



COMUNE DI AOSTA

REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) E RELATIVE INDAGINI – VAS – PIANO DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO, PIANO URBANO DELLA SOSTA, PIANO DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE, BICIANI, DELL'AREA URBANA DI AOSTA



*Documento di controdeduzione
delle osservazioni e relative matrici*

C5SPR082

Marzo 2024

Sommario

PREMESSA.....	2
1 ANALISI DELLE OSSERVAZIONI A VALLE DELLE PUBBLICAZIONE	3
1.1 Quadro generale delle osservazioni pervenute	3
1.2 Struttura della matrice di controdeduzione	5
2 ESITI PARERE VAS – PROCEDURA VAS DEL PUMS DELL’AREA URBANA DI AOSTA.....	6
2.1 Quadro generale delle osservazioni pervenute	7
2.2 Struttura della matrice di controdeduzione	8
Allegato 1 – Matrice osservazioni PUMS e piani di settore.....	10
Allegato 2 – Matrice contodeduzioni osservazioni da soggetti competenti in materia ambientale (VAS-VI).....	11

PREMESSA

Il PUMS è un piano a carattere strategico e programmatico con un orizzonte temporale complessivo di 10 anni. Le strategie ed azioni, in esso contenute, sono però suddivise in due orizzonti temporali, infatti si parla di:

- scenari di breve-medio periodo, contenenti gli interventi pianificati, programmati e proposti entro 5 anni;
- scenari di medio-lungo periodo quelli entro i 10 anni.

Il PUMS, e i relativi piani di settore, non hanno carattere di piano conformativo. Interventi su opere infrastrutturali devono necessariamente passare attraverso adeguamenti sullo strumento urbanistico.

Il Piano della Mobilità ha, in sostanza, una valenza programmatica di medio - lungo periodo e **non ha valenza urbanistica.**

Dentro questa cornice, il PUMS ha ampi gradi di libertà programmatica, ed è quindi possibile che, per la soluzione di alcune criticità, possano essere previste più linee d'intervento, anche tra loro alternative, da attuare in relazione:

- ai canali di finanziamento (non sempre noti in occasione della redazione del PUMS, ma che si possono presentare nel corso della sua attuazione);
- alla entità delle risorse reperibili;
- alle disponibilità di soggetti privati (anche in questo caso le dinamiche di concertazione con il privato possono avere tempistiche incerte) ad operare in integrazione con il pubblico.

Non è pertanto escluso che alcune linee di progetto superino, integrino e diano più alternative a quanto previsto dal piano urbanistico trapiantato su orizzonti temporali di breve - medio periodo.

Per il suo carattere programmatico, e strategico, il PUMS fa propria una cornice tecnica - politica dettata dai soggetti dell'autorità competente di riferimento.

Occorre poi sottolineare che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si caratterizza come piano di riferimento complessivo per il governo della mobilità, in tutte le sue componenti.

Analisi, e strategie progettuali di dettaglio, sono demandate a specifici piani da redigere in cascata al PUMS e previsti dalla specifica normativa di settore e studi su specifici comparti (PUT, PGU, Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, ...).

Ai diversi livelli di pianificazione, sopra riportati, seguono, secondo l'attuale normativa sulle opere pubbliche, le specifiche progettazioni così articolate:

- i progetti di fattibilità tecnica ed economica (che hanno sostituito il progetto preliminare e che devono indagare più soluzioni);
- i progetti definitivi;
- i progetti esecutivi.

1 ANALISI DELLE OSSERVAZIONI A VALLE DELLE PUBBLICAZIONE

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 87 del 07 giugno 2023, è stato adottato il Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) e relativi piani di settore dell'area urbana di Aosta, successivamente pubblicato sul sito dell'ente.

A seguito della finestra temporale per le osservazioni, si riporta, in questo documento, il quadro generale di quanto emerso da questa fase "partecipativa" che accompagna il PUMS alla prossima fase di approvazione.

1.1 Quadro generale delle osservazioni pervenute

La documentazione pervenuta dai diversi enti, associazioni e singoli soggetti è stata analizzata puntualmente. **In totale sono pervenuti 11 documenti di osservazioni da 10 soggetti diversi. Dalla lettura e analisi dei singoli documenti sono state estrapolate 42 osservazioni. A queste osservazioni, vanno ad aggiungersi 5 osservazioni d'ufficio formulate dall'Ufficio Mobilità del Comune di Aosta.**

Nella tabella seguente si riportano i riferimenti ai soggetti/enti/associazioni osservanti e il numero di singole osservazioni formulato da ciascuno di essi.

ID_doc	Osservante	n° Osservazioni
1	ING. FRANCESCO BONVICINI	2
2	LUCA BARTALONI	1
3	ING. FRANCESCO BONVICINI	2
4	ELIO RICCARAND	1
5	FRANSUS-CANALE E VARI	1
6	GUASTINI FILIPPO	1
7	Comité Nos Accents	1
8	GRUPPI REGIONALI E COMUNALI DI FORZA ITALIA	8
9	CONFCOMMERCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	18
10	SOCIETA' AUTOSTRADE VALDOSTANE S.P.A.	1
11	FIAB	6
12	UFFICIO MOBILITA'	5
Totale		47

La prima fase di analisi dei documenti di osservazione ha consentito di individuare nei documenti di testo pervenuti le singole richieste formulate dai soggetti osservanti.

A ciascuna osservazione/obiezione/suggerimento/integrazione è stato associato uno specifico tema/ambito a cui essa si riferisce. Nel prospetto sintetico a seguire, si evidenzia, per tema il numero di osservazioni pervenute.

Area tematica	N° Oss.
BICIPLAN	10
CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	5
GENERALE	16
INDICATORI	3
MERCI	2
PARTECIPAZIONE	1
PORTA SUD	4
SOSTA	3
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	3
Totale complessivo	47

Successivamente, ognuna delle 47 osservazioni è stata riscontrata fornendo una risposta estesa ed una risposta di sintesi. È stato, inoltre, indicato l'eventuale riscontro già presente nella documentazione pubblicata. La valutazione di sintesi è così stata articolata:

ACCOLTA	<p>Osservazioni/obiezione/Suggerimento/Integrazione che entra nel merito dei contenuti del PUMS e relativi piani di settore e il cui contenuto è perfettamente in linea con le strategie di Piano.</p> <p>I contenuti saranno riscontrati all'interno della documentazione finale di piano per l'approvazione, oppure se ne terrà conto nella Dichiarazione di Sintesi.</p> <p>Sono accolte, senza riscontro nei documenti, osservazioni per le quali si condivide il contenuto ma che non comportano modifiche agli elaborati.</p>
PARZIALMENTE ACCOLTA	<p>Osservazioni/obiezione/Suggerimento/Integrazione che entra nel merito dei contenuti del PUMS e relativi piani di settore e il cui contenuto è in parte in linea con le strategie di Piano.</p> <p>I contenuti ritenuti in linea con il PUMS saranno riscontrati all'interno della documentazione finale di piano per l'approvazione, oppure se ne terrà conto nella Dichiarazione di Sintesi.</p>
NON ACCOLTA	<p>Osservazioni/obiezione/Suggerimento/Integrazione che entra nel merito dei contenuti del PUMS e relativi piani di settore il cui contenuto è NON in linea con le strategie di Piano.</p> <p>I contenuti non saranno riscontrati all'interno della documentazione finale di piano per l'approvazione, né se ne terrà conto nella Dichiarazione di Sintesi.</p>
NON PERTINENTE	<p>Osservazioni/obiezione/Suggerimento/Integrazione che non entra nel merito del PUMS e relativi piani di settore, nella maggior parte dei casi perché richiede livello di dettaglio che non pertiene il livello strategico di pianificazione.</p> <p>I contenuti non saranno riscontrati all'interno della documentazione finale di piano per l'approvazione, né se ne terrà conto nella Dichiarazione di Sintesi.</p>

Nella tabella seguente si riporta, per ciascun tema il numero di osservazioni e il recepimento secondo la valutazione di sintesi.

Area tematica	N° Oss.				N° Oss.
	N° Oss. ACCOLTE	PARZIALMENTE ACCOLTE	N° Oss. NON ACCOLTE	N° Oss. NON PERTINENTI	
BICIPLAN	3		2	5	10
CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	1		2	2	5
GENERALE	2	1	12	1	16
INDICATORI	1		2		3
MERCI		2			2
PARTECIPAZIONE	1				1
PORTA SUD	1		3		4
SOSTA		1	2		3
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	1	2			3
Totale complessivo	10	6	23	8	47
	21%	13%	49%	17%	100%

Complessivamente, sono state accolte o parzialmente accolte 16 osservazioni pervenute. Le osservazioni non accolte e non pertinenti sono state opportunamente motivate.

1.2 Struttura della matrice di controdeduzione

La matrice delle controdeduzioni (**Allegato 1 matrice controdeduzioni PUMS e Piani di settore**) è stata così strutturata:

- **N° progr-oss-documento**, numero relativo al documento pervenuto (11 documenti)
- **N° progr-osservazione**, numero progressivo dell'osservazione
- **Data Prot.**, data e protocollo del documento ricevuto
- **Osservante**, riferimento al soggetto osservante
- **Parti integrali osservazioni**
- **Area tematica**
- **VALUTAZIONE DI SINTESI/Decisione** [Accolta, Parzialmente Accolta, Non Accolta, Non pertinente]
- **Controdeduzione - Risposta estesa**, riscontro esteso motivato della decisione di sintesi
- **Riscontro elaborato**, indica dove è contenuto l'eventuale riscontro nella documentazione di piano

2 ESITI PARERE VAS – PROCEDURA VAS DEL PUMS DELL'AREA URBANA DI AOSTA

A valle dell'adozione da parte della giunta comunale della documentazione PUMS e relativi piani di settore dell'Area Urbana di Aosta, il 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:
 - o Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette;
 - o Dipartimento ambiente;
 - o Dipartimento sviluppo economico ed energia;
 - o Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio;
 - o Struttura pianificazione territoriale;
 - o Dipartimento infrastrutture e viabilità
 - o Dipartimento sanità e salute;
 - o Dipartimento risorse naturali e Corpo Forestale;
 - o Dipartimento agricoltura;
 - o Dipartimento politiche strutturali e affari europei;
 - o Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile;
 - o Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali;
 - o Dipartimento turismo, sport e commercio;
 - o A.R.P.A. Valle d'Aosta;
 - o CELVA;
 - e, p.c.
 - o Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica - Direzione generale valutazioni ambientali.

I termini per l'espressione di eventuali osservazioni da parte del pubblico sono scaduti in data 3 agosto 2023. Durante il periodo di evidenza pubblica **ai fini del procedimento di VAS, non sono pervenute osservazioni da parte di soggetti terzi.**

Dalla consultazione con i soggetti aventi competenze territoriali e ambientali, sono pervenute osservazioni dai seguenti:

- Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio
- Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile
- Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali
- ARPA Valle d'Aosta
- Dipartimento sviluppo economico ed energia
- Dipartimento ambiente
- Struttura pianificazione territoriale
- Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette

L'esito della procedura ha visto l'autorità competente esprimere parere favorevole di VAS ai sensi della LR 12/2009, relativo al PUMS dell'area urbana di Aosta sottolineando la necessità di analizzare in dettaglio tutte le osservazioni pervenute, valutandone adeguatamente i contenuti, e provvedendo, se necessario, ad integrare/modificare conseguentemente i documenti del Piano e il Rapporto ambientale; rammentato che delle modalità di recepimento della presente istruttoria di VAS, e delle eventuali modifiche apportate ai documenti, dovrà essere data adeguata illustrazione nella redazione della Dichiarazione di sintesi (documento di cui all'art. 13, comma 1, lettera b), della l.r. 12/2009).

Il riscontro alle singole osservazioni derivanti dalla procedura di VAS del PUMS è riportato nella matrice delle controdeduzioni (**Allegato 2 matrice controdeduzioni, parere VAS**), maggiori dettagli, relativamente alle osservazioni riguardanti la documentazione relativa alla procedura VAS-VI, sono contenuti all'interno della **Dichiarazione di Sintesi** (C5SVR040).

2.1 Quadro generale delle osservazioni pervenute

Nella tabella seguente si riportano i riferimenti ai soggetti/enti/associazioni osservanti e il numero di singole osservazioni formulato da ciascuno di essi.

ID_doc	Osservante	n° Osservazioni
1	ARPA VALLE D'AOSTA	10
2	STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	47
3	DIPARTIMENTO AMBIENTE	25
4	DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE, RISORSE IDRICHE E TERRITORIO	1
5	DIPARTIMENTO SOPRINTENDENZA PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI	2
6	DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO ED ENERGIA	7
7	DIPARTIMENTO TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	11
8	STRUTTURA BIODIVERSITA', SOSTENIBILITA' E AREE NATURALI PROTETTE	3
9	STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	11
Totale		117

A ciascuna osservazione/obiezione/suggerimento/integrazione è stato associato uno specifico tema/ambito a cui essa si riferisce. Nel prospetto sintetico a seguire, si evidenzia, per tema il numero di osservazioni pervenute.

Area tematica	N° Oss
CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	5
GENERALE (PUMS)	9
GENERALE (VAS-PUMS)	13
GENERALE VAS-VI	13
HUB/CERNIERE DI MOBILITA'	6
LOGISTICA URBANA	2
MOBILITA' DOLCE	14
MOBILITA' ELETTRICA	4
PEAR	7
PTR	2
REGOLAMENTAZIONE TRAFFICO	1
SOSTA	3
TPL	18
VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITORAGGIO	20
Totale	117

Nella tabella seguente si riporta, per ciascun tema il numero di osservazioni e il recepimento secondo la valutazione di sintesi.

Area tematica	N° Oss. ACCOLTE	N° Oss. PARZIALMENTE ACCOLTE	N° Oss. NON ACCOLTE	N° Oss. NON PERTINENTE	N° Oss
CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE		2	3		5
GENERALE (PUMS)	4		3	2	9
GENERALE (VAS-PUMS)	11		1	1	13
GENERALE VAS-VI	8	1	4		13
HUB/CERNIERE DI MOBILITA'	2		3	1	6
LOGISTICA URBANA	1	1			2
MOBILITA' DOLCE	4	2	2	6	14
MOBILITA' ELETTRICA	1			3	4
PEAR	7				7
PTR	2				2
REGOLAMENTAZIONE TRAFFICO	1				1
SOSTA			1	2	3
TPL	7	1	7	3	18
VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITORAGGIO	10	5	4	1	20
Totale	58	12	28	19	117
	50%	10%	24%	16%	100%

Complessivamente, sono state accolte o parzialmente accolte 70 osservazioni pervenute. Le osservazioni non accolte e non pertinenti sono state opportunamente motivate.

