

# REGIONE AUTONOMA DELLA VALLE D'AOSTA

## COMUNE DI AOSTA

LAVORI DI COSTRUZIONE DI MARCIAPIEDI SULLA EX STRADA STATALE N° 27 NEL TRATTO COMPRESO TRA VIALE G.S. BERNARDO E L'INNESTO CON LA STRADA REGIONALE N° 38 DI EXCENEX, CON REALIZZAZIONE DI UNA ROTONDA ALLA CONFLUENZA CON VIA DELLE BETULLE E VIA EDELWEISS

STRALCIO PER ADOZIONE ED APPROVAZIONE VARIANTE NON SOSTANZIALE AL PRGC VIGENTE

### PROGETTO DEFINITIVO

#### 15) RAPPORTO PRELIMINARE VAS

#### ZIMATEC

STUDIO ASSOCIATO DI INGEGNERIA

Sede legale e operativa:

Corso Ferrucci 77/10 - 10138 TORINO

Tel. 011/4308888 - 4342254

E-mail [zimatec@zimatec.it](mailto:zimatec@zimatec.it)



*Dott. Ing. Flavio RE*

#### Dott. Ing. Davide TOUSCOZ

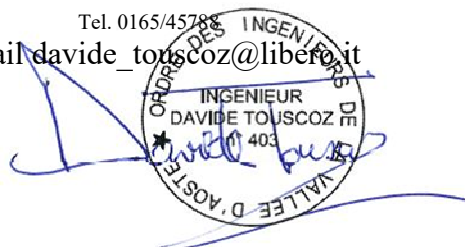
STUDIO DI INGEGNERIA

Dott. Ing. PIERO BAL

Corso Lancieri di Aosta, n. 4 - 11100 AOSTA

Tel. 0165/45788

E-mail [davide\\_touscoz@libero.it](mailto:davide_touscoz@libero.it)



## SOMMARIO

1.	PREMESSA.....	2
1.1.	Proponente .....	3
1.2.	Oggetto della Variante .....	3
1.3.	Localizzazione delle aree interessate dalla Variante Non Sostanziale .....	4
2.	RAPPORTO PRELIMINARE.....	5
2.1.	Illustrazione dei contenuti urbanistici e territoriali della Variante .....	5
2.1.1.	I riferimenti amministrativi del PRG sovraordinato .....	5
2.1.2.	Descrizione della variante non sostanziale .....	5
2.1.3.	Quadro conoscitivo/territoriale .....	14
2.2.	Quadro normativo di riferimento .....	17
2.3.	Analisi effetti ambientali della Variante .....	17
2.3.1.	Caratteristiche della Variante, con riferimento ai possibili effetti sull'ambiente .....	17
2.3.2.	Analisi degli effetti ed eventuali misure di mitigazione .....	19
2.3.3.	Considerazioni conclusive .....	22
	ALLEGATI.....	23

## **1. PREMESSA**

Il presente rapporto costituisce elaborato ai fini della Verifica di Assoggettabilità a VAS (**Valutazione Ambientale Strategica**) e contiene le indicazioni che la Struttura competente in materia di VAS dovrà prendere a riferimento per la suddetta verifica della variante non sostanziale al PRGC vigente, proposta dal Comune di Aosta.

La presente relazione ha pertanto lo scopo di consentire all'autorità competente di verificare (previa consultazione con i soggetti competenti individuati) se sarà necessario o meno procedere con il procedimento di VAS.

Il Rapporto preliminare contiene gli elementi che consentono all'autorità competente (struttura VAS) di valutare:

- le analisi svolte per la verifica della sussistenza di effetti ambientali significativi;
- le risposte fornite alle problematiche ambientali mediante l'individuazione delle eventuali mitigazioni e compensazioni, senza necessità di eseguire ulteriori valutazioni.

La finalità della verifica, che costituisce parte integrante del processo di valutazione ambientale strategica, è quella di determinare se l'attuazione della Variante possa produrre effetti significativi sull'ambiente e di stabilire di conseguenza la necessità di procedere, o meno, alla VAS.

I contenuti del rapporto sono funzionali all'ambito territoriale interessato e alla portata dei potenziali effetti ambientali delle Varianti in esame. Il grado di approfondimento risulta proporzionale ai contenuti della Variante, e in particolare ai suoi potenziali effetti sull'ambiente considerato nella sua più ampia accezione del termine.

La verifica di assoggettabilità a VAS si rende necessaria ai sensi di quanto disposto dall'art. 12 bis della l.r. 11/1998 per le varianti sostanziali parziali, e ai sensi dell'art. 8 della l.r. 12/2009 per le varianti non sostanziali e per i Piani Urbanistici di dettaglio (qualora presentino le caratteristiche di cui all'art. 6, comma 1 e 2 della l.r. 12/2009). Tale esigenza di valutazione si è resa indispensabile a causa della dichiarata incostituzionalità del comma 1 dell'art. 16 della l.r. 11/98, da parte della suprema corte, che esonerava dalla verifica di assoggettabilità le varianti non sostanziali come quella in oggetto.

La verifica di assoggettabilità a VAS si limita *“ai soli effetti significativi sull’ambiente che non sono stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati”* (es. nel caso di PRG sovraordinato che sia già stato oggetto di VAS o in ogni caso di valutazione ambientale).

## **1.1. Proponente**

Il proponente la Variante non sostanziale è il **Comune di AOSTA**.

## **1.2. Oggetto della Variante**

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Aosta vigente, è stato approvato con deliberazione di Consiglio Comunale nr. 76 del 25/11/2009 e pubblicato sul BUR nr. 50 del 15/12/2009.

Nel corso degli anni il Testo Vigente è stato adeguato con tutta una serie di Varianti non Sostanziali, l’ultima delle quali è stata approvata con deliberazione di Consiglio Comunale nr. 103 del 26/11/2020.

Come spiegato negli elaborati progettuali l’attuale progettazione non è completamente coerente con il P.R.G.C., in quanto non tutti i sedimi degli interventi previsti sono contenuti nelle Tavole della Viabilità dello Strumento Urbanistico Vigente.

Una parte degli interventi previsti nel presente progetto non sono coerenti con lo strumento urbanistico comunale vigente in quanto i lavori finalizzati alla realizzazione dei marciapiedi ricadono su aree private non ancora vincolate, per cui risulta necessario attivare l’iter di adozione della variante non sostanziale al P.R.G.C.

