*, il PUMS specifica che “La rotonda, già oggi congestionata nelle ore di punta, andrà a caricarsi maggiormente in vista dell'ampliamento previsto dell'ospedale. **È inoltre stato chiesto di prevedere un innesto a mano destra verso il parcheggio Parini per le provenienze da ovest. Attualmente, infatti, non è consentita la svolta a sinistra per chi viene da ovest.**”.*

Al Paragrafo 11.4. *Biodiversità ed ecosistema urbano*: si segnala che la frase “nel territorio di interesse del PUMS e dei suoi piani connessi risultano essere presenti...” potrebbe essere fuorviante in quanto i siti di Rete Natura 2000 elencati sono presenti in tutto il territorio regionale e non esclusivamente nel territorio di interesse del PUMS.

Si chiede, a tal proposito, se sia stata valutata l'interferenza delle azioni previste dal PUMS con la *Rete ecologica regionale* attualmente in fase di studio nell'ambito del progetto europeo transfrontaliero *Biodiv'connet* che, oltre a individuare la connettività ecologica della Regione, definirà alcuni interventi di miglioramento e ripristino della continuità ecologica esistente.

MONITORAGGIO

Al Capitolo 15. *La misura delle politiche adottate: gli indicatori di monitoraggio* è stato definito, come richiesto dalle linee Guida del DM 4 agosto 2017 (adeguate e integrate con il DM 8 agosto 2019), un sistema di indicatori per la valutazione dell'effettivo perseguimento degli obiettivi del PUMS.

Si ricorda che nelle Premesse della Relazione del PUMS è richiamato il Programma di Governo il quale delinea una strategia ben precisa per la mobilità della città di Aosta, strategia che punta ad una graduale riduzione degli inquinanti da traffico verso una prospettiva *fossil fuel free* da raggiungere prima del 2040: obiettivo perseguibile attraverso lo sviluppo di sistemi di trasporto e di spostamento, alternativi all'uso dell'auto.

Il programma di governo del Capoluogo si esprime sottolineando che:

“Obiettivo del PUMS è quello di soddisfare le necessità di mobilità delle persone, e delle merci, al fine di migliorare la qualità della vita nel territorio comunale, in accordo con le linee guida europee che prevedono:

- *di migliorare l'accessibilità per tutti, senza distinzioni di reddito o status sociale;*
- *di accrescere la qualità della vita e l'attrattività dell'ambiente urbano;*
- *di migliorare la sicurezza stradale e la salute pubblica;*
- *di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e il consumo di energia;*
- *la fattibilità economica, l'equità sociale e la qualità ambientale (...)*”.

Le attività di monitoraggio obbligatorio dovranno essere avviate a partire dall'approvazione del PUMS, e dovranno consentire di valutare l'effettivo perseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano.

Sempre nel Capitolo 15 è specificato che il monitoraggio, considerata già avvenuta la raccolta dei dati necessari per la stima degli indicatori ex ante, potrà essere sviluppato secondo le seguenti fasi:

- raccolta dei dati necessari per la stima degli indicatori ex post, da monitorare con cadenza biennale;
- confronto indicatori ex ante ed ex post per la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza degli interventi previsti dal piano;
- eventuale riconsiderazione critica degli interventi nel caso in cui il suddetto confronto evidenzia risultati al di sotto delle attese, con conseguente indicazione delle correzioni da apportare agli interventi di Piano (o alle modalità di realizzazione e gestione degli interventi);
- eventuale revisione dei target da conseguire.

Gli indicatori sono misurati su target che prevedono il confronto tra:

- la situazione attuale;
- i valori attesi nel breve-medio periodo (5 anni);

– i valori attesi nel medio-lungo periodo (scenario finale PUMS a 10 anni).

Nella Relazione generale del PUMS, al Capitolo 21.2 *Indicatori di Monitoraggio* è riportata la tabella impostata secondo lo schema proposta dal DM 4 agosto 2017. In particolare riporta nella prima colonna le indicazioni delle linee guida PUMS.