2.2 Struttura della matrice di controdeduzione

La matrice delle controdeduzioni (**Allegato 2 matrice controdeduzioni, parere VAS**) è stata così strutturata:

- **ID-OSS**, n° documenti, n°prog.-oss-documenti, numeri identificativi dell'osservazione con riferimento al numero di documento
- **Osservante**, riferimento al soggetto osservante
- **Parti integrali osservazioni**
- **Area tematica**

- **VALUTAZIONE DI SINTESI/Decisione** [Accolta, Parzialmente Accolta, Non Accolta, Non pertinente]
- **Controdeduzione - Risposta estesa**, riscontro esteso motivato della decisione di sintesi
- **Riscontro elaborato**, indica dove è contenuto l'eventuale riscontro nella documentazione di piano

ALLEGATO 1 – MATRICE OSSERVAZIONI PUMS E PIANI DI SETTORE

<i>n° progr-oss- documento</i>	<i>n° progr- osservazione</i>	<i>Data</i>	<i>Prot</i>	<i>Osservante</i>	<i>Parti integrali osservazioni</i>	<i>AREA TEMATICA</i>	<i>Decisione</i>	<i>Controdeduzione - Risposta estesa_REV</i>	<i>Riscontro elaborato_REV</i>
1	1	29/06/2023	32946	ING. FRANCESCO BONVICINI	Alla Relazione Generale capitolo 13.4.1 La fluidificazione lenta del traffico, per quanto riguarda la rotonda tra le vie Parigi, Roma, Ginevra e Gran San Bernardo uno dei motivi del rallentamento in orario di punta mattutino è l'attraversamento dei pedoni nei pressi del parcheggio Parini e dell'Istituto San Giuseppe. Occorre rendere obbligatorio l'uso dei 2 sottopassi esistenti almeno nelle ore di punta	CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	Non pertinente	Proposta di dettaglio non di valenza strategica, che pertiene il PUMS, ma la cui indicazione può essere presa in considerazione in specifiche misure di gestione del traffico. Si evidenzia che il sottopasso del Parini allo stato di fatto è a servizio del parcheggio, e per tale motivo difficilmente utilizzabile.	
1	2	29/06/2023	32946	ING. FRANCESCO BONVICINI	al Piano Urbano della Sosta capitolo 3.4 Il nuovo sistema della sosta in struttura. La sosta in tutte le strutture "perimetrali" (cioè tutte ad eccezione del Carrel) dovrebbero essere totalmente gratuite dal momento che si tratta di aree cerniera per evitare che le auto si introducano nella zona centrale. La proposta di agevolare con la tariffa del parcheggio lo scambio col TPL non è sufficiente perché non premia chi una volta parcheggiata l'auto va a piedi.	SOSTA	Non accolta	Nella relazione generale PUMS e nel Piano della Sosta la revisione della sosta riguarda l'attuale sistema della sosta a pagamento su strada e in struttura. Per le cerniere di mobilità non si prevede il pagamento della sosta a meno del parcheggio della Ville, già oggi a pagamento e per il quale non si propone incremento di nessun genere, ancorché nell'area della Porta Sud sono e saranno sempre presenti aree di sosta gratuite. Discorso diverso per il Parini e il Consolata, parcheggi in struttura che per la sua vicinanza al centro non può essere reso gratuito.	Rel. Gen. al cap.10 Rel. Sosta al cap.4
2	3	29/06/2023	32921	LUCA BARTALONI	Apprezzamento per la costruzione di vere piste ciclabili, condivide i seguenti dubbi: 1. Il colore degli attraversamenti si confonde con il colore del Fondo stradale ordinario ed è malamente visibile, in particolare con determinata luce solare (vedasi quello di corso Battaglione al tramonto; oltretutto è privo di rallentatore nei suoi pressi e le auto tendono ad accelerare proprio in quel punto); 2. Non sono ben definite le precedenze negli attraversamenti. Perché non mettere la segnaletica orizzontale a chi, tra auto e bici debba fare la precedenza e magari anche un cartello verticale? Vero che il cds ha le sue regole e che ignoranza legis non excusat, ma gli utenti, perlomeno i più anziani, andrebbero a mio avviso educati, prevenendo il danno laddove possibile; 3. Alcuni segnali di dare la precedenza tra pedoni e bici (laddove i pedoni attraversano la pista ciclabile) sono incoerenti (vedasi via Monte Vodice, di fronte alla nuova università, dove è tracciato un segnale orizzontale di dare la precedenza ai pedoni solo su una mezza corsia... perché?); 4. Perché non mettere uno stop ai semafori arretrati per le auto?	BICIPLAN	Non pertinente	L'osservazione non riguarda interventi del PUMS.	
3	4	03/07/2023	33491	ING. FRANCESCO BONVICINI	Bicipan di Aosta pag 20 e TAVOLA PERCORSI ESISTENTI E DI PROGETTO Viene indicata come pista ciclabile esistente quella che corre lungo via Parigi e via Roma, senza tener conto che vista la pericolosità (percorso misto pedoni- bici su un unico sedime) e la quasi totale assenza di segnaletica verticale e la totale assenza di segnaletica orizzontale di fatto è inutilizzata ed inutilizzabile da parte delle biciclette. Soprattutto nelle ore di punta la coesistenza di pedoni e ciclisti sarebbe pericolosissima. Va inoltre tenuto conto del fatto che a differenza di quanto riportato nella didascalia della foto a pag 20 il percorso è solo in piccola parte separato dalla carreggiata da un'aiuola ma in gran parte tramite una pericolosa ringhiera che rischia di agganciare il manubrio delle biciclette (è invece ottima per i pedoni, a testimonianza del fatto che si tratta in realtà di un percorso pedonale surrettiziamente battezzato pista ciclo-pedonale).	BICIPLAN	Accolta	Premesso che la tavola indica in modo generale percorsi esistenti non specificandone le tipologie e, in questo caso, tratti di tracciati già esistenti, si condivide l'osservazione ma si evidenzia che la stessa non riguarda direttamente il Bicipan in quanto piano strategico della mobilità ciclistica. Tuttavia l'elaborato è stato integrato prevedendo il rimando ad azioni attuative successive volte a superare le criticità oggetto dell'osservazione.	Rel. Bicipan al par. 5.5 e 5.6
3	5	03/07/2023	33491	ING. FRANCESCO BONVICINI	L'impostazione generale del documento e delle scelte conseguenti è quello di disincentivare l'accesso con le auto private alla città. Pur essendo condivisibile per molti aspetti questo obiettivo si basa sul presupposto che l'utente della strada sia "obbligato" ad arrivare in centro (per raggiungere il luogo di lavoro, di istruzione o le attrazioni turistiche). Viene invece trascurato il fatto che vi è un ulteriore motivo di accesso, non obbligatorio ma "facoltativo" che è l'accesso alle attività commerciali. Questo è facoltativo perché l'utente che fosse disincentivato a raggiungerle può in alternativa rivolgersi alle attività fuori città, le quali già godono dell'attrattiva propria delle grandi superfici commerciali. Lo stesso beneficio che lo smart working porta alla congestione stradale nelle ore di punta si paga con una minore presenza di persone in città che potenzialmente possono accedere in pausa pranzo o dopo il lavoro alle attività commerciali cittadine. Anche i residenti sono da considerare una parte "facoltativa" degli utenti della strada perché sul lungo periodo la difficoltà ad accedere e parcheggiare nei pressi della propria abitazione costituisce un motivo in più per abbandonare il centro città. La somma delle due considerazioni su esposte causa quello che già si vede in atto: poche vie centrali che diventano un luna park per turisti ed adolescenti e molte vie progressivamente desertificate dal punto di vista commerciale.	GENERALE	Non accolta	La distinzione delle diverse tipologie di utenti "obbligati" e "facoltativi" è corretta e le strategie di mobilità sostenibile riguardano sia gli uni che gli altri. Le strategie e proposte del piano sono meno estreme di quel che si possa pensare perché nelle aree centrali i profili di accessibilità sono mantenuti pressoché invariati, infatti con il piano si intende introdurre un cambiamento culturale nel concetto di spostamenti fornendo delle valide alternative all'uso dell'auto.	

<i>n° progr-oss- documento</i>	<i>n° progr- osservazione</i>	<i>Data</i>	<i>Prot</i>	<i>Osservante</i>	<i>Parti integrali osservazioni</i>	<i>AREA TEMATICA</i>	<i>Decisione</i>	<i>Controdeduzione - Risposta estesa_REV</i>	<i>Riscontro elaborato_REV</i>
4	6	20/07/2023	37061	ELIO RICCARAND	<p>Nel documento denominato Proposta di Piano pag 132-136 Punto 16.1 e nel documento Piano del Trasporto Pubblico Urbano pagg 22-35 Punto 3 [...] "il sistema ferroviario rappresenta la rete portante del trasporto collettivo" [...] Il Comune di Aosta, senza farsi imbrigliare nell'attuale apparente contraddizione RFI e Regione, dovrebbe dire come propone di utilizzare il bene ferrovia per migliorare la mobilità sostenibile all'interno della città.</p> <p>[...] esiste un Ordine del giorno approvato all'unanimità dal Consiglio comunale di Aosta in data 23 febbraio 2017 che sposa l'idea "di un uso della ferrovia anche per un servizio di trasporto pubblico urbano in modo da attraversare la città di Aosta lungo tutto il suo asse est-ovest".</p> <p>[...] richiama il progetto "Métro de Mont-Blanc", elaborato dalla Regione che prevedeva la realizzazione di uno specifico servizio prettamente urbano fra il Quartiere Dora e Sarre. [...] il "Programma Strategico di interventi per la ferrovia" approvato dal Consiglio Regionale nel luglio 2019 ha recepito tale richiesta e contiene un punto specifico sul tema "Uso urbano della ferrovia fra Aosta e Sarre".</p> <p>Il progetto "Métro du Mont-Blanc" elaborato dalle società "Situs" e "Systra" nel 1996 prevede l'utilizzo dei binari per la realizzazione di un servizio tramviario che parte dalla periferia Est di Aosta e arriva fino a Courmayeur. Un capitolo specifico è dedicato alla tratta Quartiere Dora-Stazione di Aosta dove è prevista la realizzazione di un binario dedicato al servizio urbano tramviario. Il tratto di binario nuovo da realizzare è di 712 metri per poi inserirsi nel fascio di binari già esistente in prossimità della stazione. [...] indispensabile per evitare una interferenza fra l'intenso servizio urbano e il servizio per il collegamento Aosta-Ivrea-Torino [...]</p> <p>Il percorso del tratto fra Quartiere Dora avrebbe una durata di 11 minuti e la frequenza sarebbe di 20 minuti. Sulla base di quell'idea di un uso urbano della ferrovia vennero successivamente realizzate le fermate, ora abbandonate, all'altezza dell'Istituto Tecnico e per Geometri ed in Viale Europa L'opzione, di fondamentale importanza, dell'utilizzo della ferrovia per un trasporto urbano con alta intensità di corse dovrebbe essere ripreso con energia dal Pums, accompagnandolo anche con scelte che inducano e favoriscano l'uso della tramvia per muoversi in città. A tale fine un ruolo strategico ha l'area della ex Centrale del Latte dove dovrebbe essere riposizionata l'attuale la fermata di Viale Europa e che costituirebbe un punto di enorme rilevanza e grande funzionalità per interscambio fra auto e ferro evitando l'ingresso in centro città di molte auto</p> <p>Richiamare con forza l'attenzione su via M. Emilius e dintorni. [...]</p> <p>Qualche richiesta, da semplici cittadini, profani dei problemi della mobilità e dell'urbanistica:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Del verde, per favore, alla zona s. Rocco; alberi, siepi, rampicanti, non solo basse aiuole. Risulta un'utopia, visti sicuramente i numerosi vincoli esistenti? Quel verde - semplice, ma curato regolarmente - di cui hanno bisogno in primis bambini e anziani, e quelli che non hanno la possibilità di spostarsi per andare a cercarlo. Verde che avrebbe avuto la sua "giusta" collocazione nell'area in cui è sorto quel Centro polifunzionale che pareva imprescindibile e che li giace da vent'anni a degradarsi. Che si provi a rendere le vie di accesso est alla città - via M. Emilius, corso Ivrea, via Clavalité - delle zone belle da vedere e più sane: oltretutto si sa che le alberate abbattano anche il calore che il cambiamento climatico comporta. Può, in primis, essere subito ripristinata l'alta siepe sopra nominata? A sostegno dei pedoni e non solo, che si facciano delle strisce pedonali all'altezza dei vigili urbani (la strada è lunga...). Si predisponga un dissuasore di velocità/dosso (quando la strada è sgombra, moto e auto sfrecciano a tutta velocità sull'invitante rettilineo, ben più di prima: infatti molti sembrano aver "scoperto" ora questa via). La rotonda che dà su corso Ivrea sembra voler mettere insieme troppe cose... ingenera grande confusione: perché non ripristinare il modello precedente, suggerisce qualcuno, più ampio e (forse) non a doppia entrata su via M. Emilius? Vicino alla "casa rossa" è inoltre presente uno spazio delimitato da paletti metallici la cui destinazione d'uso non è chiara. È possibile anticipare la predisposizione del previsto marciapiede? Si auspica qualche opportunità di tipo culturale-aggregativo nella struttura cosiddetta di via Brocherel o in altri spazi in zona. La zona della "casa rossa" - se acquisita dal Comune - non potrebbe utopisticamente diventare uno spazio di ulteriore ampliamento e valorizzazione dell'Arco? <p>La "visione" a cui ispirare le scelte non può essere soltanto la pur più che giusta pedonalizzazione dell'Arco. Qui vivono delle persone che hanno la percezione di aver ricevuto finora solo svantaggi e problemi dal cambio nella circolazione automobilistica. Va da sé che queste richieste non sono da</p>	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	Parzialmente accolta	<p>Tutte le proposte di revisione dei servizi ferroviari, o alternativi, che prevedono un riutilizzo della tratta ferroviaria oggi non in esercizio, necessitano di confronti con tutti i soggetti coinvolti. D'altro canto, il PUMS è un piano strategico che riguarda il sistema di mobilità della città di Aosta e delle interazioni che la interessano in quanto polo di attrazione generalizzata per tutte le realtà al contorno e, di fatto, l'istituzione di servizi di collegamento in sede fissa, utilizzando binari esistenti e tratti da riqualificare, tra Saint-Pierre e Saint-Christophe rappresentano un'opportunità in più per i collegamenti vallivi in alternativa all'uso dell'auto.</p> <p>Questa rappresenterebbe una soluzione certamente più economica di quanto proposto dall'osservante. Si ritiene, inoltre, che il riposizionamento della fermata di Viale Europa all'altezza della ex Centrale del Latte per realizzazione di nodo intermodale sia investimento oneroso in considerazione che la fermata Viale Europa è a meno di 400 metri dalla cerniera di mobilità cimitero proposta dal PUMS.</p> <p>La costruzione di un secondo binario dal Q. Dora alla stazione FS avrebbe un costo di realizzazione di un nuovo binario per soli 712 m e 11' di percorrenza non giustificato a fronte di un bacino di utenza coperto già da servizi offerti da due linee: Navetta verde e linea 8. La NV va da P.za Manzetti al Q. Dora in 9' e ha frequenza 15'. La linea 8 va da P.za Manzetti in P.za Btg. Cervino in 8' ed ha frequenza 1h (questa dovrebbe essere potenziata).</p> <p>L'allargamento del sottopasso è già preso in considerazione dal PUMS.</p>	Si condivide parzialmente il contenuto nella prima parte, ma ciò che è accolto non comporta nessuna modifica al testo.
5	7	21/07/2023	37246	FRANSUS- CANALE E VARI	<p>Richiamare con forza l'attenzione su via M. Emilius e dintorni. [...]</p> <p>Qualche richiesta, da semplici cittadini, profani dei problemi della mobilità e dell'urbanistica:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Del verde, per favore, alla zona s. Rocco; alberi, siepi, rampicanti, non solo basse aiuole. Risulta un'utopia, visti sicuramente i numerosi vincoli esistenti? Quel verde - semplice, ma curato regolarmente - di cui hanno bisogno in primis bambini e anziani, e quelli che non hanno la possibilità di spostarsi per andare a cercarlo. Verde che avrebbe avuto la sua "giusta" collocazione nell'area in cui è sorto quel Centro polifunzionale che pareva imprescindibile e che li giace da vent'anni a degradarsi. Che si provi a rendere le vie di accesso est alla città - via M. Emilius, corso Ivrea, via Clavalité - delle zone belle da vedere e più sane: oltretutto si sa che le alberate abbattano anche il calore che il cambiamento climatico comporta. Può, in primis, essere subito ripristinata l'alta siepe sopra nominata? A sostegno dei pedoni e non solo, che si facciano delle strisce pedonali all'altezza dei vigili urbani (la strada è lunga...). Si predisponga un dissuasore di velocità/dosso (quando la strada è sgombra, moto e auto sfrecciano a tutta velocità sull'invitante rettilineo, ben più di prima: infatti molti sembrano aver "scoperto" ora questa via). La rotonda che dà su corso Ivrea sembra voler mettere insieme troppe cose... ingenera grande confusione: perché non ripristinare il modello precedente, suggerisce qualcuno, più ampio e (forse) non a doppia entrata su via M. Emilius? Vicino alla "casa rossa" è inoltre presente uno spazio delimitato da paletti metallici la cui destinazione d'uso non è chiara. È possibile anticipare la predisposizione del previsto marciapiede? Si auspica qualche opportunità di tipo culturale-aggregativo nella struttura cosiddetta di via Brocherel o in altri spazi in zona. La zona della "casa rossa" - se acquisita dal Comune - non potrebbe utopisticamente diventare uno spazio di ulteriore ampliamento e valorizzazione dell'Arco? <p>La "visione" a cui ispirare le scelte non può essere soltanto la pur più che giusta pedonalizzazione dell'Arco. Qui vivono delle persone che hanno la percezione di aver ricevuto finora solo svantaggi e problemi dal cambio nella circolazione automobilistica. Va da sé che queste richieste non sono da</p>	CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	Non pertinente	<p>L'osservazione riguarda intervento di dettaglio della Via Emilius oggetto di interventi pianificati, le soluzioni al contorno di dettaglio e le richieste formulate non sono tema del PUMS. I vari temi inerenti le sistemazioni di verde e segnaletiche, ancorché alcuni di interesse, non attengono al PUMS. Le altre osservazioni inerenti all'organizzazione viabile della zona "Casa rossa" attengono in parte al PGTV e in parte a progetti di viabilità. Se ne terrà conto nelle sedi opportune.</p>	
6	8	24/07/2023	37614	GUASTINI FILIPPO	<p>[...] non posso non osservare come, forse, sarebbe stato più opportuno, PRIMA di realizzare le piste ciclabili avere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. servizi ferroviari e di trasporto urbano e extra urbano diversi da quelli attuali che, come noto, offrono un servizio che manifesta criticità in termini di frequenza delle corse soprattutto nei collegamenti con le località più distanti dal Capoluogo e nei giorni festivi 2. ripristinato la tratta ferroviaria Aosta/Morgex 3. dotata l'immediata periferia della città di infrastrutture di parcheggio collegate al centro con navette, servizi di bike sharing, ecc. 	GENERALE	Accolta	<p>L'opportunità di realizzare piste ciclabili è stata colta dal comune di Aosta in un momento antecedente la redazione del PUMS ed era, ed è, un intervento perfettamente in linea con le strategie di mobilità sostenibile. Che propongono anche interventi relativi ai temi citati nell'osservazione di revisione dei servizi di TPL coordinati con la realizzazione di cerniere di mobilità.</p> <p>Il ruolo della ferrovia quale infrastruttura portante è stato ribadito nel PUMS ma va rilevato che il potenziamento dei servizi ferroviari compete ad RFI/Trenitalia in accordo con RAVA, così come il ripristino della tratta Aosta/Morgex. Le cerniere di mobilità sono luogo di attestamento delle navette. Il servizio di bike sharing comunale è in atto.</p> <p>Sebbene si accolga il contributo dell'osservante, i contenuti dell'osservazione sono già parte della documentazione PUMS.</p>	Nessuna modifica