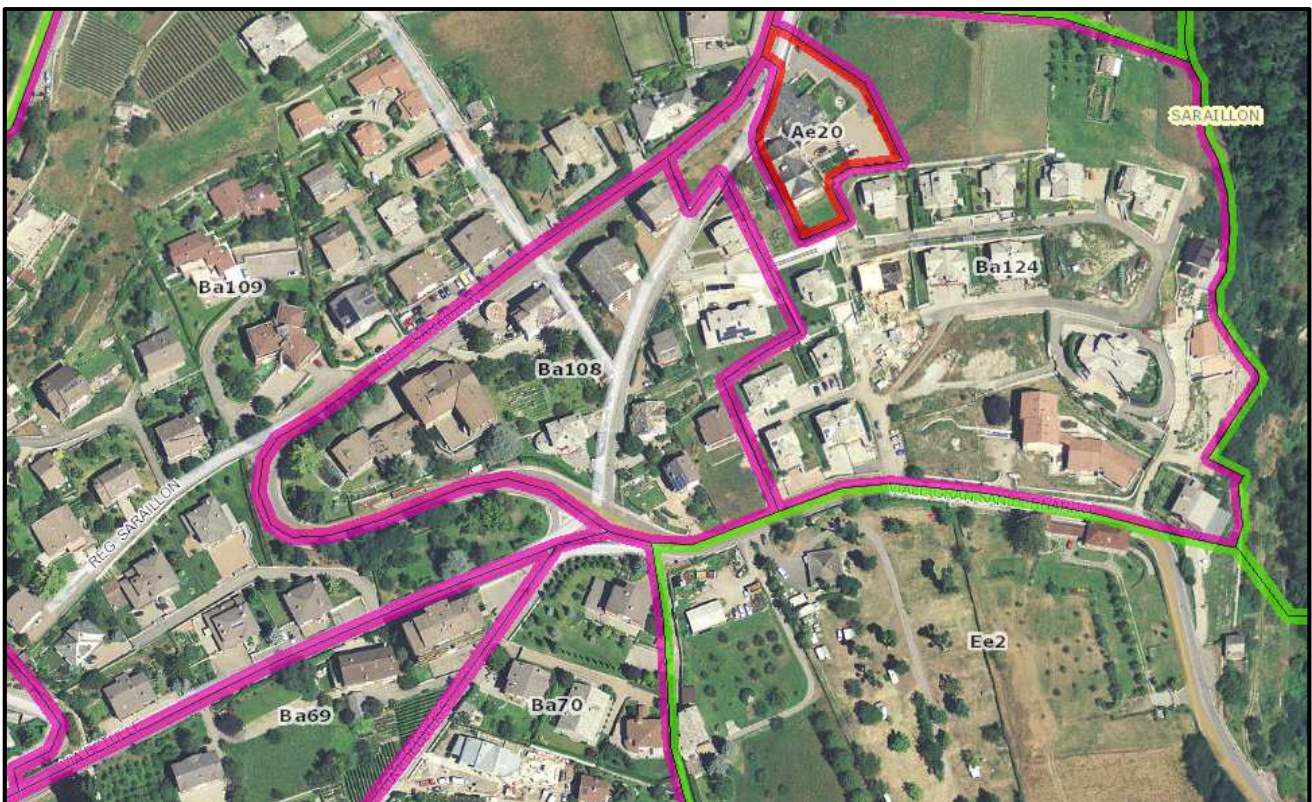
L’Amministrazione Comunale, con l’approvazione del presente progetto definitivo stralcio da parte del Consiglio Comunale, adeguerà lo strumento urbanistico vigente, infatti, in base a quanto riportato nella L.R. 6 aprile 1998, n. 11 “Normativa Urbanistica e di Pianificazione Territoriale della Valle d’Aosta”, all’art. 31 comma 2, **“l’approvazione, da parte del Consiglio Comunale, dei progetti di opere pubbliche comunali..., riguardanti aree che il P.R.G. non destina in tutto o in parte a servizi pubblici, costituisce adozione di variante non sostanziale al P.R.G. ai sensi dell’art. 14, comma 1, lett. B); si applicano le procedure di cui all’art. 16”**.

### 1.3. Localizzazione delle aree interessate dalla Variante Non Sostanziale

Le aree interessate dalla Variante Non Sostanziale ricadono, come evidenziato nella tavola sottostante contenente l'Estratto della zonizzazione di PRGC vigente del comune di Aosta, lungo il tracciato di Viale Gran San Bernardo nel tratto compreso tra le località Les Fourches e Saraillon.

L'area oggetto dell'intervento interessa diverse zone omogenee tra cui:

- sottozona Ba : INSEDIAMENTI ESISTENTI IN AREE COLLINARI E FRAZIONALI di cui all'art. 20 delle NTA;
- sottozona Ee02: AREA AGRICOLA di cui all'art. 26 comma 9 delle NTA.



## **2. RAPPORTO PRELIMINARE**

Il Rapporto preliminare è relativo alle varianti da apportare al PRGC vigente del Comune di Aosta nell'ambito della progettazione dei Lavori di Costruzione dei marciapiedi sulla ex-S.S.27 in Regione Saraillon.

L'Amministrazione Comunale con il presente progetto, ha lo scopo principale di realizzare un Percorso pedonale su Viale Gran San Bernardo nel tratto compreso tra la località Les Fourches e Regione Saraillon.

Ritiene inoltre indispensabile migliorare la circolazione veicolare all'intersezione con Viale delle Betulle.

### **2.1. Illustrazione dei contenuti urbanistici e territoriali della Variante**

#### **2.1.1. I riferimenti amministrativi del PRG sovraordinato**

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Aosta, nella sua Variante Sostanziale di Adeguamento alla L.R. 11/98 ed al P.T.P., adeguato alle modificazioni introdotte dalla Giunta Regionale con deliberazione nr. 1612 del 12/06/09 e alla deliberazione nr. 2719 del 02/10/09 – Approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione nr. 76 del 25/11/2009 – Pubblicato sul B.U.R. nr. 50 del 15/12/2009, è pertanto nel suo Testo Definitivo vigente.

In relazione ad alcuni degli interventi previsti nella Progettazione Definitiva Stralcio in oggetto, è necessario predisporre **una nuova variante non sostanziale** al PRGC di cui all'art. 16 della l.r. 11/1998, al fine da adempiere alle disposizioni di cui all'art. 9 della l.r. 11/2004 in merito alla realizzazione di opere pubbliche previste su aree non destinate a servizi pubblici dallo strumento urbanistico vigente

#### **2.1.2. Descrizione della variante non sostanziale**

Per la descrizione dettagliata degli interventi previsti si rimanda alla Relazione Tecnica Generale ed alle tavole grafiche del presente Progetto Definitivo Stralcio.

In sintesi per la descrizione delle caratteristiche dei lavori proposti lungo il tronco di strada in questione si può fare riferimento a tre aree:

- a) **Tratto a valle della nuova rotonda di Via delle Betulle;**
- b) **Sistemazione incrocio di via delle Betulle con rotonda alla francese;**
- c) **Tratto a monte della suddetta rotonda;**

**a) Tratto a valle della rotonda**

Per quanto riguarda questo tratto si prevede di iniziare l'intervento alla progressiva km +1.700 in corrispondenza dell'accesso n. 7 e proseguire fino alla nuova rotonda da realizzarsi all'intersezione con Via delle Betulle.

**Tracciato, curve e dimensioni carreggiata**

- Il tracciato della strada per ovvie ragioni resta pressoché invariato rispetto all'esistente, fatto salvo lievi rettifiche, la sezione della carreggiata è globalmente di m. 7,00 più due banchine laterali di m. 0,50 ciascuna, attualmente occupate da cunette in calcestruzzo che verranno con il presente intervento asfaltate, per un totale di 8,00 m;
- Sulla destra a salire, tra gli accessi n.7 e n. 10, è già stata lasciata una fascia, delimitata da bordure e muretti di recinzione, avente larghezza media intorno ai 2 metri; si prevede di pavimentare con autobloccanti tale striscia migliorando gli attuali accessi, ma mantenendo l'attuale andamento della carreggiata; le bordure di calcestruzzo attuali, in parte degradate, verranno sostituite da bordure in pietra dim. 15x25 cm che danno maggiori garanzia di durabilità ai cicli di gelo e disgelo, all'utilizzo di sale nel periodo invernale ed agli urti;
- Per quanto riguarda le due curve esistenti nel tronco in questione (vertici V7 e V8) è prevista l'esecuzione di elargimenti, al fine di migliorare la loro percorribilità soprattutto da parte di veicoli di grosse dimensioni.
- Si prevede il rifacimento della pavimentazione stradale esistente previa fresatura, con approfondimenti oltre i 3 cm ove necessario. La pavimentazione verrà successivamente ricomposta con uno strato di binder dello spessore di 8 cm ed un strato di tappeto di usura avente spessore 3 cm. Solo nelle parti oggetto di elargimento rispetto alla carreggiata attuale è prevista la creazione

completa della sede stradale, mediante una massiciata di spessore minimo 30 cm, uno strato di binder di 8 cm ed infine lo strato di tappeto d'usura per 3 cm da realizzarsi contestualmente all'intera carreggiata.