Si chiede, per una maggiore chiarezza della tabella di inserire una nuova colonna che riporti le *4 Aree di interesse* di cui all'allegato 2, Capitolo 2 del suddetto DM, ovvero:

- a) *efficacia ed efficienza del sistema di mobilità;*
- b) *sostenibilità energetica ed ambientale*
- c) *sicurezza della mobilità stradale*
- d) *sostenibilità socio-economica*

ed eventualmente anche i relativi macro-obiettivi minimi obbligatori sempre come declinati nel DM.

Si richiede questa integrazione allo scopo di rendere il cruscotto degli indicatori di più immediata e completa lettura, considerato quanto previsto al Capitolo 21.1.3 *Il percorso partecipato nella fase di monitoraggio* della Relazione stessa, ovvero che **“Il percorso partecipato dovrà essere presente anche nella fase del monitoraggio con lo scopo di verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali problemi e criticità che ostacolano la regolare attuazione del Piano. Si potranno prevedere forme di partecipazione straordinarie legate ad attuazioni di specifiche politiche o azioni previste dal PUMS che, per la loro importanza, richiedono lo sviluppo di forme differenziate di coinvolgimento degli stakeholders.”**.

Si ritiene importante questo aspetto in quanto al monitoraggio del Piano è affidato il compito di segnalare eventuali scostamenti tra le previsioni e il reale andamento degli indicatori e quindi dell'attuazione del Piano, e poiché il conseguimento degli obiettivi in termini di riduzione dell'incidentalità, della mortalità, delle malattie croniche riconducibili all'inquinamento dell'aria, consente di approcciare correttamente il tema della sostenibilità ambientale, economica e sociale del PUMS.

I risultati della valutazione dovrebbero quindi essere condivisi nell'ambito di consultazioni pubbliche, consentendo in tal modo a tutti gli attori coinvolti di prendere in considerazione i riscontri ottenuti e apportare le necessarie correzioni (ad esempio, se gli obiettivi sono stati ormai raggiunti, oppure se le misure sembrano entrare in conflitto tra loro o sono subentrati fattori che hanno mutato il contesto di riferimento).

Un importante strumento con cui si suggerisce di confrontarsi, sono Linee Guida europee *ELTIS*, già riferimento normativo delle linee guida nazionali: si tratta di un documento, alla sua seconda edizione, che dà indicazioni su come predisporre un PUMS e che individua come basi di un piano urbano della mobilità sostenibile i seguenti principi:

- Pianificare la mobilità sostenibile nell'“area urbana”
- Cooperare superando i confini istituzionali
- **Coinvolgere i cittadini e i soggetti interessati**
- Valutare l'efficienza attuale e futura
- Definire una visione a lungo termine e un piano di attuazione chiaro
- Considerare tutti i modi di trasporto in una visione integrata
- Garantire la qualità
- **Organizzare monitoraggio e valutazione**

Circa gli obiettivi della valutazione ex-post, le Linee Guida *ELTIS* individuano tre esigenze principali:

1. verificare i progressi verso il conseguimento degli obiettivi;
2. identificare le criticità da superare per l'attuazione del Piano entro i tempi stabiliti;
3. **informare regolarmente gli stakeholders e i cittadini sui progressi nell'attuazione delle misure.**

In ambito nazionale, le Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (DM 04/08/2017), focalizzano l'attenzione sul sistema di monitoraggio del Piano, rispetto al quale si raccomanda *la costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione che consenta di valutare l'effettivo conseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano*. Il sistema degli indicatori è poi dettagliatamente descritto e specificato in un apposito Allegato al decreto.

Operativamente, il monitoraggio si articola attraverso due tempistiche distinte, il monitoraggio in itinere, che avviene con cadenza biennale dall'approvazione, e il monitoraggio ex post che avviene ogni 5 anni con l'aggiornamento sostanziale del Piano.