<i>n° progr-oss- documento</i>	<i>n° progr- osservazione</i>	<i>Data</i>	<i>Prot</i>	<i>Osservante</i>	<i>Parti integrali osservazioni</i>	<i>AREA TEMATICA</i>	<i>Decisione</i>	<i>Controdeduzione - Risposta estesa_REV</i>	<i>Riscontro elaborato_REV</i>
7	9	26/07/2023	37933	Comité Nos Accents	Nous constatons la présence d'au moins 907 toponymes erronés dans les documents du PUMS [...] Nous vous demandons de vous engager afin que ces 907 fautes soient promptement corrigées et que les documents corrigés soient mis en ligne d'ici 30 jours, c'est-à-dire d'ici au 26 août 2023 inclus. Passé ce délai et/ou en absence de réponse de votre part, si plus de 5% des 907 fautes énumérées du document en pièce jointe devraient rester erronées, nous nous engageons à rendre ces données publiques et à les transmettre à la presse et aux autorités concernées.	GENERALE	Accolta	Abbiamo evaso le richieste all'interno delle relazioni di piano, ove possibile, ovvero sulla documentazione direttamente prodotta da parte degli estensori del PUMS (non su quelle estratte/ricavate da altre fonti o su immagini).	Documenti di piano/progetto
8	10	26/07/2023	38000	GRUPPI REGIONALI E COMUNALI DI FORZA ITALIA	[...] dichiarano di non condividere le scelte di questa Amministrazione rispetto alla proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) così come progettata e presentata, e in particolare: [...] evidente riduzione dei parcheggi in città, in particolare quelli nelle zone centrali caratterizzati da stalli bianchi, coniugata alla previsione dell'aumento delle tariffe della sosta negli stalli blu, non condividendo nella maniera più assoluta l'eliminazione della gratuità degli stessi nella fascia oraria 12-14, chiedendo pertanto di eliminare tale proposta dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) [...]	SOSTA	Parzialmente accolta	Quanto viene osservato va esattamente nella direzione contraria rispetto all'impostazione del PUMS e agli obiettivi che l'Amministrazione persegue. La riduzione dei parcheggi in città è conseguenza della realizzazione della rete ciclabile la quale non può che essere collocata lungo le strade cittadine e pertanto devono essere ricavati gli spazi necessari. Complessivamente, esclusa P.zza Plouves (che necessitava di una messa a norma degli stalli) sono 151 gli stalli sottratti ma per 107 di questi c'è disponibilità in aree di parcheggio in prossimità delle ciclabili stesse, non raggiungendo queste aree mai la piena occupazione. Il bilancio in negativo è pertanto di 44 stalli in meno. A parte questi interventi si prevede la progressiva riduzione degli stalli in P.zza della Repubblica sino a completa eliminazione, a fronte del nuovo parcheggio realizzato a nord della ex caserma Beltriccio e del futuro parcheggio interrato nel 2° lotto dell'Università. Non sono previste altre eliminazioni di stalli anzi sono previsti incrementi sia in parcheggi in struttura che su strada. Come dichiarato in Consiglio comunale, gli aumenti tariffari (peraltro già previsti dal vigente PGTU) rappresentano una delle misure, ma non l'unica, utili a scoraggiare l'uso dell'auto privata laddove non strettamente necessario: essi non verranno messi in atto fino al 2025. In una logica di demandare ad atti gestionali successivi, si ritiene opportuno modificare gli elementi di piano circa le quantificazioni degli aumenti tariffari ad oggi inseriti in tali sedi, così come il mantenimento della gratuità della fascia 12.00-14.00, da rimandare sicuramente a valle degli interventi in corso per la realizzazione della rete ciclabile cittadina.	Cap. 3 del Piano Urbano della Sosta (3.4) Par. 17.1 della Relazione Generale PUMS
8	11	26/07/2023	38000	GRUPPI REGIONALI E COMUNALI DI FORZA ITALIA	[...] dichiarano di non condividere le scelte di questa Amministrazione rispetto alla proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) così come progettata e presentata, e in particolare: [...] la nuova progettualità prevista per la distribuzione delle zone di carico/scarico delle merci in città, soprattutto per quanto attiene ai 'freschi' e alle merci deperibili [...]	MERCI	Parzialmente accolta	Il PUMS e i piani di settore non sono piani direttamente attuativi, ma piani strategici che richiedono approfondimenti progettuali più di dettaglio per l'applicazione delle proposte formulate. Potranno essere valutate soluzioni migliorative concordate con gli operatori del settore.	Si condivide parzialmente il contenuto, ma ciò che è accolto non comporta nessuna modifica al testo.
8	12	26/07/2023	38000	GRUPPI REGIONALI E COMUNALI DI FORZA ITALIA	[...] dichiarano di non condividere le scelte di questa Amministrazione rispetto alla proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) così come progettata e presentata, e in particolare: [...] rivedere l'introduzione di ulteriori 12 (dodici) Zone a Traffico Limitato previste dal Piano [...]	BICIPLAN	Non accolta	Il PUMS di Aosta (e il piano di settore Biciplan) non prevedono l'introduzione di 12 Zone a Traffico Limitato, ma realizzazione di Zone/Strade 30 opportunamente progettate per la circolazione in sicurezza di pedoni, ciclisti e auto lungo strade di tipo F (strade locali). Nelle zone 30 non si prevedono limitazioni al traffico come nelle ZTL.	
8	13	26/07/2023	38000	GRUPPI REGIONALI E COMUNALI DI FORZA ITALIA	[...] dichiarano di non condividere le scelte di questa Amministrazione rispetto alla proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) così come progettata e presentata, e in particolare: [...] criticano il tracciato della pista ciclabile cittadina, così come sviluppato, per i molti elementi di pericolosità che presenta, tra salti di corsia, attraversamenti pedonali, passaggi in rotonda, passi carrai e lampioni dell'illuminazione pubblica presenti sul percorso [...]	BICIPLAN	Non pertinente	Ad Aosta sono in corso interventi per l'implementazione della rete ciclabile dotati di progetti esecutivi che ne hanno definito ogni dettaglio che salvaguardi la sicurezza degli utenti (attraversamenti, cambi di corsia, ...). Le ulteriori proposte di percorsi formulate dal PUMS a completamento della rete ciclabile esistente e già in programma dovranno essere corredate da progetti di dettaglio che tengano conto di elementi critici, valutandone anche modifiche nel percorso così come proposto dal Biciplan. L'osservazione non comporta una modifica del PUMS e, per tale motivo, la stessa viene valutata come non pertinente.	
8	14	26/07/2023	38000	GRUPPI REGIONALI E COMUNALI DI FORZA ITALIA	[...] dichiarano di non condividere le scelte di questa Amministrazione rispetto alla proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) così come progettata e presentata, e in particolare: [...] il progetto di pedonalizzazione della zona dell'Arco d'Augusto, così come concepito, che ha comportato una modifica alla viabilità nella zona Est della città che, oltre a congestionare strade ad alta vocazione residenziale e commerciale come via Monte Emilius e Corso Ivrea, rischia di aumentare l'inquinamento da traffico veicolare anziché ridurlo [...]	CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	Non accolta	Il PUMS di Aosta si avvale del supporto matematico fornito da modello di simulazione del traffico che negli scenari di riferimento e di progetto ha valutato gli interventi programmati e proposti dal PUMS individuando un generalizzato miglioramento delle condizioni di circolazione in città e una riduzione dei principali inquinanti legati al traffico veicolare. Si sottolinea, inoltre, che la pedonalizzazione dell'Arco d'Augusto risale da indicazioni già contenute nel PGTU già nel 2011 e poi riconfermate nel 2021.	
8	15	26/07/2023	38000	GRUPPI REGIONALI E COMUNALI DI FORZA ITALIA	[...] dichiarano di non condividere le scelte di questa Amministrazione rispetto alla proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) così come progettata e presentata, e in particolare: [...] prioritario garantire la sicurezza stradale e dei pedoni, provvedendo con urgenza al rifacimento degli asfalti delle strade e dei marciapiedi di Aosta, sostenendo allo stesso tempo le attività commerciali cittadine e di vicinato [...]	GENERALE	Non pertinente	La manutenzione è un aspetto importante nella gestione della viaria cittadina ed uno dei compiti più complessi delle pubbliche amministrazioni che ne devono stabilire i livelli di priorità. Garantire la sicurezza è interesse primario dell'Amministrazione, ma non è tema di un piano strategico come il PUMS: per tale motivo l'osservazione viene ritenuta non pertinente. In ogni caso la si condivide e pertanto il tema sollevato andrà espresso nelle sedi più opportune.	
8	16	26/07/2023	38000	GRUPPI REGIONALI E COMUNALI DI FORZA ITALIA	[...] dichiarano di non condividere le scelte di questa Amministrazione rispetto alla proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) così come progettata e presentata, e in particolare: [...] imprescindibile partire da una efficace azione di sensibilizzazione all'utilizzo dei mezzi pubblici che possa portare a conseguenti progetti complessivi di potenziamento del trasporto pubblico locale e di miglioramento della fruibilità dei parcheggi in struttura, di modo da poter ridurre alla radice i flussi di traffico interni alla città di Aosta e in ingresso/uscita da Aosta [...]	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	Parzialmente accolta	I parcheggi in struttura sono pienamente fruibili e collocati a poca distanza dal centro cittadino. Il fatto che non lo siano dipende in gran parte dalla ancora elevata presenza di stalli su strada. Si condivide e si intende partire dalla sensibilizzazione, formazione e comunicazione per poter dare il via ad un processo virtuoso verso la mobilità sostenibile, ad esempio mediante interventi a carattere sperimentale per studiare la risposta della comunità.	Si condivide parzialmente il contenuto, ma ciò che è accolto non comporta nessuna modifica al testo.