#### Accessi e proprietà private

Tutti gli accessi carrai alle proprietà private esistenti in questo tratto (nn. 7 – 14) sono oggetto di modesti interventi di adeguamento da realizzarsi contestualmente alla realizzazione dei nuovi marciapiedi.

In corrispondenza di tutti gli accessi il marciapiede verrà realizzato a raso mediante due scivoli di raccordo da realizzarsi prima e dopo lungo la percorrenza del marciapiedi; i piani interni alle proprietà dovranno essere raccordati opportunamente ai marciapiedi e alla nuova sede stradale.

Come risulta dagli elaborati progettuali, in questo tratto, le proprietà dei signori Norat (campeggio), Marcias, Girod e Tercinod verranno interessate da occupazioni tramite procedura espropriativa per poter procedere agli interventi previsti.

#### Barriere di protezione

Si prevede, oltre la messa in opera di alcuni tratti di ringhiera metallica o recinzione a delimitazione delle proprietà private interessate dagli interventi di allargamento della sede stradale per far posto ai marciapiedi.

#### Marciapiedi

Per quanto riguarda il marciapiede della larghezza netta minima di m. 1,50 (larghezza m. 1,65 comprensiva della bordura) questo viene previsto in sx solamente a partire dall'ingresso del campeggio fino alla nuova rotonda. Invece in dx il marciapiede inizia in corrispondenza dell'accesso n.7 alla progressiva 1+700 e raggiunge anch'esso la nuova rotonda di Via delle Betulle, risultando pertanto a servizio dei fabbricati già esistenti e della zona di recente urbanizzazione.

Il marciapiede è costituito da una bordura in pietra di contenimento della pavimentazione in masselli di cls autobloccanti.

#### Opere d'arte

Le principali opere d'arte previste in questo tratto iniziale si riferiscono prevalentemente a murature di sostegno e controripa che vengono eseguite lungo la strada e precisamente:

- ricostruzione dei muretti di recinzione e muretti di controripa in dx fino alla nuova rotonda;



- ricostruzione del muro di sostegno a valle della strada in corrispondenza del campeggio.

In generale tutte le murature di sostegno di una certa importanza vengono previste in pietrame e malta per garantire un miglior inserimento nel territorio, fatta eccezione per le murature di sostegno in corrispondenza del campeggio e della proprietà Tercinod, che sono previste in c.a. vista la loro modesta altezza.

Nelle opere d'arte vengono anche ricompresi i rifacimenti di tutti i muretti di recinzione con sovrastante ringhiera di protezione delle proprietà private o parapetto contro le cadute. Considerato che si è in presenza di lotti di recente urbanizzazione si prevede, ove presenti, la rimozione delle ringhiere esistenti per procedere al loro rimontaggio dopo la realizzazione dell'allargamento. In presenza di recinzioni metalliche lungo l'area adibita a campeggio e la proprietà Tercinod, le stesse verranno sostituite con altre di uguale tipologia e dimensioni.

#### Fermate Bus

In questo tratto è prevista una sola fermata Bus ed è localizzata appena a valle della rotonda sulla corsia sx in discesa.

#### Smaltimento delle acque meteoriche

Nel tratto compreso tra lo scarico verso il Buthier e la vecchia strada per Arpuilles/Excenex non è necessario posare il collettore principale in quanto lo stesso è già esistente e caratterizzato da una tubazione in PVC DN500, pertanto in questo intervento bisognerà prevedere solo l'allacciamento delle nuove caditoie.

Oltre al sistema delle caditoie sono già esistenti dei canali grigliati che posti in corrispondenza delle strade e accessi laterali captano le acque prima che queste possano raggiungere la via principale; pertanto nel presente intervento sono previsti degli oneri per la manutenzione e/o l'eventuale rifacimento/spostamento delle caditoie e dei canali grigliati esistenti.

Viene infine previsto l'intubamento di un canale irriguo consortile attualmente a cielo aperto mediante la posa per circa 115 metri di una nuova tubazione in PVC DN500, provvista di pozzetti per l'ispezione e/o la derivazione dell'acqua verso le proprietà, con annesse caditoie per la raccolta delle acque meteoriche, nel tratto di strada compreso tra le sezioni n.10 e 24 (sx in discesa); tale tubazione verrà collegata a quella già esistente verso valle che confluisce direttamente nel Buthier.

### Sistemazione aree marginali

Per quelle aree marginali di piccole dimensioni che sono porzioni residuali di terreno rispetto all'intervento principale (zona proprietà Cardellino parte bassa) si ritiene inopportuno procedere alla piantumazione ed irrigazione delle stesse, optando per la realizzazione di una sistemazione tipo giardino roccioso meno impegnativa dal punto di vista della manutenzione.

### **b) Sistemazione incrocio mediante la realizzazione di una nuova rotonda alla francese**

La rotonda alla francese in corrispondenza dell'incrocio tra le vie Gran San Bernardo, Via delle Betulle, Via Edelweiss e Strada della Consolata faceva già parte di uno studio specifico appositamente commissionato dal Comune.

I progettisti hanno provveduto alla integrazione del suddetto studio di fattibilità nell'ambito del presente progetto di sistemazione generale di Viale Gran San Bernardo apportando delle modifiche sia per assicurare il normale transito anche a veicoli di grosse dimensioni sia per tenere conto dei nuovi accessi realizzati recentemente.

Inoltre l'intero perimetro della rotonda potrà essere percorso dai pedoni mediante i nuovi marciapiedi ed i necessari attraversamenti pedonali.

Le proprietà dei signori Duclos (verso nord) e Bus (verso sud), oltre ad un'area verde condominiale (Mont Mary) verso ovest verranno interessate da occupazioni tramite procedura espropriativa per poter inserire completamente l'ingombro degli interventi previsti: saranno realizzate delle murature di contenimento in c.a. e pietrame e malta a contenimento dei nuovi marciapiedi perimetrali.

Particolare attenzione dovrà essere posta al raccordo tra la nuova rotonda e la Strada della Consolata a monte e Via Edelweiss a valle, che risultano già molto pendenti: la necessità di un ulteriore allargamento andrà ad incrementare queste pendenze.

Si riepilogano di seguito le principali caratteristiche tecniche della nuova rotonda:

- Raggio interno =  $(6,00+1,50)=7,50$  metri
- Raggio esterno = 15,50 metri
- Larghezza carreggiata = 8,00 metri (comprensiva delle banchine)
- Raggio di curvatura delle corsie di ingresso = 10,00 metri

- Raggio di curvatura delle corsie di uscita = 20,00 metri

Le isole spartitraffico verranno finite con pavimentazione in masselli autobloccanti uguale a quella dei marciapiedi.