Il confronto tra indicatori consente la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza delle azioni previste dal Piano, l'eventuale riconsiderazione critica delle azioni nel caso in cui il suddetto confronto evidenzi risultati al di sotto delle attese, le conseguenti indicazioni sulle correzioni da apportare alle azioni di Piano (o alle modalità di realizzazione e gestione degli interventi), l'eventuale revisione dei target da conseguire.

Le fasi di monitoraggio in itinere e ex post dovrebbero quindi essere accompagnate da un processo partecipativo dei vari portatori di interesse, in analogia con quanto avvenuto nella fase iniziale di redazione del Piano, nelle fasi di informazione, attuazione e realizzazione del PUMS.

Infine, sempre relativamente alla verifica di coerenza con la vigente Strategia regionale di sviluppo sostenibile (SRSvS 2030), si evidenzia la necessità di coordinare gli indicatori individuati dal PUMS con quelli previsti dalla suddetta Strategia che, relativamente agli obiettivi strategici attinenti alla mobilità sostenibile, agli effetti dei cambiamenti climatici dovuti alle emissioni dei gas climalteranti nonché alla salute delle persone (OP Vda+verde, Vda+connessa, Vda+sociale), ha individuato una set di indicatori e relativi target, come sintetizzati nella seguente tabella:

OP vda	ambito di intervento	GOAL Agenda 2030	INDICATORI	FONTE	DATO ATTUALE	valore ITA	TARGET
verde	BIO DIVERSITA'	15	Impermeabilizzazione e consumo di suolo pro capite	ISPRA	2,92%	7,64%	2,92%
		15	Indice di copertura del suolo	ISPRA	2,1%	7,10%	2,10%
verde	CAMBIAMENTO CLIMATICO ACQUA ARIA	13	Popolazione esposta al rischio di alluvioni	ISPRA	3,6%	4,10%	3,4%
		13	Emissioni di gas serra a effetto serra pro-capite	ISPRA	6,9	9,4	5,5
		11	Qualità dell'aria urbana – PM10	ISTAT / BES	5	40,8	3
		13	Giorni con precipitazione estremamente intensa	ISTAT	0	0	
		13	Giorni consecutivi senza pioggia	ISTAT-CREA	24	16	
		13	Indice di durata dei periodi di caldo	ISTAT/BES	12	14	
verde	ENERGIA E DECARBONIZZAZIONE	12	percentuale veicoli elettrici (trasporti)	ACI	0,16%	0,16%	15%
verde	TERRITORIO E PAESAGGIO	11	Incidenza delle aree di verde urbano sulla superficie urbanizzata della città	ISTAT	6,9	8,5	
connessa	TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	11	Famiglie che dichiarano difficoltà di collegamento con mezzi pubblici nella zona in cui risiedono	ISTAT	27,1	30,2	22,1
		9	Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario	ISTAT	3,6	5,0	8,6
		9	Utenti assidui dei mezzi pubblici	ISTAT/BES	10	12,5	15
		11	Persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati	ISTAT	69,6	75,0%	64,6
		11	Densità di piste ciclabili nei Comuni capoluogo (km per 100 kmq di superficie territoriale)	ISTAT	34,6	24,2	44,6
		11	Superficie delle aree pedonali nei Comuni per ripartizione geografica	ISTAT	5,9	45,7	
		11	Presenza di servizi di car sharing nei comuni	ISTAT	0		10%
		11	Presenza di servizi di bike sharing e scooter sharing nei comuni capoluogo	ISTAT	23,2	19,0	28,2
		11	Passeggeri trasportati dal TPL nei comuni capoluogo di provincia per abitante	ISTAT	12,5		17,5
		3	Numero feriti per incidenti stradali	ISTAT	278	159248	212

OP vda	ambito di intervento	GOAL Agenda 2030	INDICATORI	FONTE	DATO ATTUALE	valore ITA	TARGET
sociale	SALUTE	3	Sedentarietà: Proporzione standardizzata di persone di 14 anni e più che non praticano alcuna attività fisica	ISTAT	25,8	33,8%	23,0%

Struttura pianificazione territoriale:

“In riferimento alla vs. nota prot. n. 4690 del 21 giugno 2023, esaminata la documentazione relativa al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) dell’area urbana di Aosta assoggettato a procedimento di VAS ai sensi dell’articolo 11 della l.r 12/2009, e dell’articolo 14 della Parte Seconda del D.lgs. 152/2006, per quanto di competenza, si formulano le seguenti osservazioni.