<i>n° progr-oss- documento</i>	<i>n° progr- osservazione</i>	<i>Data</i>	<i>Prot</i>	<i>Osservante</i>	<i>Parti integrali osservazioni</i>	<i>AREA TEMATICA</i>	<i>Decisione</i>	<i>Controdeduzione - Risposta estesa_REV</i>	<i>Riscontro elaborato_REV</i>
8	17	26/07/2023	38000	GRUPPI REGIONALI E COMUNALI DI FORZA ITALIA	[...] dichiarano di non condividere le scelte di questa Amministrazione rispetto alla proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) così come progettata e presentata, e in particolare: [...] l'impossibilità di prevedere una realizzazione in tempi ragionevoli e funzionale alle esigenze della città e dei suoi cittadini dell'enunciato progetto della cosiddetta 'Porta Sud' [...]	PORTA SUD	Non accolta	Il PUMS è un piano strategico con un orizzonte temporale di 10 anni all'interno del quale il progetto della "Porta Sud", così come noto negli anni, considera la perseguibilità degli interventi formulando ben 3 diversi scenari e con lo scopo principali di definire spazi e itinerari tali che consentano all'utente esterno di lasciare la propria auto in sosta e compiere lo spostamento di ultimo miglio con forme di mobilità alternative. Questo a nostro avviso non è così irrealistico da prevedere da qui ai prossimi 10 anni. Si aggiunge che il tema della Porta sud era già preso in considerazione dal PGU ed è affrontato anche nel PST (Programma di Sviluppo Turistico) e viene oggi fortemente sostenuto dall'Amministrazione che intende avviare con la Regione la revisione dell'Accordo di Programma.	
9	18	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	Le linee di indirizzo indicate dall'amministrazione ai progettisti sono del tutto generiche senza una precisa indicazione, ma solo generica. L'Amministrazione non indica quali obiettivi specifici adottare. Nel documento vengono indicati gli obiettivi di riduzione del 50% delle emissioni di CO2 entro il 2030 ed azzerarle entro il 2050. Si fa presente che da recenti studi europei la CO2 legata ai trasporti in Europa è pari al 30% della complessiva e di questo solo il relativo 60% legata ai trasporti non commerciali. Pertanto si parla di emissioni pari al 9% complessive. Il restante 90% è relativo al riscaldamento ed alle attività produttive	GENERALE	Non accolta	Il PUMS si occupa di mobilità sostenibile definendo strategie ed azioni sulle reti di mobilità (stradale, ferroviaria, ciclistica, pedonale, ...) con alla base uno studio del territorio e delle attuali dinamiche. Le strategie ed azioni devono rispondere ad obiettivi dettati dalle linee guida ministeriali da "misurare" attraverso una serie di indicatori, che, alla lettera B, riguardando anche la riduzione di CO2. Come da LGG nazionali, infatti, l'A.C. e progettisti hanno definito un GdL all'interno del quale sono state ben individuate sia le linee di indirizzo sia gli obiettivi, peraltro anche condivisi durante il percorso partecipativo. Il merito alla CO2, fermo restando che, tenendo per buoni i dati di partenza citati, il 90% a cui si perviene è in realtà il 70% e ad ogni buon conto, se la CO2 va azzerata, va azzerato anche il 9% attribuito, secondo l'osservante, ai trasporti non commerciali.	
9	19	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	Che le linee guida del ministero inerenti le normative legate al PUMS (DM397/2017 e 396/2019) sono state pubblicate il 27 settembre 2022, non pare vi sia traccia nei documenti pubblicati di come queste abbiano influito sulla redazione del piano che a quella data era già in fase evoluta. Già in questa fase emerge che la prima fase è la definizione del limite geografico. È evidente anche nelle relazioni dei progettisti che il limite geografico, per la peculiarità territoriale, non può essere il Comune di Aosta e neanche solo i comuni legati alla Plaine. Come gli stessi progettisti hanno eseguito in Sicilia, il PUMS è opportuno eseguirlo a livello regionale non del singolo Comune. Il perimetro geografico va concordato con gli Stakeholder. Non pare che sia avvenuto. Così come l'individuazione degli scenari futuri già programmati e in programmazione devono essere corredati da valutazione comparativa qualitativa. Le indicazioni di misurazione e monitoraggio del piano proposto sono generiche e non sono misurabili rispetto agli effettivi sviluppi legati ad azioni dirette del Comune grazie al PUMS.	GENERALE	Non accolta	Il citato Vademecum per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è stato pubblicato dal MIMS nel settembre 2022 e non fa altro che fornire delle specifiche sull'utilizzo delle linee guida per la redazione dei PUMS. La redazione della stragrande maggioranza dei PUMS in Italia è avvenuta prima del rilascio di tale vademecum, che tra l'altro riporta "Best practice" proprio dai PUMS in stato più avanzato rispetto a quello di Aosta. In riferimento ai limiti geografici si cita l'art. 2 del vademecum che riporta: "Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali." Il Comune di Aosta ha beneficiato di finanziamenti per la redazione del PUMS (e relativi piani di settore) per il suo territorio comunale e ha specificato, sin dal capitolato, di estendere la visione del sistema di mobilità all'intero territorio della Plaine e nella redazione delle strategie ed azioni sono stati coinvolti sia tutti i comuni della Plaine che la Regione.	
9	20	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	Il PUMS non è un documento obbligatorio per Legge per il comune di Aosta. La Legge stessa e le linee guida lo prevedono per realtà che abbiano oltre 100.000 abitanti. Anche perché in simili realtà e nelle realtà metropolitane le competenze decisionali sono ben altre rispetto al comune di Aosta che non ha competenza sulle scuole secondarie presenti, sull'università, sui trasporti pubblici collettivi, neanche sul Mobility manager della RAVA, USL, della Cogne, Cidac, ecc;	GENERALE	Non accolta	La redazione del PUMS è obbligatoria sopra i 100.000 abitanti e per le città metropolitane, ma non è VIETATO per le altre realtà. Sono numerosissimi i comuni che, nonostante una popolazione al di sotto del 100 mila, hanno intrapreso la redazione del PUMS. Infatti, la dotazione di un PUMS per il Comune di Aosta è un'opportunità unica che consente di poter intercettare finanziamenti (es. punteggi maggiori nelle richieste di finanziamento) per lo sviluppo di progetti di cui risponde il comune stesso. E, sebbene alcune decisioni non siano di competenza del Comune, lo stesso siede ai tavoli tecnici per lo sviluppo di azioni all'interno dei suoi limiti comunali e con il PUMS cerca di rendere coerente il parco progetti/previsioni alla scala più alta con quanto in programma previsione all'interno dell'area urbana.	
9	21	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	L'obiettivo dichiarato è quello di ridurre le emissioni legate al trasporto locale e gli stessi progettisti nel documento 11 capitolo 10.5.2 prima dichiarano che il 50% del particolato annuo emesso è dovuto al traffico stradale per il 50% e poi appena dopo a pagina 310 fanno notare che nel 2021 e nel 2020 (anni caratterizzati dalle limitazioni covid note) le concentrazioni di PM10 e PM2.2 non hanno subito alcuna variazione nonostante i flussi del traffico siano notevolmente diminuiti. Tutto il modello e gli obiettivi di piano riguardano la riduzione di CO2. Forse è il caso di tarare gli obiettivi per il rispetto del progetto di governo fossil fuel free e vada ritardato su altre fonti di inquinamento. Dai dati riportati neanche il teleriscaldamento ha in realtà migliorato sensibilmente la situazione	GENERALE	Non accolta	Occorre distinguere tra emissioni e concentrazioni. La fonte del dato del 50% come quota parte attribuita ai trasporti è il cosiddetto inventario delle emissioni IRSE di ARPA. Pertanto una cosa sono tali emissioni, tra l'altro primarie (cioè emesse direttamente dalla fonte, che secondo la stima è il 50%), altra cosa sono le concentrazioni al suolo, che dipendono dalle condizioni meteo, in particolare la modulazione dello strato rimescolato (boundary layer) e dalla componente secondaria dovute ai fenomeni di nucleazione e condensazione di altri inquinanti, tra cui ad esempio l'ammoniaca e gli ossidi di azoto. Le concentrazioni cioè sono decisamente meno che proporzionali alle emissioni, essendo la componente secondaria preponderante (valutabile nell'ordine del 75%-80% del totale) rispetto alla componente primaria e dipendendo fortemente dalle condizioni meteorologiche. Il confronto tra due anni andrebbe cioè fatto anche confrontando tra loro le condizioni meteorologiche. Nel quadro conoscitivo è stata riportata una lettura dei dati da fonti documentali (Report Qualità dell'Aria in Valle d'Aosta del 2021). L'osservante fa un confronto tra il particolato (PM) con la CO2, affermando che il PUMS si basa sulla sola riduzione di CO2, e questo non è corretto. In quanto, sia nello stesso documento citato (Quadro conoscitivo) a p.334 che nell'ultima sezione della relazione PUMS si riportano diversi indicatori ambientali di cui le linee guida ministeriali richiedono un "controllo", attraverso la riduzione, da parte delle strategie ed azioni di mobilità sostenibile.	

<i>n° progr-oss- documento</i>	<i>n° progr- osservazione</i>	<i>Data</i>	<i>Prot</i>	<i>Osservante</i>	<i>Parti integrali osservazioni</i>	<i>AREA TEMATICA</i>	<i>Decisione</i>	<i>Controdeduzione - Risposta estesa_REV</i>	<i>Riscontro elaborato_REV</i>
9	22	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	Nel documento 10 a pagina 16 viene indicato che il PUMS mira a attuare strategie nei vari ambiti di trasporto collettivo, di cui il Comune di Aosta non ha alcuna competenza in quanto dipendono da altri enti; altro obiettivo dichiarato è la sostenibilità ambientale riducendo l'uso del mezzo privato. Anche in questo ambito sin dal DL 34/2020 il Comune avrebbe dovuto applicare azioni di Mobility management con il piano degli spostamenti dei propri dipendenti e non lo ha fatto, pertanto non si è in grado neanche di capire quanto influirebbe evitare che i dipendenti comunali raggiungano Aosta con il mezzo proprio (oltre 320 dipendenti oltre agli amministratori ed ai consulenti di vario genere)	GENERALE	Non accolta	Il PUMS è un piano strategico e rappresenta attraverso la sua redazione la voce del comune di Aosta che siede ai tavoli tecnici per le specifiche azioni che riguardano il suo territorio comunale ma di cui il potere decisionale riguarda altro ente. Consultando le linee guida PUMS, il vademecum 2023 - citato dallo stesso osservante-, tutti i PUMS redatti ad oggi, e il PTPU per: 1 - comprendere che azioni di mobilità sostenibile sono quelle che hanno il compito di riequilibrare il riparto modale favorendo mobilità pubblica e privata sostenibile (bici, piedi, mezzi elettrici,...) 2 - nel gruppo di lavoro interdisciplinare sono presenti esponenti della Regione Valle d'Aosta che hanno fornito il loro contributo nella formulazione delle strategie ed azioni riguardanti il TPL Per quanto riguarda l'aspetto del Mobility Manager, si precisa che l'Amministrazione ha ripreso con convinzione la tematica ed ha provveduto alla nomina dei Mobility manager aziendale e d'area. E' in corso di predisposizione un questionario per aggiornare quanto fatto in passato in tema di spostamenti casa-lavoro e funzionale a redigere il PSCL.	
9	23	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	Il piano indica "...tra i sistemi alternativi all'auto vi sono i mezzi pubblici, la bicicletta e la pedonalizzazione delle aree centrali, con una contestuale riconsiderazione dell'attuale circolazione veicolare urbana, anche sperimentando nuovi sensi unici di percorrenza, al fine di concorrere ad una riduzione del traffico, e della velocità, con adeguati sistemi di dissuasione nelle aree centrali allo scopo di rendere più vivibili le vie cittadine e consentire ai mezzi pubblici di circolare meglio e a pedoni e ciclisti di muoversi in sicurezza...". Sono anche delineate precise politiche per la sosta. Aosta non è una città di pianura e neanche di mare. È una città di montagna e tutte le politiche di tutela climatica portano ad individuare azioni rivolte a normalizzare il clima alterato a seguito dell'intervento dell'uomo. Questo vuol dire che deve nevicare in inverno, con giorni di freddo e gelo. Nessuna delle azioni legate alla sostituzione delle automobili con biciclette e cargobike potrà essere efficiente in inverno. Consideriamo che negli ultimi anni pochi cm di neve hanno paralizzato il centro di Aosta, figuriamoci se nevicasse realmente e se tutto il trasporto sia indirizzato alle biciclette o pedonale	GENERALE	Non accolta	Aosta è una città le cui caratteristiche sono state prese in esame per la redazione del piano. La conformazione della valle e delle aree urbane limitrofe consentono lo sviluppo di azioni di mobilità sostenibile. Va considerato che i target di piano di incremento della mobilità dolce (bici+piedi) e del trasporto collettivo sono cautelativi e tengono conto delle particolari condizioni geomorfologiche e ambientali di Aosta. Altre realtà, simili ad Aosta per conformazione geografica e climatica, hanno sviluppato la mobilità dolce in misura maggiore e già da molti anni anche in caso di neve.	
9	24	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	Si parla di porta Sud e viene proposto di concordare con RFI attività che non sono di competenza del comune di Aosta così come non può indicare se fare o meno una uscita autostradale per mancanza di competenza giuridica. Infatti viene indicato di concordare tali interventi, questo rafforza il fatto che il pums può essere redatto solamente con l'intervento di più comuni e con la partecipazione delle Regione; Il PUMS parla di rivisitare orari e corse del TPL che è gestito dalla Regione e quindi anche in questo ambito risulta un indirizzo non di competenza se non come proposta e quindi difficilmente ricomprendibile in un Piano programmatico; Anche il PAESC a cui Aosta ha aderito troverà ben poco beneficio dall'applicazione del PUMS sia per i motivi già detti prima sia perché, come vedremo dopo, le previsioni di miglioramento a medio e lungo termine sono irrisorie; Il piano già nelle pagine iniziali SUGGERISCE una interlocuzione Comune/Regione e successivamente con i comuni limitrofi. Suggerimenti che non hanno alcun valore se non inseriti in un piano di ambito regionale o almeno di progettazione coordinata di tutti i comuni coinvolti (vengono indicati 15 comuni). Nessuna indicazione viene data nel piano per individuare le strade di transito veloce che permettano l'attraversamento di Aosta a chi proviene dai flussi di traffico evidenziati nel capitolo 3.1	GENERALE	Non accolta	Il PUMS è un piano strategico e rappresenta attraverso la sua redazione la voce del comune di Aosta che siede ai tavoli tecnici per le specifiche azioni che riguardano il suo territorio comunale ma di cui il potere decisionale riguarda altro ente. Il piano ha anche il compito di rendere coerenti le scelte di area urbana con il parco progetti/previsioni di competenza di altri enti (vedi scenari di riferimento). Per quanto riguarda, invece le soluzioni per alleggerire dal traffico veicolare le viabilità dell'area centrale compatta caratterizzate da fenomeni di congestione, il PUMS definisce strategie a riguardo al capitolo 11 della Relazione Generale	
9	25	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	In merito alla sicurezza dei bambini si fa un generico ragionamento sull'impedire ai genitori di arrivare in auto vicino alle scuole, ma nessuno riferimento alla decentralizzazione delle scuole, alla differenziazione degli orari o altre attività più rilevanti	GENERALE	Non accolta	Il PUMS deve svolgere anche un'operazione, forse la più importante, di cambiamento culturale. E quale luogo migliore se non le scuole? Sicuramente la revisione dei "tempi della città" è un aspetto da non sottovalutare e sarà attenzionato nelle opportune sedi, ma se ogni studente fosse accompagnato di fronte l'edificio scolastico in auto la città sarebbe completamente paralizzata nelle ore di ingresso/uscita da scuola ed in parte lo è. Quindi guardiamo al PUMS come piano che fornisce nuove opportunità agli utenti mettendoli nelle condizioni di scegliere di utilizzare modalità di spostamento differenti rispetto all'auto privata. Rispetto alla decentralizzazione delle scuole si ritiene una soluzione non applicabile, oltre a non essere il PUMS la sede opportuna. Le scuole dell'infanzia, primarie e medie di primo grado sono diffuse sul territorio, più centrali sono le scuole medie di secondo grado per rispondere anche alle logiche di prossimità con i servizi maggiormente fruiti dagli studenti (per prima l'accessibilità ai servizi di TPL di connessione con i territori al di fuori del comune di Aosta).	
9	26	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	Mobility management obbligatorio per il comune di Aosta: da alcuni anni ad oggi non risulta esserci un piano di spostamenti. Questo è fondamentale al fine di eliminare la sosta di tutti i dipendenti pubblici e anche privati che gravitano su Aosta e che bloccano Aosta, come detto nel PUMS a pagina 0, concentrando il flusso in poche ore. Si cominci da qui si dimostrino i risultati soprattutto legati al management degli spostamenti dei dipendenti pubblici (comune, regione, tribunale, usl, scuole, ecc) e poi si potrà capire effettivamente come ridurre ulteriormente i trasporti privati. In tale sede è anche opportuno che i dipendenti pubblici non possano usufruire di abbonamenti ai parcheggi di assestamento esistenti, ma vanno individuate cerniere ulteriormente periferiche dove possano usare mezzi pubblici per recarsi al lavoro che non interferiscano con i privati e i turisti	GENERALE	Parzialmente accolta	Si condivide di dover adottare "buone pratiche" di mobilità sostenibile a partire dai pubblici dipendenti. Si evidenzia che le azioni PUMS sono volte a ridurre il traffico veicolare dell'utenza sistemica, di cui la categoria citata dall'osservante rappresenta una componente molto rilevante in una realtà come quella di Aosta, nella quale sono presenti i principali servizi ed sedi di enti a livello regionale. Per questo, è da escludere di prevedere misure ad hoc che penalizzino questa particolare categoria, già parte dei ragionamenti del PUMS e piani di settore. Per quanto riguarda l'aspetto del Mobility Manager, si precisa che l'Amministrazione ha ripreso con convinzione la tematica ed ha provveduto alla nomina dei Mobility manager aziendale e d'area. E' in corso di predisposizione un questionario per aggiornare quanto fatto in passato in tema di spostamenti casa-lavoro e funzionale a redigere il PSCL.	Par. 9.3 Relazione Generale PUMS

