



Assessorat des ouvrages publics, du territoire et  
de l'environnement  
Assessorato opere pubbliche, territorio e ambiente

Réf. n° - Prot. n.  
N/ réf. – Ns. rif.: 4690 del 21 giugno 2023

Saint-Christophe

**Allegato: 1 file pdf**

Al Comune di  
11100 AOSTA  
Area TI  
pianificazione territoriale, mobilità,  
verde pubblico, ambiente e sviluppo  
sostenibile  
PEC: [protocollo@pec.comune.aosta.ao.it](mailto:protocollo@pec.comune.aosta.ao.it)

e, p.c.

Al Dipartimento  
sviluppo economico ed energia  
SEDE

Al Coordinatore del  
Dipartimento programmazione, risorse  
idriche e territorio  
SEDE

Alla Struttura pianificazione territoriale  
Dipartimento programmazione, risorse  
idriche e territorio  
SEDE

Al Dipartimento infrastrutture e viabilità  
SEDE

Al Dipartimento turismo sport e commercio  
SEDE

Al Dipartimento politiche strutturali e affari  
europei  
SEDE

Al Dipartimento agricoltura  
SEDE

Al Dipartimento risorse naturali e Corpo  
forestale  
SEDE

R:\TQ\Marguerettaz D\VAS\Piano Urbano Mob Sost PUMS Aosta\fase VAS\lettere varie\trasmis parere VAS PUMS.doc

**Département de l'Environnement**

Évaluations, autorisations environnementales et qualité de l'air

**Dipartimento Ambiente**

Valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria

Lieu-dit. Le Grand-Chemin – Rue Grand Chemin, 46

11020 Saint-Christophe

Tel. 0165/272143

Télécopie 0165/272119

PEC: [territorio\\_ambiente@pec.regione.vda.it](mailto:territorio_ambiente@pec.regione.vda.it)

[www.regione.vda.it](http://www.regione.vda.it)

C.F. 80002270074



Alla Struttura biodiversità, sostenibilità e  
aree naturali protette  
Dipartimento ambiente  
SEDE

Al Coordinatore del  
Dipartimento ambiente  
SEDE

Al Dipartimento trasporti e mobilità  
sostenibile  
SEDE

Al Dipartimento soprintendenza per i beni  
e le attività culturali  
SEDE

Al Dipartimento sanità e salute  
SEDE

All' A.R.P.A. Valle d' Aosta  
Loc. La Maladière, 48  
11020 SAINT-CHRISTOPHE  
PEC: arpavda@cert.legalmail.it

Al CELVA  
Piazza Narbonne, n. 16  
11100 AOSTA  
PEC: [protocollo@pec.celva.it](mailto:protocollo@pec.celva.it)

Al Ministero dell'ambiente e della sicurezza  
energetica  
Direzione generale valutazioni ambientali  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA  
PEC: [VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it)

**Oggetto:** L.R. 26.05.2009, n. 12 – concernente disciplina regionale in materia di valutazione di impatto ambientale e valutazione ambientale strategica. Procedimento di VAS ai sensi dell'articolo 11 della l.r 12/2009, e dell'art. 14 della Parte Seconda del D.lgs 152/2006 concernente **“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) dell'area urbana di Aosta”**. Trasmissione provvedimento dirigenziale di approvazione parere di VAS.



In riferimento al Piano in argomento, e al relativo processo di VAS, con la presente si trasmette il provvedimento dirigenziale n. 4769 del 18 agosto 2023 con il quale è stato approvato il parere di VAS allegato.

Distinti Saluti.

il Dirigente  
Paolo BAGNOD  
Documento f.to digitalmente

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.