L'anello centrale della rotonda prevede una fascia pavimentata con autobloccanti della larghezza di mt. 1,50 ed una corona interna del raggio di mt. 6,00 realizzata con muretto perimetrale in c.a. rivestito in pietrame scelto sormontato da lastra in pietra o semplice copertina in pietra di coltello.

#### Barriere di protezione

L'intera corona di marciapiedi prevista al contorno della rotonda stradale sarà dotata di barriere metalliche parapetto a protezione dei pedoni e ad impedire l'attraversamento selvaggio dell'intersezione al di fuori delle strisce pedonali previste.

#### Opere in verde

Le sistemazioni a verde previste oltre che una funzione di abbellimento del sito hanno lo scopo di aumentare la fruibilità delle opere progettate.

Nell'area verde posta all'interno della rotonda si prevede la realizzazione dell'impianto di irrigazione automatizzato per il mantenimento della superficie; per le aree in cui non è prevista la semina del prato viene realizzata prima della messa a dimora degli arbusti la pacciamatura con telo al fine di garantire la completa riuscita dell'intervento.

### **c) Tratto a monte della rotonda.**

#### Tracciato, curve e dimensioni carreggiata

Nel primo tratto il tracciato della strada resta pressoché invariato, la sezione minima della carreggiata è globalmente di m. 7,00 oltre a due banchine laterali di m. 0,50 ciascuna per un totale di 8 m.

Si prevede la realizzazione, su un solo lato della carreggiata in sinistra salendo, di un nuovo marciapiede avente larghezza netta pari a m. 1,50 oltre a 15 cm di bordura: ciò consentirà ai pedoni, in quest'area così densamente urbanizzata, di percorrere in tutta sicurezza l'arteria.

Il tracciato resta invariato rispetto a quello esistente; per il tornante Saraillon si prevede la realizzazione di un elargimento interno, così come previsto dalla Normativa Tecnica al fine di garantire, vista anche la presenza di un'importante corsia di accumulo centrale, la percorrenza dei

veicoli anche di grosse dimensioni senza problemi e in condizioni di completa sicurezza rispetto allo stato attuale.

Si prevede il rifacimento della pavimentazione stradale esistente previa fresatura, dove necessario anche per uno spessore di 11÷12 cm. La pavimentazione verrà successivamente ricomposta con uno strato di binder dello spessore di 8 cm ed un strato di tappeto di usura avente spessore 3 cm. Per il tornante, che risulta oggetto di un notevole elargimento rispetto alla carreggiata attuale, è prevista la creazione completa della pavimentazione stradale, mediante una massicciata di spessore minimo 30 cm, uno strato di binder di 8 cm ed infine lo strato di tappeto d'usura per 3 cm da realizzarsi contestualmente all'intera carreggiata.

### Accessi

Non si prevedono nuovi accessi, ma in corrispondenza del tornante, come detto sopra, viene realizzata una corsia di accumulo centrale per facilitare le operazioni di immissione e di uscita dei veicoli da una importante zona residenziale (accesso n.19).

Tutti gli accessi carrai alle proprietà private esistenti in questo tratto sono oggetto di modesti interventi di raccordo da realizzarsi contestualmente alla realizzazione dei nuovi marciapiedi.

Sui due accessi alla proprietà Chatelair (accessi nn.21 e 23), non è previsto alcun intervento, non andando più a realizzare il marciapiede a salire sul lato destro a salire.

In corrispondenza di tutti gli accessi previsti sul lato sinistro il marciapiede verrà realizzato a raso mediante due scivoli di raccordo, da realizzarsi prima e dopo, lungo la percorrenza del marciapiedi; i piani interni alle proprietà dovranno essere raccordati opportunamente ai marciapiedi e alla nuova sede stradale.

Come risulta dagli elaborati progettuali, in questo tratto, le proprietà private dei signori Porté, Chatelair, Domaine e Sage in minima parte verranno interessate da occupazioni tramite procedura espropriativa per poter procedere agli interventi previsti.

### Barriere di protezione

Il marciapiedi esterno sul tornante verrà protetto con barriere metalliche guard-rail di classe H1; lo stesso dicasi per la nuova muratura a sostegno dell'accesso n. 20, in testa alla quale verrà posizionato un guard-rail sempre di classe H1.

### Marciapiede

Considerando il notevole tasso di urbanizzazione della zona si prevede la realizzazione del marciapiede in sx a salire della larghezza di 1,65 m. (150+15 cm) per tutta la lunghezza del tronco fino all'intersezione con la vecchia strada vicinale di Excenex. In dx a salire si prevede la realizzazione del marciapiede, con medesime caratteristiche, solamente nel tratto a servizio della nuova fermata per gli autobus posta immediatamente a monte vecchia strada vicinale di Excenex.

### Opere d'arte

Le principali opere d'arte previste consistono in murature di sostegno e/o controripa realizzate in pietrame e malta sormontate da cordoli in c.a. predisposti all'inghisaggio delle barriere stradali. Sono inoltre previsti i rifacimenti dei muretti di recinzione realizzati in c.a. e rivestiti in pietrame su cui verranno posate le recinzioni metalliche già esistenti.

### Fermate Bus

Sono presenti 3 fermate Bus, 1 in destra appena a monte della rotonda di recente realizzazione, una in sinistra ed un'ultima in destra entrambe da realizzarsi al di fuori della carreggiata.

La seconda fermata verrà realizzata tra gli accessi n. 20 e 22, occupando in parte il terrapieno esistente ed in parte il sedime della proprietà Domaine.

La terza fermata, posta appena dopo l'intersezione con la strada vicinale di Excenex, verrà invece realizzata andando ad occupare la scarpata della strada e solo in minima parte il piazzale di un condominio.

### Smaltimento delle acque meteoriche

Il sistema, come per il tratto inferiore, è basato su delle caditoie laterali e dei canali grigliati trasversali che convogliano le acque meteoriche superficiale in un collettore principale già esistente costituito da una tubazione in PVC DN500.

Ad integrazione del sistema di raccolta già esistente viene prevista la posa per circa 100 metri di una nuova tubazione, con annesse caditoie, in PVC DN250, nel tratto di strada compreso tra le sezioni n.48 e 58; tale tubazione di raccolta delle acque di piattaforma verrà collegata a quella già esistente in PVC DN250 appena a monte del tornante.

Come già detto per il tratto inferiore, nel presente intervento sono previsti degli oneri per la manutenzione e/o l'eventuale rifacimento/spostamento delle caditoie e dei canali grigliati esistenti.