<i>n° progr-oss- documento</i>	<i>n° progr- osservazione</i>	<i>Data</i>	<i>Prot</i>	<i>Osservante</i>	<i>Parti integrali osservazioni</i>	<i>AREA TEMATICA</i>	<i>Decisione</i>	<i>Controdeduzione - Risposta estesa_REV</i>	<i>Riscontro elaborato_REV</i>
9	27	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	A pagina 71 art. 10 viene sottolineato dai progettisti che nelle cerniere di mobilità è opportuno far parcheggiare gratuitamente la propria auto ai cittadini sistemici per poi proseguire a piedi o con i mezzi pubblici collettivi. A pagina 143 art. 17.1 viene indicata la revisione dei sistemi di sosta e non solo non si parla di gratuità, ma nei parcheggi nelle zone cerniera o rimane invariato o in alcuni casi aumenta. Inoltre si osserva il danno alle attività commerciali del centro con l'abolizione prevista della gratuità nella fascia 12/14; Manca nel piano l'analisi dei posti necessari a coprire le esigenze dei privati che hanno residenza nei condomini e case del centro senza posti auto privati disponibili	SOSTA	Non accolta	Nella relazione generale PUMS e nel Piano della Sosta la revisione della sosta riguarda l'attuale sistema della sosta a pagamento su strada e in struttura. Per le cerniere di mobilità non si prevede il pagamento della sosta a meno del parcheggio della Ville, già oggi a pagamento e per il quale non si propone incremento di nessun genere, ancorchè nell'area della Porta Sud sono e saranno sempre presenti aree di sosta gratuite. Discorso diverso per il Parini, parcheggio in struttura che per la sua vicinanza al centro non può essere reso gratuito. Per quanto riguarda la sosta residenti, questa è costantemente monitorata dal Comune e dell'APS e allo stato dell'arte non vi sono problemi per l'offerta di sosta dei residenti nel centro storico.	
9	28	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	Nel focus sulla porta sud vengono indicate tre soluzioni, quale soluzione l'Amministrazione comunale vuol portare avanti e quali sono i risvolti attesi in ogni soluzione? Si deduce che queste siano solo soluzioni ideali senza alcun dato quali- quantitativo a supporto	PORTA SUD	Non accolta	Come l'osservante ha ampiamente affermato in altre osservazioni, le scelte della porta sud sono condizionate da diversi decisori, non solo dal Comune di Aosta. Tutte le proposte hanno come comune intento quello di un incremento della permeabilità nord-sud per lo scavalco della rete ferroviaria, ed è per questo che anche nel corso della redazione del PUMS c'è stata interlocuzione con RFI per portare avanti l'intento del comune di un allargamento del sottopasso di stazione esistente (non solo di prolungamento come da previsione). Per quanto riguarda le connessioni veicolari è chiaro che il prolungamento di Via Paravera rappresenterebbe un grande miglioramento per l'accesso alla porta sud nella soluzione 2. La soluzione 1 presenta criticità per l'attraversamento del Pont Suaz che richiedono l'apertura di un tavolo tecnico a livello regionale per definire la soluzione ottimale. Ad ogni modo, l'individuazione della soluzione più adatta e la relativa progettazione non può prescindere dall'accordo con i diversi attori in campo; oltre ad RFI sono da definire dei necessari accordi di partenariato pubblico/privato con altri soggetti tra cui CIDAC, ARRIVA, Vd'A Structure, SAV.	
9	29	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	Certamente il numero di incidenti e la sicurezza stradale sono importanti. Ma lo studio evidenzia come in una città dove confluisce tutto il traffico lavorativo regionale sia irrisorio rispetto al flusso. Parliamo già di un trend in discesa con 46 incidenti nel 2021 di cui 41 lungo strada (tamponamenti). Per ridurre questo però sono stati previsti solo interventi su incroci. Se si vogliono fare tali interventi l'amministrazione è libera, ma nulla ha a che vedere con il pums né tantomeno vi sono indicatori relativi a come avverrebbe il miglioramento nella sicurezza	CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	Non accolta	Nella proposta PUMS sono stati inseriti degli "schemi tipo" di risoluzione di alcuni dei nodi di traffico critici. Provvederemo ad inserire riferimento al fatto che l'inserimento di una rotonda riduce il numero di punti di conflitto potenziali rispetto alle intersezioni regolate da stop o dare precedenza. Pertanto si invita l'osservante a non limitare la lettura della parte relativa alla sicurezza stradale all'approfondimento dei nodi di traffico, ma di considerare che nello schema di pagina 105 della relazione generale di piano ci sono riferimenti a 4 filoni di azioni che riguardano la sicurezza. Per quanto riguarda gli indicatori è presente intera sezione di indicatori richiesti dalle linee guida circa la riduzione degli incidenti, di cui la stima non può essere fatta in questa sede, infatti si rimanda al monitoraggio, considerando che la Polizia Locale di Aosta ha un censimento di tutti i sinistri che avvengono sul territorio. Si precisa che, sebbene il trend sia fortunatamente in discesa, l'obiettivo non può che essere quello di continuare a ridurre al minimo gli incidenti, ma soprattutto di salvare le vite umane puntando alla mortalità pari a zero.	
9	30	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	L'art 14 poi è esemplificativo di come Aosta non possa sviluppare un pums in autonomia in quanto non è competente e le soluzioni proposte graverebbero sul traffico e sugli stalli dei comuni limitrofi. Il pums non può essere uno strumento di pianificazione di Aosta, ma deve essere collettivo di tutti gli enti interessati. Il documento proposto ha valenza di volontà politica, di obiettivi programmatici, ma non è un documento che possa risolvere con il solo contributo di Aosta gli obiettivi che il pums e le sue linee guida prevedono. Senza contare che ben poco il piano è tagliato sulla realtà locale, ma vengono usati metodi metropolitani per aree montane scarsamente urbanizzate	GENERALE	Non accolta	Fornire indirizzi per i Comuni della Plaine per l'implementazione di azioni di mobilità sostenibile è significativo proprio per fare fronte comune con un territorio più ampio rispetto a quello del comune di Aosta. Si fa inoltre presente che i contenuti del citato paragrafo scaturiscono anche dagli incontri con gli amministratori dei Comuni di cui sopra che hanno preso parte agli incontri partecipativi del PUMS. Ma si ribadisce, che seppure il ragionamento dell'osservante sia condivisibile, la finalità della redazione del PUMS, attraverso l'incarico affidato ai progettisti, è il piano URBANO della mobilità sostenibile del COMUNE DI AOSTA che tenga conto dell'Area vasta del circondario di Aosta. Per quanto riguarda i metodi, la proposta è completamente calata nella realtà aostana.	
9	31	26/07/2023	38021	CONFCOMME RCIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	L'articolo 18 prevede la distribuzione delle merci in centro con i cargobike, questo punto è totalmente inapplicabile. Sia perché i colli trasportabili sono di pochi kg, sia perché prevederebbe l'invasione del centro storico di almeno una 20 di mezzi	MERCI	Parzialmente accolta	Durante l'incontro con gli stakeholders relativo al piano della logistica sostenibile, al quale Confcommercio ha partecipato, è emerso che allo stato attuale delle cose l'introduzione di un sistema di tipo cargo-bike per l'ambito della ZTL è di difficile applicazione.	Cap. 5 e 6 del PULS