Hash (Sha256):500bde892317e88d1961a0c006d62ca21604d43340aaf664a1de5ed4b0efb31a

```

<?xml version="1.0" encoding="utf-8" standalone="yes"?>
<SegnaturaInformatica xmlns="http://www.agid.gov.it/protocollo/"
versione="3.0.0" lang="it">
  <Intestazione>
    <Identificatore>
      <CodiceAmministrazione descrizione="REGIONE AUTONOMA
VALLE D'AOSTA">r_vda</CodiceAmministrazione>
      <CodiceAOO descrizione="REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA -
81 - DIPARTIMENTO AMBIENTE">afh7kvk</CodiceAOO>
      <CodiceRegistro>AOO</CodiceRegistro>
      <NumeroRegistrazione>0006269</NumeroRegistrazione>
      <DataRegistrazione>2023-08-22+02:00</DataRegistrazione>
    </Identificatore>
    <Oggetto>L.R. 26.05.2009, n. 12 " concernente disciplina
regionale in materia di valutazione di impatto ambientale e
valutazione ambientale strategica. Procedimento di VAS ai sensi
dell'articolo 11 della l.r 12/2009, e dell'art. 14 della Parte
Seconda del D.lgs 152/2006 concernente "Piano Urbano della
Mobilit  Sostenibile (P.U.M.S.) dell'area urbana di Aosta".
Trasmissione provvedimento dirigenziale di approvazione parere di
VAS</Oggetto>
    <Classifica>
      <Denominazione>AFFARI GENERALI DELLA
CATEGORIA</Denominazione>
      <CodiceFlat> 5 18 1</CodiceFlat>
    </Classifica>
  </Intestazione>
  <Descrizione>
    <Mittente>
      <Amministrazione>
        <DenominazioneAmministrazione>REGIONE AUTONOMA VALLE
D'AOSTA</DenominazioneAmministrazione>
        <CodiceIPAAministrazione descrizione="REGIONE
AUTONOMA VALLE D'AOSTA">r_vda</CodiceIPAAministrazione>
        <CodiceIPAAOO descrizione="REGIONE AUTONOMA VALLE
D'AOSTA - 81 - DIPARTIMENTO AMBIENTE">afh7kvk</CodiceIPAAOO>
        <ContattiAOO>
          <IndirizzoTelematico
tipo="smtp">territorio_ambiente@pec.regione.vda.it</IndirizzoTelemat
ico>
        </ContattiAOO>
      </Amministrazione>
    </Mittente>
    <Destinatario confermaRicezione="true">
      <Amministrazione>
        <DenominazioneAmministrazione>Comune di
Aosta</DenominazioneAmministrazione>
        <CodiceIPAAministrazione descrizione="Comune di
Aosta">c_a326</CodiceIPAAministrazione>
        <CodiceIPAAOO descrizione="COMUNE DI AOSTA - COMUNE
DI AOSTA">a1ea82a</CodiceIPAAOO>
        <ContattiAOO>
          <IndirizzoTelematico
tipo="smtp">protocollo@pec.comune.aosta.it</IndirizzoTelematico>

```

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.