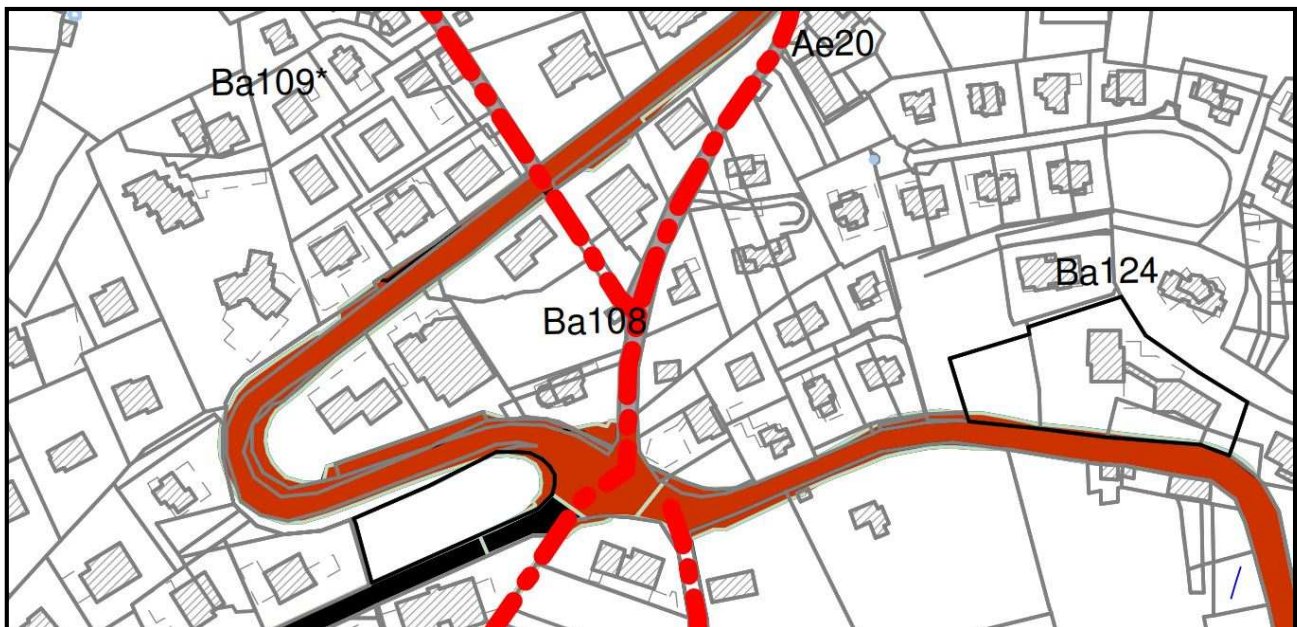
### Opere in verde

In questo tratto di strada le opere in verde sono di modesta entità in quanto si tratta quasi esclusivamente del recupero di alcune aiuole e reliquati con piantumazione di arbusti ornamentali.

### Impianto illuminazione pubblica

Nel presente progetto definitivo sono stati considerati solo gli interventi di predisposizione di natura edile (cavidotti, pozzetti di ispezione e basamenti dei pali), preliminari all'installazione vera e propria dei pali con relative ottiche, la quale avverrà (salvo diversa indicazione da parte dell'Amministrazione Comunale) con intervento oggetto di altro finanziamento.

La variante in oggetto consiste quindi nella realizzazione dei marciapiedi e delle altre opere di viabilità accessoria (in particolare la nuova rotonda alla francese all'intersezione con viale delle Betulle) in viale Gran San Bernardo, i cui sedimi sono solo parzialmente previsti dal vigente P.R.G.C., come si può desumere dall'analisi della tavola della Viabilità del Piano, confrontata con la Tavola 2 del Progetto definitivo Stralcio allegato.



*Estratto della Tavola della Viabilità del P.R.G.C. vigente*

Alcune di queste aree adiacenti all'attuale tracciato stradale della via, necessarie per la realizzazione degli interventi di allargamento della strada stessa, della nuova rotatoria e per la costruzione degli annessi marciapiedi, sono ancora di proprietà privata.

Dovrà pertanto attivata la procedura espropriativa e di occupazione temporanea da parte dell'Ufficio Espropri della Regione Valle d'Aosta, per l'acquisizione dei fondi non ancora disponibili secondo quanto previsto dalla Legge Regionale 2 luglio 2004, n° 11 "Disciplina dell'espropriazione per pubblica utilità in Valle d'Aosta. Modificazioni delle Leggi Regionali 11 novembre 1974, n° 44 e 6 aprile 1998, n° 11".

### **2.1.3. Quadro conoscitivo/territoriale**

Il comprensorio in esame è situato sulla destra orografica della parte terminale del Torrente Buthier e si colloca sul bordo del terrazzo glaciale immediatamente prospiciente la scarpata che degrada rapidamente verso il fiume stesso.

L'area oggetto dell'intervento generale si individua più precisamente con il sedime di Viale Gran San Bernardo che dipartendosi dalla rotonda dell'Ospedale a quota 590 m. s.l.m. raggiunge il bivio per i villaggi di Arpuilles, Excenex in località Signayes, a quota 690 m. s.l.m..

Per questo stralcio progettuale l'intervento è stato ridimensionato al tronco che si diparte dalla strada di accesso al P.U.D. Sarailon per concludersi all'incrocio della vecchia strada comunale per Arpuilles/Excenex.

Dal punto di vista catastale i terreni interessati dal progetto sono censiti sui fogli nn. 43, 45, 46, 47 del Comune di Aosta.

L'intervento in progetto rientra nelle scelte programmatiche dell'Amministrazione Comunale ed è volto al miglioramento della viabilità pedonale lungo viale Gran San Bernardo e alla razionalizzazione e alla messa in sicurezza dell'intersezione con viale delle Betulle.

Su segnalazione dei funzionari dell'Amministrazione Comunale e degli Amministratori Comunali stessi, gli interventi in progetto mirano alla soddisfazione di una serie di esigenze riscontrate durante i sopralluoghi e volte da un lato a migliorare e razionalizzare la percorrenza pedonale e veicolare di questo tratto della strada, dall'altro a completare il sistema delle opere per

lo smaltimento delle acque piovane, nonché a dotare la via di quegli accessori e servizi tipici delle strade urbane.

Suddividendole in tre gruppi tali esigenze possono essere così sintetizzate:

**A. Miglioramento della viabilità veicolare e pedonale**

- Adeguamento delle caratteristiche della strada ex statale a quelle di una strada urbana.
- Creazione di nuovi marciapiedi dove la strada ne risulta sprovvista e rifacimento di quelli esistenti.
- Allargamento delle curve e dei tornanti per facilitare il transito dei mezzi pesanti.
- Creazione di una rotonda alla francese in corrispondenza dell'intersezione con Via delle Betulle.
- Sistemazione in maniera più razionale dei numerosi accessi, comunali e privati, di immissione sulla strada.
- Creazione di una nuova corsia di accumulo in corrispondenza dell'accesso n. 19, all'altezza del tornante di Regione Saraillon.
- Spostamento delle fermate dell'autobus esistenti al di fuori della sede stradale.

**B. Completamento del sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche**

- Posa di nuove tubazioni, lungo i tratti di strada che ne sono ancora sprovvisti, per la raccolta delle acque superficiali defluenti e provenienti anche dalle aree e proprietà limitrofe alla stessa.
- Predisposizione di un sistema efficiente di caditoie su entrambi i lati della strada, destinate a raccogliere l'acqua e convogliarla nella tubazione principale, in modo da evitare pericolosi ristagni sulla carreggiata stessa sia per il tratto a monte che per quello a valle della nuova rotonda di Via delle Betulle ove la predisposizione del canale principale è stato oggetto di intervento separato e oggi risulta già realizzato.
- Raccolta delle acque provenienti da strade laterali con la posa di opportuni canali grigliati trasversali alle linee di massima pendenza.
- Intubamento di un tratto di canale irriguo attualmente a cielo aperto tra l'accesso n.14 ed il confine con la proprietà Cardellino con mantenimento delle attuali derivazioni idriche.