<i>n° progr-oss- documento</i>	<i>n° progr- osservazione</i>	<i>Data</i>	<i>Prot</i>	<i>Osservante</i>	<i>Parti integrali osservazioni</i>	<i>AREA TEMATICA</i>	<i>Decisione</i>	<i>Controdeduzione - Risposta estesa_REV</i>	<i>Riscontro elaborato_REV</i>
9	32	26/07/2023	38021	CONFCOMMER- CIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	<p>Risultati attesi dall'Amministrazione comunale di Aosta dall'applicazione del PUMS:</p> <p>a1 non vi è previsione dell'aumento dei passeggeri trasportati dal TPL in quanto non di competenza o in quanto il piano non ha previsto alcun incentivo reale all'uso del mezzo pubblico? Non ci sono incentivi di prezzo, non ci sono incentivi di corse giornaliere, non è previsto alcuna attività reale per l'aumento dell'uso del TPL, solo disincentivo del mezzo privato;</p> <p>a2 spostamenti in autovettura ridotti del 13% con investimenti spropositati a2 aumento sulla rete bus+treno del 3% a lungo periodo</p> <p>a2 spostamenti in bicicletta 8% in aumento a lungo periodo, ma non è stato mai monitorato il periodo invernale</p> <p>a2 spostamento a piedi in una città che si attraversa a piedi in 10 minuti previsto in aumento del 4%; forse la politica di sosta e tpl con questi dati è da considerarsi fallimentare</p> <p>a3 nessun monitoraggio e nessuna previsione di miglioramento della rete primaria: il comune di Aosta nulla ha previsto in merito e nulla può prevedere e quindi la riduzione del traffico interno senza soluzioni vere non farà altro che aumentare il traffico in tali reti</p> <p>A4.a aumento di meno di 1000 persone annue all'uso di TPL, forse gli obiettivi che l'amministrazione si è prefissata sono risibili a fronte degli investimenti economici previsti dal PUMS</p>	INDICATORI	Non accolta	<p>Nel piano viene fornito il quadro degli indicatori di monitoraggio da stimare nei successivi rapporti per verificare lo stato di avanzamento delle strategie ed azioni del PUMS. Gli indicatori delle macro-aree a, b, c, d sono quelli minimi richiesti dalle linee guida.</p> <p>a1 --> i campi sono vuoti perchè non è stata fatta una stima esatta degli incrementi annuali, si prevede un aumento dei passeggeri (e questo sarà inserito) in coerenza con i numeri in incremento nelle ore di punta sui servizi urbani stimati da modello (PTPU)</p> <p>a2 --> la nuova ripartizione modale indende essere un obiettivo realmente perseguibile, pertanto le stime per gli scenari di progetto sono cautelative. Ad ogni modo nell'ambito dei monitoraggi possono essere rimodulati target</p> <p>a3 --> i campi sono vuoti perchè non è stata fatta una stima dei valori attesi, sarà comunque indicato un miglioramento atteso delle condizioni di circolazione veicolare</p> <p>A4.a --> miglioramento dell'accessibilità al TPL è incremento del numero di popolazione residente per cui migliora l'accessibilità al TPL che già oggi è ottimale considerando la capillarità dei servizi TPL offerti. L'incremento è infatti dato dalla popolazione residente aggiuntiva con accesso a servizi ferroviari/tranviari per riattivazione linea verso ovest.</p> <p>Ad ogni modo, l'Amministrazione si riserva, in fase di monitoraggio, e con l'obiettivo di contenere il più possibile i costi del monitoraggio stesso anche coerentemente al sopraggiungere di eventuali indicazioni normative o procedurali da parte del ministero competente, di apportare una semplificazione degli indicatori limitandosi a monitorarne un sottinsieme minimo. Si rimanda al primo step del monitoraggio la "misura" dell'indicatore allo stato di approvazione del PUMS.</p>	
9	33	26/07/2023	38021	CONFCOMMER- CIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	<p>A4.d il pooling è uno dei primi indicatori dell'utilizzo di mobility manager aziendali: il piano indica un generico AUMENTO. Vuol dire che nulla in questo periodo è stato fatto dall'amministrazione per ridurre la mobilità e la presenza di auto dei propri dipendenti;</p> <p>A6.a l'artificio di ridurre la sede stradale per aumentare i marciapiedi riducendo anche i posti auto su strada ha per forza un incremento dei mq per abitante di area senza traffico. Ma non è un intervento strutturale per rendere veramente Aosta vivibile.</p> <p>A6.b la condizione si ne qua non il PUMS deve esistere è il miglioramento del benessere delle persone e dei luoghi. Non si prevede alcun miglioramento neanche della qualità architettonica delle infrastrutture. Ci si limita a fare cordoli in pietra e asfalto</p> <p>B* le emissioni ridotte sono l'obiettivo principe dell'amministrazione, il PUMS prevede che con gli interventi promossi non viene rispettato l'obiettivo di riduzione delle emissioni del 50% entro il 2030, ma neanche ci si avvicina.</p> <p>D3 tutti gli interventi previsti non hanno un monitoraggio di sostenibilità economica degli interventi ne a medio ne a lungo termine e neanche è stato preso in considerazione il tasso di occupazione lavorativa che il processo può portare;</p> <p>d4a viene previsto genericamente un tasso di riduzione della motorizzazione, ma nessun obiettivo misurabile è stato posto</p> <p>d4b nessuna azione e miglioramento è indicato per il mobility management, vuol dire che il PUMS non tiene conto di queste attività obbligatorie per il comune di aosta e gli enti gravitanti nella città e che lo studio non è stato in grado di valutare. Sarà perchè nessuna azione è stata realmente svolta?</p>	INDICATORI	Non accolta	<p>A4.d --> il PUMS stima un incremento degli incentivi, allo stato attuale non è stato quantificato il numero</p> <p>A6.a --> l'indicatore non intende quanto riportato nell'osservazione. L'incremento è per lo più imputabile alla relazzazione di zone 30 in cui non sarà interdetto il traffico veicolare, ma saranno realizzati interventi di moderazione del traffico, valutando caso per caso gli interventi da applicare. Inoltre, anche l'incremento di marciapiedi e di zone verdi (oltre alle Zone 30) contribuisce al miglioramento della qualità dello spazio urbano</p> <p>A6.b --> si prevede un miglioramento della qualità e sarà indicato, ma nè le linee guida 2019 nè il vademecum 2022 forniscono indicazioni riguardo la stima di questo indicatore, il pums in quanto piano strategico prevede un miglioramento della qualità, aspetto di cui le successive fasi operative e realizzative dovranno tenere conto</p> <p>B* --> la riduzione di CO2 è uno degli obiettivi del PUMS, insieme alla riduzione di altre sostanze rilasciate in atmosfera dovute ai trasporti. Il PUMS mette in campo tutte le politiche possibili per la riduzione delle emissioni ma, per arrivare alla riduzione citata, dovrebbe essere, approssimativamente, ridotto l'utilizzo delle auto della metà. Per raggiungere tale scopo si dovrebbero mettere in campo delle politiche da parte delle amministrazioni estreme, ovvero vietare il transito nelle aree considerate (tutto il territorio comunale) alla metà dei veicoli con motore a scoppio e non è realistico a livello di pianificazione, nel piano si sono indicati interventi e azioni realizzabili e accettabili dagli utenti</p> <p>D3 --> la quantificazione dei costi sarà integrata nel piano per la stima del tasso di occupazione si rimanda ai successivi monitoraggi.</p> <p>d4a --> si rimanda ai successivi monitoraggi, il fattore non è quantificabile allo stato dell'arte</p> <p>d4b --> sarà inserita previsione dell'incremento di occupati interessati da azioni di mobility management, si rimanda alla stima nei successivi monitoraggi</p> <p>Ad ogni modo, l'Amministrazione si riserva, in fase di monitoraggio, e con l'obiettivo di contenere il più possibile i costi del monitoraggio stesso anche coerentemente al sopraggiungere di eventuali indicazioni normative o procedurali da parte del ministero competente, di apportare una semplificazione degli indicatori limitandosi a monitorarne un sottinsieme minimo. Si rimanda al primo step del monitoraggio la "misura" dell'indicatore allo stato di approvazione del PUMS.</p>	
9	34	26/07/2023	38021	CONFCOMMER- CIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	<p>il PUMS proposto non è in grado di svolgere l'attività per cui è nato, ne consegue che la scrivente chiede di rimettere totalmente mano al documento, aumentando gli attori aventi interesse e posticipare la data di applicazione dello stesso;</p> <p>In primo luogo, perchè la realtà del comune di Aosta non è tale da permettere al programmatore comunale di influenzare i fattori esterni che non gli competono;</p> <p>in secondo luogo, perchè la legge stessa prevede la redazione dei PUMS per realtà metropolitane o aventi popolazione superiore a 100000 abitanti e le linee guida per queste realtà sono fatte. Il piano proposto non è obbligatorio e non può risolvere i problemi della mobilità urbana di aosta senza integrare le realtà limitrofe se non regionali.</p>	GENERALE	Non accolta	<p>La richiesta non è accoglibile. Si ribadisce che il PUMS è un piano strategico che rappresenta una grande opportunità per l'Amministrazione per poter portare la visione della mobilità urbana anche in decisioni che interessano il territorio comunale ma di cui non ha competenza diretta, e per accedere a finanziamenti specifici (nazionali e europei) che richiedono fra i requisiti l'approvazione del PUMS.</p>	
9	35	26/07/2023	38021	CONFCOMMER- CIO - REGIONE VALLE D'AOSTA	<p>La Confcommercio Valle d'Aosta rappresenta quasi la totalità del settore terziario di Aosta. È quanto meno opportuno che la nostra associazione, e anche altre interessate, siedano al tavolo di lavoro e non solo come osservatori. Pertanto si chiede di ripartire dalla individuazione iniziale degli obiettivi e coinvolgere l'associazione quale risorsa esterna capace obiettivamente di evidenziare criticità e proporre soluzioni sostenibili. Il PUMS ha l'obiettivo primario di pianificare in funzione delle persone e dei luoghi, questo PUMS non sembra valorizzare alcuno dei due aspetti. In estrema sintesi il documento proposto non ha il coraggio di rendere Aosta un modello unico di interazione tra popolazione, turismo, attività commerciali e servizi</p>	GENERALE	Non accolta	<p>Confcommercio Valle d'Aosta è stata invitata a tutti gli incontri organizzati con gli stakeholders, come risulta peraltro nel documento relativo alla partecipazione degli stakeholders ("La configurazione del percorso partecipato report dei laboratori tavoli di partecipazione linea grafica integrata - principali risultati"). Oltre agli incontri di cui sopra, Concommercio è stata invitata all'incontro relativo alla logistica sostenibile.</p> <p>Si auspica una fattiva collaborazione nelle successive fasi di applicazione delle azioni di mobilità sostenibile.</p>	Elenco allegato al Report di Partecipazione

<i>n° progr-oss- documento</i>	<i>n° progr- osservazione</i>	<i>Data</i>	<i>Prot</i>	<i>Osservante</i>	<i>Parti integrali osservazioni</i>	<i>AREA TEMATICA</i>	<i>Decisione</i>	<i>Controdeduzione - Risposta estesa_REV</i>	<i>Riscontro laborato_REV</i>
10	36	27/07/2023	38167	SOCIETA' AUTOSTRADE VALDOSTANE S.P.A.	[...]Evidenza specifica del focus della Porta Sud si ha quale ipotesi progettuale di un'area di sosta/parcheggio di interscambio sul modello di Villa Costanza a Firenze lungo l'Autostrada A1 [...] Si richiamano i precedenti incontri e comunicazioni intercorse tra la scrivente Concessionaria SAV e codesta Amministrazione comunale e i competenti uffici della Regione Autonoma Valle d'Aosta, che evidenziavano come da tale ipotesi progettuale, ancorché ipotizzata nello scenario alternativo CMS2 di medio-lungo periodo (2031-2032) [ibidem punti 19.4.1 e 19.6 - pp. 159-163], avrebbero potuto emergere criticità tecnico-progettuali, funzionali e gestionali che tali permangono. Auspicando la possibilità per la Città di Aosta di poter vedere attuate le principali linee direttrici di questo strumento programmatico per lo sviluppo sostenibile della Città Capoluogo, si ricorda tuttavia come l'infrastruttura autostradale sia, normativamente, una particolare tipologia di strada, affatto flessibile rispetto ad arterie stradali di caratteristiche diverse e rivesta quindi un ruolo di ordine superiore, nel caso specifico di carattere interregionale e internazionale, rispetto all'attraversamento/arrivo/partenza in ambito sovracomunale nell'area della cosiddetta "Plaine".	PORTA SUD	Non accolta	Si ringrazia per il contributo fornito e si specifica che nel corso della redazione del piano sono emerse tutte le criticità espresse sul tema. La società incaricata ha comunque ritenuto di inserire la soluzione di "parcheggio osmotico" che si sposa con le linee direttrici dello strumento strategico PUMS inserendola in uno scenario di progetto di lungo periodo. Ad ogni modo la proposta non è stata compresa nello scenario di piano. Si aggiunge, inoltre, che l'idea di realizzazione di un parcheggio osmotico risale a molti anni fa ed è stata presa in considerazione in diverse ipotesi progettuali relative alla Porta sud oltre che essere una previsione di PRG in corso di validità.	
11	37	31/07/2023	38638	FIAB	La prima osservazione: la massiccia introduzione delle ZONE 30. La misura è senz'altro necessaria e positiva ma la perplessità è la seguente: se le poche ZONE 30 esistenti non vengono rispettate come si pensa che quelle nuove lo saranno? Cosa cambierà effettivamente per la sicurezza di pedoni e ciclisti? Si invita quindi l'Amministrazione Comunale a un più stretto controllo della velocità nelle ZONE 30 attuali e a introdurre al più presto quelle previste sia dal PGTU e dal PUMS come da pianta a pag. 130 della proposta di piano (2° rapporto PUMS), utilizzando tutti gli accorgimenti tecnici citati nel documento (restringimenti, dossi, ecc.) per indurre gli automobilisti a ridurre la velocità.	BICIPLAN	Accolta	La previsione di nuove Zone 30 tiene conto di quanto proposto dal PGTU, e ne indica la realizzazione nel breve-medio periodo, e considera la progettazione e realizzazione di Zone 30 in modo graduale con tutti gli accorgimenti del caso che comportino una naturale riduzione della velocità da parte delle auto. Sebbene si accolga il contributo dell'osservante, i contenuti dell'osservazione sono già parte della documentazione PUMS.	Nessuna modifica
11	38	31/07/2023	38638	FIAB	Seconda osservazione: le strade scolastiche. Si chiede all'Amministrazione Comunale più coraggio nell'ampliare le zone interdette al traffico nell'ora di entrata e di uscita dalle scuole (es. chiudere via Cavagnet nell'intero tratto tra via Lexpert e via Polio Salimbeni), non prima però di aver previsto adeguati correttivi alla viabilità.	BICIPLAN	Non accolta	Il PUMS già è coerente con l'osservazione, pertanto è non accolta. Le strade scolastiche introdotte rappresentano un importante passo avanti, non essendo mai state realizzate finora ed anche considerando il fatto che, rispetto alle strade scolastiche che prevedono solo chiusure al traffico nelle fasce orarie di ingresso e uscita, le nostre hanno visto la realizzazione di una piazzetta permanente. Altre situazioni più critiche sono quelle di V.le della Pace e di P.za S. Francesco per le quali la chiusura totale e permanente presenta diverse problematiche di non facile soluzione che necessitano di mettere in campo personale volontario o addetto per le chiusure ad orari, reperendo le necessarie risorse economiche.	
11	39	31/07/2023	38638	FIAB	Terza osservazione: il sottopasso ferroviario. Considerati i lavori di ammodernamento della zona della stazione ferroviaria in progetto, ci si chiede se sia in previsione di dotare il sottopasso ferroviario di rampe, mobili o no, anziché di scale, nei due lati di accesso (Nord e Sud) al sottopasso stesso. Sarebbero molto utili sia ai fruitori della stazione con carrozzina o con problemi motori, sia ai ciclisti.	PORTA SUD	Accolta	La proposta del Comune di Aosta per il sottopasso di stazione è quella di un ampliamento della sezione del sottopasso - proprio per favorire la mobilità ciclistica - accompagnato al prolungamento dello stesso (come da previsione RFT), nel progetto definitivo che deve essere ancora sviluppato si dovrà provvedere a garantire accessibilità a tutte le categorie di utenti. L'Amministrazione sostiene l'allargamento del sottopasso ed auspica, come previsto nel 2009 in un progetto commissionato dalla Regione, la realizzazione di due rampe ciclo-pedonali lato Manzetti e lato Paravera.	Par. 10.1 nota a piè di pagina n°10 (Focus Porta Sud)
11	40	31/07/2023	38638	FIAB	Quarta osservazione: la sicurezza delle piste ciclabili. Dal punto di vista della sicurezza chiediamo perché gli attraversamenti non siano stati realizzati con asfalto decisamente rosso e visibile da lontano (vedi tratto della VéloDoire nel comune di Saint Marcel o in Aosta stessa l'indicazione di ZTL all'arco di Augusto, segnalate con colore rosso vivo). La risposta a suo tempo fornita dalla Sovrintendenza non ci convince, visto che le piazzole di ricarica per le auto elettriche sono colorate di verde pisello visibile da lontano e l'ingresso alla zona ZTL è colorata rosso vivo. In alcuni tratti specifici, individuati tra i più pericolosi, si suggerisce di far precedere gli attraversamenti da un dosso rallentatore per abituare gli automobilisti alla novità.	BICIPLAN	Non pertinente	L'osservazione non riguarda interventi del PUMS è, pertanto, non pertinente	
11	41	31/07/2023	38638	FIAB	Fermo restando che i ciclisti che percorrono la ciclabile devono dare la precedenza ai pedoni che la attraversano sulle apposite strisce, si chiede perché questo obbligo è ribadito dalla segnaletica verticale di "dare precedenza" accanto alle strisce, mentre dove la ciclabile attraversa la strada sono presenti solo i quadrati della segnaletica orizzontale, di cui la maggioranza degli automobilisti ignora il significato? Gradiremmo quindi anche una segnalazione verticale di dare la precedenza ai ciclisti in prossimità degli attraversamenti ciclistici. Inoltre gli attraversamenti a raso così come i passaggi pedonali dovrebbero essere più illuminati rispetto al resto della strada. Auspichiamo infine l'introduzione della "casa avanzata delle biciclette", presente a livello europeo, nelle strade a percorrenza condivisa, in prossimità degli incroci. Un'accortezza in più sarebbe quella di anticipare tramite apposita segnaletica l'inizio di un tratto di ciclabile ad uso di chi proviene da fuori città (turisti in primis).	BICIPLAN	Non pertinente	L'osservazione non riguarda interventi del PUMS è, pertanto, non pertinente	
11	42	31/07/2023	38638	FIAB	Un altro punto critico, secondo noi, è la commistione di ciclisti e pedoni sulla ciclabile. Fatti salvi i tratti in cui si tratta di percorso ciclo-pedonale, il problema riguarda la massiccia presenza di pedoni sui tratti esclusivamente ciclabili. Si chiede una maggiore attività di controllo ed una segnaletica più leggibile che indichi chiaramente lo spazio riservato ai pedoni e quello riservato ai ciclisti nelle zone miste (vedi corso Lancieri e via Monte Vodice).	BICIPLAN	Non pertinente	L'osservazione non riguarda interventi del PUMS è, pertanto, non pertinente	