In generale, si constata che il documento non sembra approfondire un’utile verifica di coerenza con le recenti scelte contenute nel Piano generale del traffico urbano, rispetto al quale la programmazione della mobilità sostenibile deve essere coordinata e integrata.

Mobilità elettrica e infrastruttura di servizio

Nell’ambito della rivalutazione delle funzioni, degli utilizzi e delle nuove realizzazioni degli spazi pubblici a parcheggio, sia in struttura che in superficie, si ritiene indispensabile un approccio volto a valorizzare al massimo tali aree pubbliche prevedendo l’inserimento di impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica.

La proposta, in particolare, può ritenersi funzionale al conseguimento della previsione nazionale al 2030 di una potenza aggiuntiva ricavata da fonti rinnovabili, necessaria per raggiungere gli obiettivi fissati dal PNIEC e rispondere ai nuovi obiettivi derivanti dall’attuazione del pacchetto “Fit for 55”, anche alla luce del pacchetto “Repower UE”. L’argomento, si ricorda, è oggetto di specifici decreti attuativi dell’articolo 20, commi 1 e 2, del decreto legislativo n. 199 del 2021.

La produzione di energia che deriva da tali allestimenti può inoltre risultare di supporto alla rete elettrica in funzione delle necessità di alimentazione delle colonnine di ricarica, soprattutto in ragione della previsione dell’incremento di auto elettriche in circolazione nel prossimo decennio.

Con riferimento all’infrastrutturazione di supporto alla mobilità elettrica, emerge che il Piano non approfondisce sufficientemente, mediante appropriati modelli di stima, l’incremento delle auto elettriche circolanti. I valori indicati, pertanto, potrebbero risultare sottostimati soprattutto rispetto al momento finale del periodo di riferimento. Conseguentemente, le previsioni di nuova installazione di colonnine di ricarica da collocare negli spazi pubblici potrebbero risultare insufficienti.

L’esigenza di infrastrutturazione sopra descritta dovrebbe comunque coordinarsi, inquadrandosi in un disegno progettuale unitario di adattamento della città al cambiamento climatico, con la necessità di incrementare il verde pubblico anche attraverso la messa a dimora di alberi nelle aree di sosta, nel quadro delle azioni di contrasto alla formazione delle isole di calore in ambito urbano.

Attraversamento veicolare trasversale

Il Piano sceglie l’azzeramento di fatto dell’asse stradale per il flusso veicolare privato di transito est-ovest (e viceversa) delle vie Festaz e Torino che, con senso unico di marcia, convergono entrambe verso il nodo di piazza Manzetti attraverso la convergenza dei sensi unici sul semaforo di via della Stazione e quindi della rotonda della stazione. Rispetto a tale scelta programmatica, si nutrono dubbi che la previsione della modificazione della distribuzione del traffico veicolare della rotonda sia sufficiente a garantire gli ulteriori flussi di traffico che, inevitabilmente, proverrebbero da nord. A tale proposito risulta necessario un esame maggiormente approfondito che tenga conto dei reali flussi in funzione della capacità di progetto immaginata nella nuova configurazione planimetrica della rotonda.

Sempre con riferimento alle esigenze di mobilità trasversale dell’area urbana, si prende atto che a fronte dell’annullamento dell’attuale asse via Festaz-via Torino il Piano prevede la realizzazione di un nuovo asse, posto a sud della ferrovia, mediante la prosecuzione di via Paravera. È condivisibile la funzionalità della nuova impostazione rispetto alle esigenze di attraversamento trasversale ma si rileva d’altra parte che, per la sua collocazione, il nuovo asse risulta estraneo alle funzioni di distribuzione puntuale urbana e di accesso alla città storica assolta dall’attuale asse via Festaz-via Torino.