C. Realizzazione delle opere accessorie

- Recupero delle aree limitrofe alla via (spiazzi, reliquati, scarpate, aiuole) con il fine di realizzare una riqualificazione estetica e paesaggistica delle stesse mediante sistemazioni a verde o aiuole fiorite, piantumazione di siepi, arbusti o alberi di taglia media.
- Realizzazione di un cavidotto tecnologico multiplo in modo da facilitare la complementazione degli impianti di futura realizzazione lungo la via (fibra ottica, cavi dati, nuovi collegamenti elettrici e telefonici).
- Verifica ed abbattimento del rumore prodotto dal traffico veicolare con opportune barriere acustiche in zona tornante e campeggio.
- Realizzazione degli interventi di predisposizione edile (cavidotto, pozzetti e basamenti dei pali) finalizzati al rifacimento dell'impianto di illuminazione con lampade a led, più conforme alle caratteristiche urbane della strada.
- Sostituzione e adeguamento delle barriere stradali di protezione e contenimento alle nuove normative.

## 2.2. Quadro normativo di riferimento

Nelle aree interessate dalla variante non sono presenti vincoli relativi agli ambiti inedificabili ai sensi della L.R. 11/98, come riepilogato nella tabella sottostante; è presente unicamente il Vincolo paesaggistico per Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi del Dlgs 42/2004, art. 136 nella sottozona Ee2, denominata Mont des Fourches.

Viene inoltre indicata la presenza dei sottoservizi da salvaguardare.

		sottozone interessate		
		Ba69-70-108-109	Ee2	
Vincoli presenti	Ambiti inedificabili: frana	-	-	-
	Ambiti inedificabili: inondazioni	-	-	-
	Ambiti inedificabili: debris flow	-	-	-
	Aree Boscate	-	-	-
	Vincolo Idrogeologico	-	-	-
	Vincoli Paesaggistici - Archeologici (DL42/2004)	-	presente	-
	Aree Protette	-	-	-
	Sottoservizi elettrici			
	Sottoservizi telefonici			
	Tubazioni gas metano			
	Acquedotto e fognatura			
	Reti irrigue			
	Norme cogenti del P.T.P.			

## 2.3. Analisi effetti ambientali della Variante

### 2.3.1. Caratteristiche della Variante, con riferimento ai possibili effetti sull'ambiente

Per evidenziare la portata degli effetti ambientali che la variante può produrre rispetto a obiettivi ambientali definiti da strumenti sovraordinati, o alle ricadute per gli eventuali progetti che ne conseguono, risulta necessario effettuare una analisi seguendo i criteri di cui all'Allegato C della legge regionale 12/2009:

- a) la variante **non** stabilisce un quadro di riferimento (in base all'ubicazione, natura, dimensioni e le condizioni operative) per progetti ed altre attività che possono determinare effetti ambientali rilevanti in quanto non interviene sulle destinazioni d'uso ammesse, non modifica la quota relativa alla destinazione d'uso prevalente né le modalità di attuazione previste dal PRGC vigente, in coerenza con gli obiettivi del PRGC e con le indicazioni delle linee programmatiche del PTP;
- b) la Variante **non** ha correlazioni/interferenze con altri Piani o Programmi (inclusi quelli gerarchicamente sovraordinati quali il PRGC) in quanto interessa aree antropizzate senza mutarne la destinazione prevalente né le modalità di attuazione, le modifiche proposte sono coerenti con gli obiettivi del PRGC e con le norme di attuazione del PTP e sono di modesta entità;
- c) la Variante **non** modifica gli obiettivi del PRGC in quanto non prevede un significativo consumo di suolo, è coerente con le attività della sottozona, migliora le condizioni di sicurezza dei pedoni;
- d) la Variante recepisce per l'integrazione delle considerazioni ambientali al fine di promuovere la mobilità sostenibile in quanto facilita gli spostamenti pedonali e l'utilizzo dei mezzi pubblici
- e) la Variante **non** influisce negativamente sugli obiettivi di sostenibilità ambientale in quanto non prevede il consumo di risorse, si prefigge al contrario l'obiettivo di impiegare materiale riciclato per alcune lavorazioni;
- f) la Variante **non** presenta particolari problemi ambientali in quanto prevede esclusivamente il potenziamento dei collegamenti pedonali tra i vari agglomerati presenti in questa parte del territorio comunale; le modeste interazioni con i vari sistemi ambientali sono temporanei e a basso impatto, relativi solo alla fase costruttiva e possono essere mitigati con accorgimenti operativi per il contenimento dei rumori e delle polveri;

g) la Variante **non** ha rilevanza, rispetto alla normativa dell'Unione Europea nel settore dell'ambiente (ad esempio rispetto a Piani afferenti alla *gestione dei rifiuti, protezione delle acque, presenza di SIC, zonizzazione acustica, ecc*) in quanto le attività inserite non modificano i carichi insediativi previsti dal PRGC vigente, le aree interessate non ricadono in aree protette, non interferiscono con zone di protezione di sorgenti o pozzi, le attività nuove sono compatibili con la zonizzazione acustica, la gestione dei rifiuti è coerente alla normativa come risulta dal relativo piano di gestione delle terre;

### 2.3.2. Analisi degli effetti ed eventuali misure di mitigazione

A seguito dell'analisi generale di cui al capitolo 2.3.1., con riferimento alle singole diverse componenti ambientali interessate, per ogni azione proposta dalla Variante vengono individuati e descritti gli effetti ambientali secondo i criteri dell'Allegato C della legge regionale 12/2009, nelle tabelle che seguono:

**AZIONE: Realizzazione di nuovi tratti di marciapiede e contestuale sistemazione della viabilità all'intersezione con Viale delle Betulle.**

Componente ambientale	Rilevanza		Descrizione effetto	Grado di significatività	Misure di mitigazione/compensazione
	si	no			
Aria (es. immissioni in atmosfera)		x	Gli interventi previsti vanno ad incrementare soprattutto il transito pedonale a discapito dell'uso degli autoveicoli. Si segnala una potenziale interferenza in fase di costruzione in riferimento alle emissioni polverose per il transito dei mezzi d'opera.	basso	Utilizzo di sistemi di aspersione per abbattimento polveri
Impatto luminoso		x	Gli interventi previsti comportano l'installazione nuovi punti di illuminazione pubblica.	basso	Utilizzo di corpi illuminanti direzionali che permettono di ridurre al minimo la dispersione di luce in cielo.
Impatto elettromagnetico		x	nessuno		

PROGETTAZIONE DEFINITIVA DEI LAVORI DI COSTRUZIONE DEI MARCIAPIEDI SULLA EX S.S.27 IN REGIONE SARAILLON, NEL TRATTO COMPRESO TRA VIALE GRAN SAN BERNARDO E L'INNESTO CON LA S.R. DI EXCENEX, CON LA REALIZZAZIONE DI UNA ROTONDA ALLA CONFLUENZA CON VIA DELLE BETULLE, LA STRADA DELLA CONSOLATA E VIA EDELWEISS  
STRALCIO PER ADOZIONE ED APPROVAZIONE VARIANTE NON SOSTANZIALE AL PRGC VIGENTE