<i>n° progr-oss- documento</i>	<i>n° progr- osservazione</i>	<i>Data</i>	<i>Prot</i>	<i>Osservante</i>	<i>Parti integrali osservazioni</i>	<i>AREA TEMATICA</i>	<i>Decisione</i>	<i>Controdeduzione - Risposta estesa_REV</i>	<i>Riscontro elaborato_REV</i>
12	43	-	-	UFFICIO MOBILITA'	Per errore materiale, è stato rilevato che alcuni dati relativi all'incidentalità stradale non sono stati inseriti all'interno del documento di piano adottato. Questi sono da integrare all'interno della documentazione da portare in approvazione.	CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	Accolta	La trattazione relativa alla circolazione e sicurezza stradale è stata opportunamente rivista ed integrata. Si precisa che, sebbene il trend di incidentalità sia fortunatamente in discesa, l'obiettivo non può che essere quello di continuare a ridurre al minimo gli incidenti, ma soprattutto di salvare le vite umane puntando alla mortalità pari a zero.	Par. 13.3 e 13.4 Relazione Generale PUMS
12	44	-	-	UFFICIO MOBILITA'	Dall'analisi complessiva della documentazione sono state rilevate incongruenze relative allo stato di fatto delle Zone 30 esistenti. Si richiede di allineare gli elaborati grafici relativi allo stato di fatto delle Zone 30 con quanto fornito dall'ufficio cartografico.	BICIPLAN	Accolta	Si è provveduto all'aggiornamento delle carte contenenti Zone 30 attuali nelle documentazione di piano/progetto	Relazione Biciplan (immagini Cap4 e cap 5) e Tavole grafiche allegate Relazione generale PUMS (cap. 15)
12	45	-	-	UFFICIO MOBILITA'	Integrazioni del PTPU con considerazioni riguardanti i costi/efficacia degli interventi	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	Accolta	Si è provveduto ad integrare nel PTPU	Par. 4.4.3 del PTPU
12	46	-	-	UFFICIO MOBILITA'	Adeguamento set indicatori ai futuri aggiornamenti della normativa vigente	INDICATORI	Accolta	L'Amministrazione si riserva, in fase di monitoraggio, e con l'obiettivo di contenere il più possibile i costi del monitoraggio stesso anche coerentemente al sopraggiungere di eventuali indicazioni normative o procedurali da parte del ministero competente, di apportare una semplificazione degli indicatori limitandosi a monitorarne un sottinsieme minimo.	Rel. Gen. al par. 21.1.1 Documento VAS al par. 15.2
12	47	-	-	UFFICIO MOBILITA'	Integrazione, nel documento relativo alla partecipazione, con l'elenco degli stakeholders invitati.	PARTECIPAZIONE	Accolta	Nel documento di partecipazione è contenuto l'elenco degli stakeholders invitati alle attività di partecipazione del PUMS	Elenco allegato al Report di Partecipazione

ALLEGATO 2 – MATRICE CONTODEDUZIONI OSSERVAZIONI DA SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE (VAS-VI)

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA <i>(verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)</i>	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
1	0	1	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	In primo luogo si evidenzia la necessità che venga effettuato un esame di dettaglio di tutte le osservazioni pervenute in istruttoria, valutando ed approfondendo adeguatamente tutte le considerazioni contenute.	GENERALE (VAS-PUMS)	ACCOLTA	Una fase della redazione del PUMS e piani di settore, compresa la procedura VAS-VI, riguarda proprio la controdeduzione delle osservazioni in istruttoria e derivanti dalla pubblica diffusione dei documenti.	Nessuna modifica
2	0	2	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	La relazione generale, a tratti, risulta confusa e parzialmente disorganica nel succedersi dei vari capitoli (soprattutto nella parte iniziale); si rileva a tale proposito una lunga trattazione iniziale sul "percorso storico" della pianificazione urbanistica che appare un po' dispersivo.	GENERALE (PUMS)	NON PERTINENTE	Nei primi capitoli, anche in accordo con le successive osservazioni più di carattere puntuale saranno maggiormente chiariti questi aspetti. Per quanto riguarda l'inquadramento pianificatorio e il "percorso storico", la trattazione è finalizzata a restituire il contesto in cui si inserisce la pianificazione della mobilità sostenibile. L'osservazione è non pertinente risultando molto generica.	
3	0	3	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Nella relazione generale è opportuna una trattazione schematica chiara degli obiettivi e delle azioni del PUMS. L'illustrazione degli obiettivi presente nel capitolo 4.1 della relazione (pag. 30-31) deve essere maggiormente valorizzata (differenziando il capitolo relativo al percorso della partecipazione pubblica, da quello della scelta e definizione degli obiettivi).	GENERALE (PUMS)	ACCOLTA	La relazione generale PUMS è stata integrata introducendo la tabella obiettivi-azioni contenuta nel RA	Par. 4.1 e 4.2 del PUMS
4	0	4	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si ritiene inoltre importante che nel corso della Relazione siano esplicitati in modo chiaro i capitoli relativi alle specifiche azioni/tematiche affrontate dal PUMS (tra il capitolo 6 e il capitolo 7 non risulta chiaro il passaggio alla trattazione delle singole tematiche).	GENERALE (PUMS)	ACCOLTA	Sono state introdotte maggiori specifiche come richiesto dall'osservante	Cap. 6 del PUMS
5	0	5	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Alcune immagini riportate in relazione non sono sufficientemente chiare nei dati indicati (es. isocrone presenti a pag. 41-42 mancano di legenda).	GENERALE (PUMS)	ACCOLTA	E' stato fornito maggiore dettaglio sulle elaborazioni indicate	Par. 7.1 Relazione Generale PUMS Par. 6.1.1 Rapporto Ambientale
6	0	6	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	il Piano, relativamente alla tematica della "mobilità dolce" deve tenere in maggiore considerazione le esigenze delle categorie più svantaggiate (es. anziani, portatori di handicap, mamme con carrozzine, utenze con difficoltà di deambulazione, ecc.). Nello specifico: - le stime dei tempi indicati negli "itinerari entro i 15 minuti a piedi.." non paiono congrui con le effettive tempistiche delle suddette categorie svantaggiate; - le categorie svantaggiate hanno la necessità di fruire occasionalmente anche dei mezzi di trasporto privati (es. persone accompagnate) per cui la riduzione della possibilità di utilizzo dei mezzi privati nel centro città può, in alcune situazioni, andare a svantaggio delle suddette categorie; - l'implementazione della mobilità dolce, con particolare riguardo alla pedonalizzazione del centro città, deve corrispondere ad un contestuale miglioramento della percorribilità da parte dei pedoni (con particolare riguardo alle persone che presentano maggiore difficoltà a deambulare). A titolo esemplificativo si citano alcune problematiche: - necessità di verifica di completezza e adeguatezza delle rete dei marciapiedi; - la percorribilità di alcune vie del centro deve essere armonizzata con le esigenze commerciali (in alcune stagioni, la presenza di dehors estesi può creare notevoli disagi per persone con problematiche di deambulazione);	MOBILITA' DOLCE	PARZIALMENTE ACCOLTA	I temi di dettaglio riportati sono da affrontare all'interno del Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (PEBA), per quanto riguarda l'eliminazione delle barriere architettoniche, e negli strumenti da redigere in cascata al PUMS per tutte le azioni che l'Amministrazione intende portare avanti. Per quanto riguarda i tempi, questi si riferiscono alle percorrenze per persone in buona salute che possono effettivamente compiere diversione modale.	Nessuna modifica

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
7	0	7	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	le azioni evidenziate a pag. 37 del Rapporto ambientale, dovrebbero trovare maggiore spazio anche nelle declinazione 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..	GENERALE (VAS-PUMS)	NON PERTINENTE	Il livello di dettaglio richiesto non è da piano strategico come il PUMS.	
8	0	8	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Implementare il numero delle "colonnine di ricarica elettrica" nel territorio comunale rispetto alle 9 proposte dal PUMS e i sistemi di informazione all'utenza (attraverso ad esempio pannelli informativi digitali)	MOBILITA' ELETTRICA	NON PERTINENTE	Si specifica che non è in sede di PUMS che occorre stimare il numero di colonnine di ricariche elettriche necessarie al fabbisogno di veicoli elettrici in aumento. Le localizzazioni di postazioni per la ricarica dei veicoli elettrici nel PUMS sono funzionali all'attrezzaggio in specifici luoghi della città (cerniere di mobilità). Come riportato nella relazione generale di piano, il PUMS propone di implementare le postazioni presso le cerniere di mobilità; ma, allo stesso tempo, si riporta che il Comune di Aosta si farà promotore di un ulteriore sviluppo della rete di ricarica per veicoli elettrici compresi i mezzi di mobilità dolce (e-bike, monopattini elettrici, ...)	
9	0	9	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Le cerniere di mobilità 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.	HUB/CERNIERE DI MOBILITA'	ACCOLTA	Si condivide il concetto, perfettamente in linea con quanto proposto dal Piamo.	Nessuna modifica
10	0	10	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Importanza del potenziamento dell'HUB intermodale di P.zza Manzetti (Stazione).	HUB/CERNIERE DI MOBILITA'	ACCOLTA	Il PUMS come sviluppato è già coerente con l'osservazione. Infatti, al nodo di Piazza Manzetti è dedicato un focus specifico nel PTPU ed è richiamato in più parti della documentazione di piano	Nessuna modifica
11	0	11	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Relativamente agli interventi infrastrutturali da effettuarsi presso le cerniere di mobilità, pur trattandosi ancora di ipotesi di fattibilità, la trattazione appare confusa. A titolo esemplificativo le diverse ipotesi di interventi relative all'area "Porta Sud" (pagg. 79-82), da svilupparsi in relazione ai diversi scenari temporali, sono poco chiare (dipendendo da pianificazioni regionali, soggetti terzi ecc.); si rilevano infatti ipotesi di vari interventi infrastrutturali quali:recupero del sedime della ferrovia, realizzazione nuovo svincolo, realizzazione nuovo sottopasso/sovrappasso in corrispondenza di Tour Bramafam, ampliamento sottopasso presso Stazione, ecc..	HUB/CERNIERE DI MOBILITA'	NON ACCOLTA	Il PUMS è un piano strategico che ha in primo luogo il compito di rendere armonici tutti i progetti e piani presenti sul territorio comunale. Per quanto riguarda nel dettaglio la Porta Sud, gli interventi citati sono recepiti all'interno del PUMS e aggregati secondo diversi scenari. Per sua natura, il PUMS necessita di successivi approfondimento progettuali quali: studi di fattibilità, progetti di fattibilità tecnico economica (PFTE), e soprattutto scelte urbanistiche a monte connesse alla revisione dell'accordo di programma Ex Area Cogne.	
12	0	12	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	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.	TPL	ACCOLTA	Il PUMS come sviluppato è già coerente con l'osservazione. Nell'ambito della stesura del PUMS i tecnici e l'amministrazione hanno già avuto primi confronti con la struttura regionale competente, anche nell'ambito del gruppo di lavoro specificatamente costituito con deliberazione di giunta comunale per la redazione del PUMS.	Nessuna modifica
13	0	13	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Interventi alternativi nel breve e lungo periodo da esplicitare meglio (p.159)	GENERALE (PUMS)	ACCOLTA	Sono state introdotte maggiori specifiche nella sezione corrispondente	Par. 19.4 del PUMS

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
14	0	14	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	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).	CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	PARZIALMENTE ACCOLTA	La trattazione è necessaria ai fini dell'inserimento della situazione di Aosta nel contesto nazionale e regionale. Sono stati elaborati ulteriori dati relativi agli incidenti nel comune di Aosta.	Par. 13.3 e 13.4 Relazione Generale PUMS
15	0	15	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	la realizzazione di "nuove rotonde" non è sempre garanzia di un netto miglioramento delle condizioni di sicurezza (seppure a fronte di una maggiore scorrevolezza del traffico).	CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	PARZIALMENTE ACCOLTA	Non tutte le intersezioni possono essere "risolte" a rotonda, tuttavia le rotonde apportano in generale ad una netta riduzione dei punti di conflitto alle intersezioni.	
16	0	16	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	a pag. 24 della Relazione Biciplan forse vi è un errore: si cita "conclusi i lavori previsti dal progetto "Aosta in bicicletta" i km di percorsi pedonali realizzati salirà a oltre 24,3 km...": probabilmente si intendeva "ciclabili" e non "pedonali"	MOBILITA' DOLCE	ACCOLTA	Corretto il refuso	Cap. 2 (parte introduttiva)
17	0	17	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	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).	MOBILITA' DOLCE	NON ACCOLTA	Occorre fare una distinzione tra posteggi per biciclette (rastrelliere, bike box) diffuse all'interno del territorio in prossimità di uffici, centro storico, ... e le velostazioni. Queste ultime sono da intendere come "parcheggi di scambio" per la mobilità dolce, pertanto è corretta la localizzazione nelle aree definite all'interno del PUMS. All'interno del paragrafo 4.7 del Biciplan è riportata trattazione relativa alla sosta delle bici. Nell'attuazione del piano Aosta in Bicicletta è in corso il posizionamento di ulteriori rastrelliere per la sosta di prossimità delle bici.	
18	0	18	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	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)	MOBILITA' DOLCE	ACCOLTA	Si condivide l'osservazione e si rimanda al paragrafo 4.7.2 del Biciplan all'interno del quale si citano i bikebox come soluzione di ricovero per le bici.	Nessuna modifica
19	0	19	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Con l'obiettivo di coinvolgere nuovi utenti, il PUMS deve promuovere un servizio il più possibile "capillare" sul territorio (se possibile intercettando anche le esigenze di chi utilizza l'auto privata per tratti brevi). Le aree di sosta breve, dovrebbero essere posizionate il più possibile in prossimità del centro e dei servizi (nei pressi di negozi, banche, posta ecc. in cui l'utente si ferma poco tempo)	MOBILITA' DOLCE	ACCOLTA	Si condivide di dover creare una rete diffusa di rastrelliere e aree per la sosta breve delle bici (par. 4.7.1)	Nessuna modifica
20	0	20	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si ritiene importante implementare la dotazione delle piste ciclabili di opportuna segnaletica per delimitarne l'uso alla specifica utenza	MOBILITA' DOLCE	NON PERTINENTE	L'osservazione riguarda interventi di dettaglio, pertanto non è pertinente. La strategia Biciplan prevede la dotazione di opportuna segnaletica che va opportunamente progettata (vedi progetto esecutivo Aosta in Bicicletta)	