In ogni caso il nuovo asse, oltre a supportare i carichi di percorrenza trasversale della città, risulterebbe utile anche nella funzione di servizio delle aree meno centrali, ma comunque a forte vocazione residenziale, commerciale, sportiva e ricreativa, collocate nei quartieri ad est e ad ovest del nucleo storico.

Parcheggi di interscambio - Trasporto pubblico

Il Piano propone che la maggior parte del traffico veicolare in entrata verso il centro urbano si attesti in alcuni parcheggi di interscambio posti nella prima “cintura” o sul territorio dei comuni confinanti, e lì sia concentrato. Il flusso veicolare, e quindi il traffico e l’inquinamento relativi, è pertanto convogliato in quattro punti specifici individuati per intercettare i flussi provenienti dalle aree esterne, posti in corrispondenza degli accessi principali alla città. La previsione di Piano introduce quindi una nuova forma di centralità individuabile nelle aree in cui sono previsti i parcheggi di attestamento rispetto alle quali è necessario porre un’adeguata attenzione affinché sia scongiurata l’ipotesi di originare dei “non luoghi”, a svilimento dell’ambiente urbano. Nel contesto delineato, dai parcheggi di interscambio il centro cittadino è raggiungibile con il trasporto Pubblico (le attuali navette verde e rossa oltre alla linea 29) con cadenza prevista ogni 15 minuti. Si ritiene che la frequenza immaginata non sia coerente con un auspicato quadro esigenziale corrispondente ad un contesto urbano ma siano necessari intervalli molto più brevi, preferibilmente definiti in 5 minuti e comunque non superiori a 10 minuti. Così come impostato il trasporto pubblico, ovvero in assenza di una frequenza che ne garantisca un uso davvero “urbano”, si esprimono perplessità sul fatto che si possa davvero ottenere una “rivoluzione” del modo di accedere alla città, e di viverla, nel senso auspicato dal Piano. A fronte di una richiesta agli utenti di trasformazione delle proprie abitudini troppo impegnativa e con benefici troppo bassi, vi è il forte rischio di ottenere riduzioni minime del traffico gravante nel centro cittadino. A tale proposito, si rileva che la documentazione del Piano è carente di precisi modelli di previsione che quantifichino una significativa riduzione del traffico cittadino.

In sintesi rimane il rischio, elevato, che siano in numero residuale coloro che sarebbero invogliati a lasciare l’auto nei parcheggi di attestamento essendo poi disposti ad utilizzare il mezzo pubblico per percorrere “l’ultimo miglio” in un tempo che, sommando l’attesa e il viaggio, sarebbe prossimo alla mezz’ora. La scelta di fare attestare tutto il traffico in “periferia” deve quindi essere riequilibrata da un servizio pubblico di navette estremamente efficiente.

Infine, si ritiene che sia da riconsiderare la scelta di non garantire il trasporto pubblico nei giorni festivi nei quali, evidentemente, l’accesso al centro cittadino richiederebbe una apposita diversa regolamentazione o strategia di gestione.

Nell’ipotesi di riprogrammare il trasporto pubblico in considerazione dell’esigenza di intensificare le corse, è necessario valutare attentamente la conseguente necessaria revisione dei costi e delle infrastrutture di servizio. Si suggerisce, inoltre, di valutare l’articolazione di un trasporto pubblico a chiamata utile a soddisfare le esigenze di mobilità delle persone a ridotta capacità motoria.

Si rileva anche che la previsione di introdurre una navetta che di fatto ha quale unica funzione quella di collegare i due lati della ferrovia evitando l’uso del sottopassaggio pedonale appare poco utile, soprattutto in considerazione dell’importante tempo impiegato che è determinato, oltre che dal tragitto, anche dalla cadenza prevista di 15 minuti. L’attrattività del trasporto pubblico così progettato non è sufficiente se rivolta a sostituire un percorso che richiede pochi minuti a piedi mediante l’utilizzo del sottopassaggio esistente.