Acqua (interferenze con ambiti inedificabili, con aree tutela pozzi e sorgenti, aumento fabbisogno idrico; variazioni nell'utilizzo delle risorse idriche)		x	Le aree interessate non interferiscono con ambiti inedificabili, non interferiscono con aree di tutela di pozzi e sorgenti, non sono previste variazioni nell'utilizzo delle risorse idriche	basso	nessuna
Suolo e sottosuolo (interferenze con ambiti inedificabili; variazioni uso del suolo; consumo di suolo; impermeabilizzazione)		x	Le aree interessate interferiscono in modo minimo con la sottozona di tipo Ee2, caratterizzata pedologicamente come Calcaric regosoli	basso	Si prevede un modesto consumo di suolo; le aree interessate dagli interventi toccano marginalmente la sottozona agricola Ee2 e riguardano in sostanza un piazzale privato e l'ingresso del Campeggio
Paesaggio (compatibilità con vincoli paesaggistici, alterazione componenti del paesaggio)		x	Riqualificazione di alcune aree marginali adiacenti alla viabilità esistente oggi scarsamente mantenute	basso	
Biodiversità e rete ecologica (aree protette e aree natura 2000)		x	nessuno		
Sottrazione Aree agricole		x	Vengono sottratte in modo limitato aree con destinazione agricola	basso	
Sottrazione Aree boscate		x	Non vengono sottratte aree boscate		
Interferenze con beni storici, culturali documentari		x	Nessuno		
Rifiuti (aumento produzione; modifica gestione)		x	Gli interventi previsti non modificano sostanzialmente la produzione di rifiuti rispetto a quanto già previsto	basso	nessuna
Impatto acustico (clima acustico, zonizzazione acustica)		x	Gli interventi si inseriscono in una zona prevalentemente residenziale lungo una fascia stradale di intenso traffico, non comportano emissioni superiori a quelle delle attività ammesse nelle	basso	Utilizzo di mezzi con basse emissioni acustiche e programmazione delle opere in orari adeguati.

PROGETTAZIONE DEFINITIVA DEI LAVORI DI COSTRUZIONE DEI MARCIAPIEDI SULLA EX S.S.27 IN REGIONE SARAILLON, NEL TRATTO COMPRESO TRA VIALE GRAN SAN BERNARDO E L'INNESTO CON LA S.R. DI EXCENEX, CON LA REALIZZAZIONE DI UNA ROTONDA ALLA CONFLUENZA CON VIA DELLE BETULLE, LA STRADA DELLA CONSOLATA E VIA EDELWEISS  
STRALCIO PER ADOZIONE ED APPROVAZIONE VARIANTE NON SOSTANZIALE AL PRGC VIGENTE

			NTA di PRGC vigenti. Si segnala una potenziale interferenza in fase di costruzione in riferimento alle emissioni dei mezzi d'opera.		
Energia (produzione e consumo)		x	nessuna		
Popolazione e salute umana	x		Gli interventi previsti hanno tra i principali obiettivi quelli di migliorare le condizioni di sicurezza di transito dei pedoni e di circolazione dei veicoli, pertanto sono volti ad un riscontro positivo sulla collettività	alto	Verranno incentivati gli spostamenti a piedi a discapito dell'utilizzo dell'auto privata
Mobilità e trasporti	x		Il potenziamento dei percorsi pedonale e la realizzazione delle nuove fermate degli autobus consentiranno un generale miglioramento della mobilità sostenibile e del sistema dei trasporti pubblici e privati	alto	L'attesa del passaggio del mezzo pubblico sarà possibile in condizioni di maggiore sicurezza rispetto allo stato attuale
Economia locale	x		Le modifiche introdotte dalla variante produrranno effetti positivi sull'economia locale e sulla gestione del territorio Verranno agevolati gli spostamenti delle persone in condizioni di maggiore sicurezza	alto	nessuna

### **2.3.3. Considerazioni conclusive**

In sintesi a seguito delle analisi effettuate ai capitoli precedenti in merito alla significatività degli effetti ambientali e delle mitigazioni o compensazioni previste si valuta che la variante proposta nel suo complesso non produce effetti significativi di tipo ambientale in quanto non prevede un significativo consumo di suolo rispetto alla situazione attuale, non prevede attività nocive per la salute umana all'interno delle aree antropizzate, avrà invece effetti positivi sull'economia e la gestione attiva del territorio.

Aosta, lì Giugno 2022

Agg. Ottobre 2022

**I TECNICI INCARICATI**

## **ALLEGATI**

### **ESTRATTI CARTOGRAFICI**

#### **Estratto CTR**

#### **Estratto PRGC vigente – tav P4**

#### **Ambiti inedificabili: aree boscate**

#### **Ambiti inedificabili: frane**

#### **Ambiti inedificabili: inondazioni**

#### **Vincoli Paesaggistici**

#### **Zonizzazione acustica**



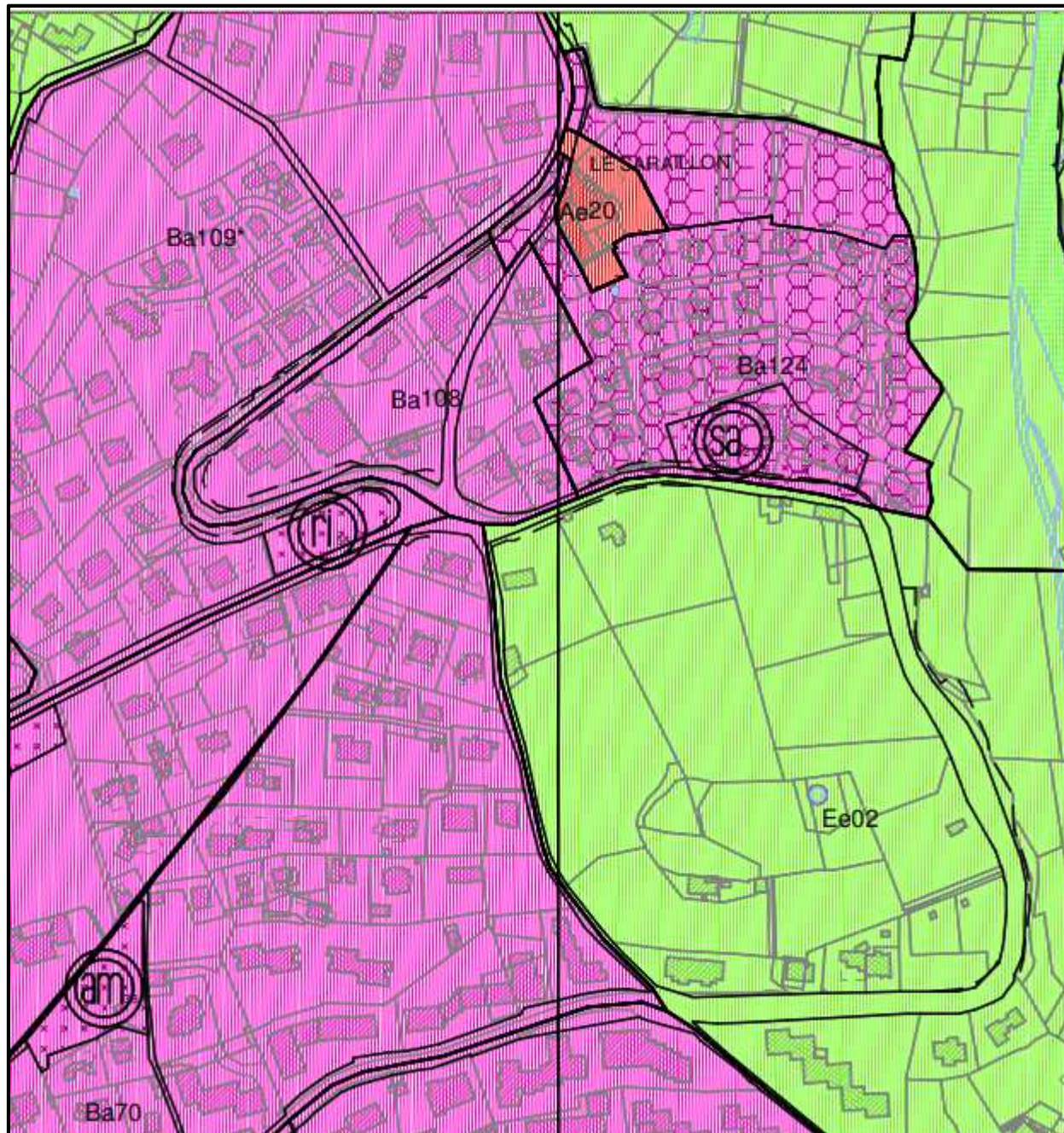
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DEI LAVORI DI COSTRUZIONE DEI MARCIAPIEDI SULLA EX S.S.27 IN REGIONE SARAILLON, NEL TRATTO COMPRESO TRA VIALE GRAN SAN BERNARDO E L'INNESTO CON LA S.R. DI EXCENEX, CON LA REALIZZAZIONE DI UNA ROTONDA ALLA CONFLUENZA CON VIA DELLE BETULLE, LA STRADA DELLA CONSOLATA E VIA EDELWEISS  
STRALCIO PER ADOZIONE ED APPROVAZIONE VARIANTE NON SOSTANZIALE AL PRGC VIGENTE