documento firmato digitalmente da Regione Autonoma Valle d'Aosta

Hash (Sha256):ccc3864b3a523960f47598d8626b497465e98604c56dbb524ea2c7d29243c6816

```
</ContattiAOO>
</Amministrazione>
</Destinatario>
<DocumentoPrimario nomeFile="TRASMIS PARERE VAS PUMS.pdf"
mimeType="mime">
  <Descrizione>TRASMIS PARERE VAS PUMS.pdf</Descrizione>
  <Impronta algoritmo="SHA-
256">NTAwQkRFODkyMze3RTg4RDE5NjFBMEMwMDZENjJDQTIxNjAONEQzMzQwQUFGRTY
0QTFERTVFRDRCMEVGQjMxQQ==</Impronta>
</DocumentoPrimario>
  <Allegato nomeFile="TRASMIS PARERE VAS PUMS.pdf.p7m"
mimeType="mime">
  <Descrizione>TRASMIS PARERE VAS
PUMS.pdf.p7m</Descrizione>
  <Impronta algoritmo="SHA-
256">MDNGQzQ1QzA2RDA1RTQ3NknFRjAzRUZBRDdFNjIzREI2NkM0OTczQjM2QkZFOEF
BQzc0NjkwRTY0RTBDM0U4QQ==</Impronta>
</Allegato>
  <Allegato nomeFile="ALL PROVVEDIMENTO DI VAS.pdf"
mimeType="mime">
  <Descrizione>ALL PROVVEDIMENTO DI VAS.pdf</Descrizione>
  <Impronta algoritmo="SHA-
256">MDM1RTlCODgzMj1DMjJFRjMxRjZBQzA5NTVBNTThFQUIzRUQ2MzYxMTBGNOFBNEN
COEQ4M0I0NDExNjM4MTE3MA==</Impronta>
  </Allegato>
</Descrizione><ds:Signature
xmlns:ds="http://www.w3.org/2000/09/xmldsig#" Id="Signature-
2080743094"><ds:SignedInfo><ds:CanonicalizationMethod
Algorithm="http://www.w3.org/TR/2001/REC-xml-c14n-
20010315"/><ds:SignatureMethod
Algorithm="http://www.w3.org/2001/04/xmldsig-more#rsa-
sha256"/><ds:Reference URI=""><ds:Transforms><ds:Transform
Algorithm="http://www.w3.org/2000/09/xmldsig#enveloped-
signature"/></ds:Transforms><ds:DigestMethod
Algorithm="http://www.w3.org/2001/04/xmlenc#sha256"/><ds:DigestValue
>n+xc7toN05qhtExc3G9KQYaL3BP2pX/h42ShfhArUKo=</ds:DigestValue></ds:R
eference><ds:Reference
Type="http://uri.etsi.org/01903#SignedProperties"
URI="#SignedProperties-1898039326"><ds:DigestMethod
Algorithm="http://www.w3.org/2001/04/xmlenc#sha256"/><ds:DigestValue
>tU8hXwN9A4Bu3OuHh6Zdwg02xG1D0ZRGsuZZ2asDcBs=</ds:DigestValue></ds:R
eference></ds:SignedInfo><ds:SignatureValue>AxvINmq9CbJVZ+kqVVfeEkMr
pRrxp/nrW6EQIRrNBV6Cxbn4gkgJXXTNON4AXvtBQ0islRqA2JhPaIdYwkKU1bxw6Oeg
fRubVTZZqb481u2NFQukTTe5PFpt3Z4Cb4uvYqoY5+uWXfFoMux//1VYjrs+mx6FqZHC
ztoUxsAup+YzqmBEWQ2aGQmVcb/0k41YvI7ev68LhxroDl6wCIwW5cR/zVuAcj2S03ts
IQPZLhHi4COxhvuKuOLTIqOlP2NosHAABJGmLyoTLynoWJkNyKnXDTR2uAexkzDCXo4+
R8Ahb63zt1RalQUCPeZG0ps6TUqJvfOim/JG8ltI0EG2sw==</ds:SignatureValue>
<ds:KeyInfo><ds:KeyValue><ds:RSAKeyValue><ds:Modulus>wVGXARUJj1xrhAC
KPPDMmHyjgAuqJEFmB4hm2xHPZzA+6VCfTpP5c5eOcvVKD0eDZOj93Ike5oIVH2eludQ
U6EyuJ9p5uftxxP5TSVHTM6UNyZ/2Zkslz68VaVgVoFfTH7GSS+ulfh0dsBhc7+P601V
oRekzQyrbFK40kaqPkKf40v13ETQP6vefXDvfzvHNE7iBmn6jj11/kwvyHfNuBv3KDX/
MsX8s7RGB0o8zD3q7Jl0VchIr9+BN6j7mdDcBaSumtrwWBE7XEMPnqBbr7PNoHyVwAqh
9It+YCC7sFw4mserU+WSkjZen7VV5MdfXQnuqMbhmq8fUmC92SVXMAw==</ds:Modulu
s><ds:Exponent>AQAB</ds:Exponent></ds:RSAKeyValue></ds:KeyValue><ds:
```

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**  
COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.  
documento firmato digitalmente da Regione Autonoma Valle d'Aosta  
Hash (Sha256):ccc3864b3a523960f47598d8626b497465e98604c56dbb524ea2c7429243c6816