Infine, con riferimento alle valutazioni presenti all’interno del capito “Aosta città di prossimità: i blocchi 15 minuti”, si rileva che i tempi di percorrenza a piedi stimati per il collegamento dei vari punti di interesse risultano estremamente ridotti, riferibili soltanto ad una popolazione in buona forma fisica e pertanto per nulla significativi per la quota di popolazione anziana o con una capacità motoria, anche di poco, limitata.

Strade scolastiche

Si condivide l’attenzione riservata alle scuole con la scelta di predisporre le “strade scolastiche” prevedendo il divieto al traffico degli autoveicoli nell’area di accesso in modo che la popolazione a piedi, in bicicletta, tramite mezzo di trasporto per disabili o tramite scuolabus possa raggiungere la scuola stessa. D’altra parte, si ritiene che tale scelta non possa prescindere dalla previsione di collocare nelle vicinanze della scuola piccole aree di sosta breve, utili per l’accompagnamento degli studenti più piccoli.”;

Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette:

“In relazione alla nota, n. prot. 4690/TA del 21 giugno 2023, visto il contenuto del rapporto ambientale relativo alla VAS in oggetto e l’allegato screening di incidenza, si rileva che tutti gli interventi attivi previsti dalle azioni non immateriali del Piano, non intercettano siti della rete Natura 2000 o altro tipo di area protetta, per cui la loro realizzazione non induce modifiche dirette a carico di habitat o specie di flora di interesse comunitario.

Per quanto riguarda la componente faunistica, si ritiene importante per la conservazione di specie di interesse conservazionistico quali uccelli migratori, invertebrati, chiroteri – a questo proposito si ricorda la presenza della colonia riproduttiva di *Rhinolophus ferrumequinum*, specie in Allegato II della direttiva 92/43/CE, nella cattedrale di Aosta, inclusa nel sito Natura 2000 IT1205034 Castello e miniere abbandonate di Aymavilles – considerare tra gli obiettivi del Piano anche la riduzione dell'inquinamento luminoso (illuminazione pubblica di strade, parcheggi, piste ciclabili).

Si chiede, pertanto, di inserire nelle misure di mitigazione a favore della conservazione della biodiversità, indicazioni gestionali per limitare l'inquinamento luminoso, individuate nell'ambito della Rete ecologica della Valle d'Aosta, in fase di ultimazione.

Tali misure prevedono essenzialmente:

1. l'utilizzo diffuso di sensori di movimento e di timer, ideali per siti a passaggio ridotto quali strade secondarie, parcheggi, piste ciclabili, aree residenziali;
2. la regolamentazione dell'intensità luminosa privilegiando l'uso di LED, scegliendo moduli con temperature di colore inferiore ai 2700 K ed escludendo quelli a luce fredda;
3. dove possibile, l'aumento della componente vegetazionale lungo i percorsi per sfruttarne l'effetto schermante.

Infine, relativamente al previsto ripristino della linea ferroviaria Aosta-Pré- Saint-Didier, si fa presente che è stata recentemente documentata, in una galleria nel comune di Sarre, la presenza di una colonia riproduttiva di grandi *Myotis*, specie in Allegato II della direttiva 92/43/CEE. Per tale motivo, gli interventi che interesseranno tale infrastruttura dovranno essere sottoposti alla procedura di VInCA, ai sensi della l.r. n.8/2007.”;

PAOLO BAGNOD

PRESIDENZA DELLA REGIONE

Struttura gestione e regolarità contabile della spesa e contabilità economico – patrimoniale

Annotazioni a scritture contabili

Atto non soggetto a spesa

L'INCARICATO

IL DIRIGENTE

IL DIRIGENTE RESPONSABILE DEL CONTROLLO CONTABILE

REFERTO PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto certifica che copia del presente provvedimento è in pubblicazione all'albo dell'Amministrazione regionale dal 19/08/2023 per quindici giorni consecutivi, ai sensi dell'articolo 11 della legge regionale 23 luglio 2010, n. 25.

IL SEGRETARIO REFERTO