### Estratto CTR scala 1:5 000



PROGETTAZIONE DEFINITIVA DEI LAVORI DI COSTRUZIONE DEI MARCIAPIEDI SULLA EX S.S.27 IN REGIONE SARAILLON, NEL TRATTO COMPRESO TRA VIALE GRAN SAN BERNARDO E L'INNESTO CON LA S.R. DI EXCENEX, CON LA REALIZZAZIONE DI UNA ROTONDA ALLA CONFLUENZA CON VIA DELLE BETULLE, LA STRADA DELLA CONSOLATA E VIA EDELWEISS  
STRALCIO PER ADOZIONE ED APPROVAZIONE VARIANTE NON SOSTANZIALE AL PRGC VIGENTE

### Estratto PRGC vigente – tav P4



PROGETTAZIONE DEFINITIVA DEI LAVORI DI COSTRUZIONE DEI MARCIAPIEDI SULLA EX S.S.27 IN REGIONE SARAILLON, NEL TRATTO COMPRESO TRA VIALE GRAN SAN BERNARDO E L'INNESTO CON LA S.R. DI EXCENEX, CON LA REALIZZAZIONE DI UNA ROTONDA ALLA CONFLUENZA CON VIA DELLE BETULLE, LA STRADA DELLA CONSOLATA E VIA EDELWEISS  
STRALCIO PER ADOZIONE ED APPROVAZIONE VARIANTE NON SOSTANZIALE AL PRGC VIGENTE

### **Ambiti inedificabili: aree boscate**



### **Ambiti inedificabili: Frane**

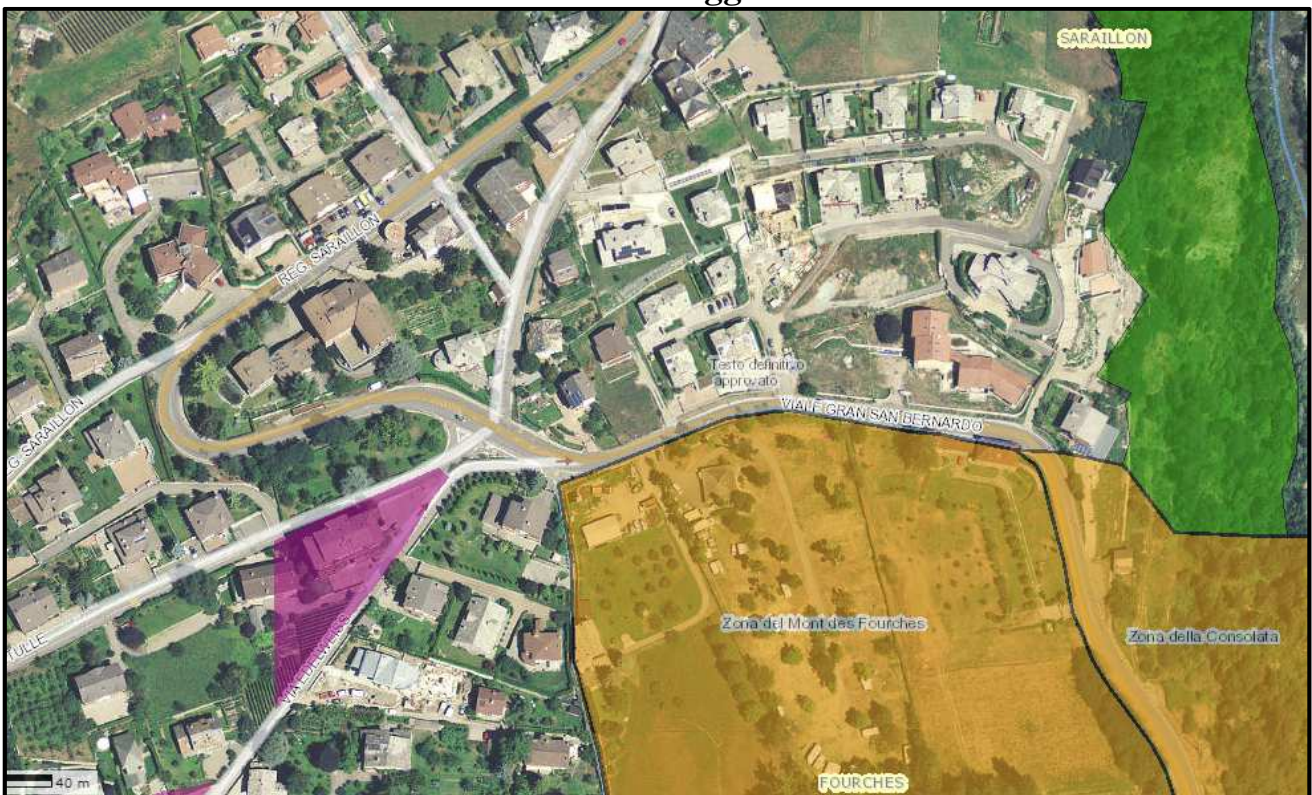


PROGETTAZIONE DEFINITIVA DEI LAVORI DI COSTRUZIONE DEI MARCIAPIEDI SULLA EX S.S.27 IN REGIONE SARAILLON, NEL TRATTO COMPRESO TRA VIALE GRAN SAN BERNARDO E L'INNESTO CON LA S.R. DI EXCENEX, CON LA REALIZZAZIONE DI UNA ROTONDA ALLA CONFLUENZA CON VIA DELLE BETULLE, LA STRADA DELLA CONSOLATA E VIA EDELWEISS  
STRALCIO PER ADOZIONE ED APPROVAZIONE VARIANTE NON SOSTANZIALE AL PRGC VIGENTE

### Ambiti inedificabili: Inondazioni



### Vincoli Paesaggistici



PROGETTAZIONE DEFINITIVA DEI LAVORI DI COSTRUZIONE DEI MARCIAPIEDI SULLA EX S.S.27 IN REGIONE SARAILLON, NEL TRATTO COMPRESO TRA VIALE GRAN SAN BERNARDO E L'INNESTO CON LA S.R. DI EXCENEX, CON LA REALIZZAZIONE DI UNA ROTONDA ALLA CONFLUENZA CON VIA DELLE BETULLE, LA STRADA DELLA CONSOLATA E VIA EDELWEISS  
STRALCIO PER ADOZIONE ED APPROVAZIONE VARIANTE NON SOSTANZIALE AL PRGC VIGENTE

## Zonizzazione Acustica