1898039326"><xades:SignedSignatureProperties><xades:SigningTime>2023-08-22T08:14:01.423Z</xades:SigningTime><xades:SigningCertificate><xades:Cert><xades:CertDigest><ds:DigestMethod Algorithm="http://www.w3.org/2001/04/xmlenc#sha256"/><ds:DigestValue>gG1E7mCr6TP0BUxw4PsoPlter3fywbxi5CkggsnLlM=</ds:DigestValue></xades:CertDigest><xades:IssuerSerial><ds:X509IssuerName>CN=ArubaPEC EU Qualified Certificates CA G2, OU=Qualified Trust Service Provider, 2.5.4.97=#0C1156415449542D3031383739303230353137, O=ArubaPEC S.p.A., L=Ponte San Pietro, C=IT</ds:X509IssuerName><ds:X509SerialNumber>6770490857247278140</ds:X509SerialNumber></xades:IssuerSerial></xades:SigningCertificate></xades:SignedSignatureProperties></xades:SignedProperties></xades:QualifyingProperties></ds:Object></ds:Signature></SegnaturaInformatica>

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.

documento firmato digitalmente da Regione Autonoma Valle d'Aosta

Hash (Sha256):ccc3864b3a523960f47598d8626b497465e98604e56dbb524ea2c7d292d3c6816



Assessorat des ouvrages publics, du territoire et  
de l'environnement  
Assessorato opere pubbliche, territorio e ambiente

Réf. n° - Prot. n.  
N/ réf. – Ns. rif.: 4690 del 21 giugno 2023

Saint-Christophe

**Allegato: 1 file pdf**

Al Comune di  
11100 AOSTA  
Area TI  
pianificazione territoriale, mobilità,  
verde pubblico, ambiente e sviluppo  
sostenibile  
PEC: [protocollo@pec.comune.aosta.ao.it](mailto:protocollo@pec.comune.aosta.ao.it)

e, p.c.

Al Dipartimento  
sviluppo economico ed energia  
SEDE

Al Coordinatore del  
Dipartimento programmazione, risorse  
idriche e territorio  
SEDE

Alla Struttura pianificazione territoriale  
Dipartimento programmazione, risorse  
idriche e territorio  
SEDE

Al Dipartimento infrastrutture e viabilità  
SEDE

Al Dipartimento turismo sport e commercio  
SEDE

Al Dipartimento politiche strutturali e affari  
europei  
SEDE

Al Dipartimento agricoltura  
SEDE

Al Dipartimento risorse naturali e Corpo  
forestale  
SEDE

R:\TQ\Marguerettaz D\VAS\Piano Urbano Mob Sost PUMS Aosta\fase VAS\lettere varie\trasmis parere VAS PUMS.doc

**Département de l'Environnement**

Évaluations, autorisations environnementales et qualité de l'air

**Dipartimento Ambiente**

Valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria

Lieu-dit. Le Grand-Chemin – Rue Grand Chemin, 46

11020 Saint-Christophe

Tel. 0165/272143

Télécopie 0165/272119

PEC: [territorio\\_ambiente@pec.regione.vda.it](mailto:territorio_ambiente@pec.regione.vda.it)

[www.regione.vda.it](http://www.regione.vda.it)

**C.F. 80002270074**

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**  
COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.  
documento firmato digitalmente da PAOLO BAGNOD  
Hash (Sha256):03fc45c06d05e476ce03efad7e623db66c4973b36bfe8aac74690e64e0c3e8a





Alla Struttura biodiversità, sostenibilità e  
aree naturali protette  
Dipartimento ambiente  
SEDE

Al Coordinatore del  
Dipartimento ambiente  
SEDE

Al Dipartimento trasporti e mobilità  
sostenibile  
SEDE

Al Dipartimento soprintendenza per i beni  
e le attività culturali  
SEDE

Al Dipartimento sanità e salute  
SEDE

All' A.R.P.A. Valle d'Aosta  
Loc. La Maladière, 48  
11020 SAINT-CHRISTOPHE  
PEC: arpavda@cert.legalmail.it

Al CELVA  
Piazza Narbonne, n. 16  
11100 AOSTA  
PEC: [protocollo@pec.celva.it](mailto:protocollo@pec.celva.it)

Al Ministero dell'ambiente e della sicurezza  
energetica  
Direzione generale valutazioni ambientali  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA  
PEC: [VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it)

**Oggetto:** L.R. 26.05.2009, n. 12 – concernente disciplina regionale in materia di valutazione di impatto ambientale e valutazione ambientale strategica. Procedimento di VAS ai sensi dell'articolo 11 della l.r 12/2009, e dell'art. 14 della Parte Seconda del D.lgs 152/2006 concernente **“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) dell'area urbana di Aosta”**. Trasmissione provvedimento dirigenziale di approvazione parere di VAS.



In riferimento al Piano in argomento, e al relativo processo di VAS, con la presente si trasmette il provvedimento dirigenziale n. 4769 del 18 agosto 2023 con il quale è stato approvato il parere di VAS allegato.

Distinti Saluti.

il Dirigente  
Paolo BAGNOD  
Documento f.to digitalmente

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.

documento firmato digitalmente da PAOLO BAGNOD

Hash (Sha256):03fc45c06d05e476ce03efad7e623db66c4973b36b6e8aac74690e64e0c3e8a

**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**

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**  
COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.  
documento firmato digitalmente da LAURA FARINELLI, MASSIMO BALESTRA  
Hash (Sha256):035e9b88329c22ef31f6ac0955ac58eab3ed6561107aad4cb83b44116381170

## 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 (BICIAN)*;
- 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*.

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**  
COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.  
documento firmato digitalmente da LAURA FARINELLI, MASSIMO BALESTRA  
Hash (Sha256):035e9b88329c22ef31f6ac0955ac8eab3ed6561107a4dcb883b44116381170

## 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.*

Definire le 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:

PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023  
COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.  
Soc. di gestione digitalmente firmata da L. ARCELLI, N. 0042863 del 22/08/2023  
hash: 256;0;0;996329;7def31f6eb4883b4b16;6;3;70







- 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 apparire 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"):

## BICIPLAN

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:

La 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 utilizzo 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 i pazienti 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.



- 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.





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;

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

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

È 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;

È 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;

È 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;

È 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;

È 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

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.

documento firmato digitalmente da LAURA FARINELLI, MASSIMO BALESTRA

Hash (Sha256):035e9b88329c22ef31f6ac0955ac58eah3ed6561107aad4cb883b44116381170





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 di 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



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.







- 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 traguardata 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





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-*







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 evidenzia 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

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**  
 COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.  
 documento firmato digitalmente da LAURA FARINELLI, MASSIMO BALESTRA  
 Hash: (Sha256):035e9b88329c22ef31f6ue0955a58eab3ed6561107auecb883b44116381170

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 di 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’attrattiva 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.”;

PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.

documento firmato digitalmente da LAURA FARINELLI, MASSIMO BALESTRA

Hash (Sha256):035e9b88329c22ef31f6e0955a58eab3ed6561107a04cb8d83b44116381170

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.

documento firmato digitalmente da LAURA FARINELLI, MASSIMO BALESTRA

Hash (Sha256):035e9b88329c22ae31f6ac0955a58eab3ed6361107a4decb8b3b44116381170

PAOLO BAGNOD

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

Annotazioni a scritture contabili

Atto non soggetto a spesa

L'INCARICATO

IL DIRIGENTE

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.

documento firmato digitalmente da LAURA FARINELLI, MASSIMO BALESTRA

Hash (Sha256):035e9b88329c22ae31f6eac0955a58eab3ed6361107a4decb883b44116381170

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.

**PROTOCOLLO N. 0042863 del 22/08/2023 // ENTRATA prot mittente 6269 del 22/08/2023**

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE, ai sensi del D.Lgs.82/2005 e ss.mm.ii.

documento firmato digitalmente da LAURA FARINELLI, MASSIMO BALESTRA

Hash (Sha256):035e9b888329c22e31f6ac0955a58eab3ed6361107ad4cb8d83b44116381170