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
21	0	21	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si chiede se vi è una programmazione per l'implementazione delle colonnine di ricarica per biciclette e monopattini.	MOBILITA' DOLCE	NON PERTINENTE	L'osservazione non pertiene il PUMS.	
22	0	22	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	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).	TPL	ACCOLTA	I tecnici estensori del PUMS e l'Amministrazione sono consapevoli della necessità di un raccordo con le parti competenti. In fase di redazione del PUMS si sono tenuti incontri tra le parti coinvolte. Chiaramente sono state riscontrate tutte le osservazioni formulate dal dipartimento competente.	Nessuna modifica
23	0	23	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	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.	TPL	ACCOLTA	I tecnici estensori del PUMS e l'Amministrazione sono consapevoli della necessità di un raccordo con le parti competenti. In fase di redazione del PUMS si sono tenuti incontri tra le parti coinvolte.	Nessuna modifica
24	0	24	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	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).	GENERALE (PUMS)	NON ACCOLTA	Su questo tema si rassicura la scrivente in quanto la stesura del PUMS del relativo piano di settore della sosta è avvenuta in sinergia con la società APS che gestisce la sosta in città tenendo conto del tema della sosta per residenti.	
25	0	25	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Per quanto riguarda l'implementazione del costo dei parcheggi, occorre fare una riflessione specifica per il parcheggio "Parini" che, nell'attesa degli sviluppi del cantiere del "nuovo ospedale" (con una verifica quindi dell'implementazione dei posti auto) dovrebbe avere una disponibilità privilegiata di permanenza e costo per gli utenti dell'ospedale (che sono costretti, sia in qualità di utenti diretti, che di accompagnatori, a usufruire del suddetto parcheggio per svariate ore, a volte anche per giornate intere).	SOSTA	NON PERTINENTE	I fruitori del parcheggio Parini per motivi di utilizzo della struttura ospedaliera hanno già regolamentazione dedicata alle utenze dirette e di accompagnamento, oltre che per il personale sanitario. Sarà premura del gestore verificare altre specifiche regolamentazioni, ma non in questa sede.	
26	0	26	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Relativamente al 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.	LOGISTICA URBANA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Si è preso in considerazione l'incremento connesso all'E-commerce e della necessità di provvedere ad una regolamentazione della logistica delle merci in ambito urbano, per il quale sono riportati i dettagli della proposta PULS. La soluzione che prevede un modello di gestione della logistica urbana di tipo "chiuso" (es. CityPorto) è stata vagliata e ritenuta non in linea con le caratteristiche ed esigenze di Aosta.	
27	0	27	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si ritiene poco efficace la scelta di sviluppare eccessivamente l'analisi di inquadramento ambientale a scala piccola, con dati e informazioni relative a tutto il territorio regionale, in quanto troppo dispersiva, sottraendo quindi spazio e sviluppo all'analisi del territorio effettivamente impattato dalle azioni del Piano in argomento.	GENERALE (VAS-PUMS)	ACCOLTA	Le elaborazioni sono fornite con elaborazioni di maggiore dettaglio. Ad ogni modo le informazioni relative al territorio regionale sono rappresentative del fatto che il PUMS contiene alcuni interventi che vanno oltre i limiti del territorio comunale, che anche se non oggetto di questa procedura forniscono una lettura complessiva degli stessi dal punto di vista ambientale	Immagini elaborazioni Qgis al cap. 11 (11.2, 11.3, 11.4, 11.5) del Rapporto Ambientale
28	0	28	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si ritiene che le tavole/cartografie riportate nel suddetto capitolo del RA risultano di difficile lettura (in quanto di piccole dimensioni, e relative ad ambito territoriale esteso).	GENERALE (VAS-PUMS)	ACCOLTA	Le elaborazioni sono fornite con elaborazioni di maggiore dettaglio.	Immagini elaborazioni Qgis al cap. 11 (11.2, 11.3, 11.4, 11.5) del Rapporto Ambientale

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
29	0	29	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si invita a verificare anche i contenuti del parere di VAS espresso ed approvato con provvedimento dirigenziale n. 4663 in data 12 agosto 2022 del piano di trasporti regionale in fase di realizzazione.	PTR	ACCOLTA	La redazione del PUMS e dei Piani di Settore è stata condotta in coerenza con gli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti. È stata inoltre presa visione dei contenuti del parere espresso ed approvato con provvedimento dirigenziale n. 4663 in data 12 agosto 2022 del piano di trasporti regionale in fase di realizzazione.	Dichiarazione di sintesi
30	0	30	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si mette in evidenza una forte correlazione tra PUMS e Piano trasporti regionale, pertanto si evidenzia l'importanza della sinergia tra le due pianificazioni e si rimanda ad una attenta valutazione delle osservazioni formulate con il parere espresso dal Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile.	PTR	ACCOLTA	La redazione del PUMS e dei Piani di Settore è stata condotta in coerenza con gli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti. È stata inoltre presa visione dei contenuti del parere espresso ed approvato con provvedimento dirigenziale n. 4663 in data 12 agosto 2022 del piano di trasporti regionale in fase di realizzazione.	Dichiarazione di sintesi
31	0	31	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si richiede l'effettuazione di un'analisi di confronto con il Piano Energetico Ambientale Regionale in fase di approvazione.	PEAR	ACCOLTA	Si condivide, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati in base alle variazioni del PEAR2030.	Pa 8.9 del Rapporto Ambientale
32	0	32	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si ritiene che le cartografie riportate nel RA a supporto delle valutazioni ed analisi delle varie azioni rispetto alle componenti ambientali, in parte, risultano di difficile lettura nel rappresentare/evidenziare graficamente le sovrapposizioni esaminate (soprattutto per la scelta della scala delle tavole).	GENERALE (VAS-PUMS)	ACCOLTA	Le elaborazioni sono fornite con elaborazioni di maggiore dettaglio.	Immagini delle Elaborazioni Qgis al Cap. 12 e al 16.3 del Rapporto Ambientale
33	0	33	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si rileva che vi sono molte azioni indicate come "immateriali" per cui non arrecanti potenziali impatti territoriali per nuove infrastrutture.	GENERALE (VAS-PUMS)	ACCOLTA	Si coglie di buon grado la rilevazione di aspetti non ostativi per interventi di carattere "immateriali"	Nessuna modifica
34	0	34	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Occorre 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.	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITO RAGGIO	NON ACCOLTA	La logica dell'osservazione è condivisibile, tuttavia le analisi modellistiche, a corredo del PUMS, hanno nel complesso mostrato dei miglioramenti dal punto di vista della qualità dell'aria e dei livelli di traffico generalizzato.	
35	0	35	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si ritiene che per 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.	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITO RAGGIO	ACCOLTA	Questo aspetto è stato enunciato nella valutazione qualitativa di impatto energetico. Si evidenzia, infatti, che di pari passo con la crescita del parco veicolare elettrico crescerà anche il fabbisogno di energia, e quest'ultimo dovrà tenere conto degli obiettivi PAER 2030 per lo sviluppo di fonti di energia rinnovabile.	Par. 6.1.3 del Rapporto Ambientale
36	0	36	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	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.	HUB/CERNIERE DI MOBILITA'	NON ACCOLTA	Il PUMS è un piano strategico che ha in primo luogo il compito di rendere armonici tutti i progetti e piani presenti sul territorio comunale. Per quanto riguarda nel dettaglio la Porta Sud, gli interventi citati sono recepiti all'interno del PUMS e aggregati secondo diversi scenari. Per sua natura, il PUMS necessita di successivi approfondimenti progettuali quali: studi di fattibilità, PFTE, e soprattutto scelte urbanistiche a monte connesse alla revisione dell'accordo di programma Ex Area Cogne.	

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
37	0	37	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	In merito alle 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 riceverli). Si rinvia ovviamente ad una attenta progettazione ed esecuzione dei medesimi (con particolare riguardo alla fase di gestione dei cantieri).	GENERALE (VAS-PUMS)	ACCOLTA	La precisazione è stata inserita all'interno della dichiarazione di sintesi	Dichiarazione di sintesi
38	0	38	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Per quanto riguarda l'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).	GENERALE (VAS-PUMS)	ACCOLTA	La precisazione è stata inserita all'interno della dichiarazione di sintesi	Dichiarazione di sintesi
39	0	39	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	In riferimento al 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.	TPL	NON ACCOLTA	Gli scenari prospettati per il recupero della tratta Aosta/Prè Saint-Didier, prevedono per RFI la riattivazione della linea ferroviaria a valle di interventi di adeguamento della linea e per la Regione lo sviluppo di un sistema di tipo tram-treno. Il PUMS introduce una nuova opportunità nel caso si proceda con la soluzione RFI di ripristino della linea ferroviaria, procedendo per tratti. La proposta va chiaramente discussa con gli enti coinvolti.	
40	0	40	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	In merito al Piano Urbano della Sosta (azione11), 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).	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITO RAGGIO	NON ACCOLTA	La logica dell'osservazione è condivisibile, tuttavia le analisi modellistiche, a corredo del PUMS, hanno nel complesso mostrato dei miglioramenti dal punto di vista della qualità dell'aria e dei livelli di traffico generalizzato.	
41	0	41	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	In merito al Piano della Logistica Sostenibile (azione 12) si ribadisce che occorre comunque considerare le concrete esigenze commerciali logistiche del centro città, comprensiva del sempre maggiore traffico dovuto all'e.commerce.	LOGISTICA URBANA	ACCOLTA	La raccomandazione è stata inserita nella dichiarazione di sintesi	Dichiarazione di sintesi
42	0	42	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	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.	GENERALE (VAS-PUMS)	ACCOLTA	La raccomandazione è stata inserita nella dichiarazione di sintesi	Dichiarazione di sintesi
43	0	43	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	L'illustrazione dei diversi scenari indicati nel capitolo 13.1 risulta sviluppata, a tratti, in modo poco chiaro. Vengono indicati due scenari di progetto, con diversi orizzonti temporali: - breve-medio periodo (fino al 2026-2027) - medio – lungo periodo (fino al 2031-2032), ai quali si sommano gli interventi già in previsione per gli scenari di riferimento. In generale si ritiene necessario venga illustrata maggiormente la suddetta declinazione (scenario attuale, scenari di riferimento, scenari di progetto a breve e lungo termine).	GENERALE (VAS-PUMS)	NON ACCOLTA	Una descrizione più di dettaglio è già disponibile all'interno della relazione generale PUMS alla quale si fa rimando	
44	0	44	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si rileva l'opportuno capitolo 14 relativo sia ad una trattazione sulle generiche misure di mitigazione da applicare in fase di cantiere (per gli interventi infrastrutturali), sia di richiamo di coerenza e rispetto delle normative/pianificazioni ambientali. Si ribadisce che, ovviamente, vi sarà la necessità di approfondite valutazioni rispetto agli eventuali vincoli ambientali e territoriali interferiti, e l'adozione di specifiche misure di mitigazione da definire puntualmente nelle fasi autorizzative per le singole progettazioni.	GENERALE (VAS-PUMS)	ACCOLTA	La raccomandazione è stata inserita nella dichiarazione di sintesi	Dichiarazione di sintesi

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
45	0	45	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si specifica tuttavia che, l'attività di monitoraggio, oltre che verificare i risultati raggiunti dall'attuazione delle azioni del PUMS, confrontando i vari scenari nel tempo, deve anche analizzare gli effetti ambientali che le medesime hanno sui vari comparti ambientali. In altri termini, il monitoraggio di Piano deve essere integrato con il monitoraggio ambientale di VAS. A tale proposito, si rileva che alcuni degli indicatori proposti sono funzionali anche alla valutazione degli effetti ambientali (es. quelli finalizzati a misurare emissioni inquinanti in atmosfera), tuttavia occorre dare maggiore evidenza di tale aspetto, oltre a valutare la necessità di implementazione dei suddetti indicatori "ambientali" (si rimanda per tale aspetto al parere espresso da ARPA in tema di indicatori acustici).	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITO RAGGIO	PARZIALMENTE ACCOLTA	Gli indicatori ambientali richiesti dalle LLGG per la redazione dei PUMS, e facilmente quantificabili con supporto modellistico, sono quelli riportati in relazione. Le LLGG sono già molto cogenti (non a caso c'è un dibattito aperto anche in ambito ministeriale per verificare una semplificazione degli indicatori) e non è opportuno aggiungerne altri, se non quelli che può fornire ARPA attraverso l'auspicato coordinamento. Pertanto, è stata inserita nel piano di monitoraggio di considerare la possibilità di valutazioni in coordinamento diretto con ARPA, così come per il b2.e e b2.f.	Tabella al par. 15.2 del Rapporto Ambientale
46	0	46	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	Si raccomanda di favorire il raccordo della suddetta attività di monitoraggio con le analoghe azioni che sono attuate anche per altri Piani regionali correlabili alla pianificazione in oggetto, al fine di ottimizzare e uniformare, laddove possibile, l'acquisizione dei dati e l'elaborazione degli stessi, oltre che di ottimizzazione del flusso dei dati ambientali con i soggetti responsabili degli stessi (es. ARPA).	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITO RAGGIO	ACCOLTA	Gli indicatori definiti all'interno del PUMS e Piani di Settore discendono da specifiche linee guida nazionali. Le LLGG sono già molto cogenti, infatti è in corso un dibattito anche in ambito ministeriale per verificare una semplificazione degli indicatori. Ad ogni modo si condivide la raccomandazione espressa e se ne terrà conto nelle successive attività di monitoraggio.	Dichiarazione di sintesi
47	0	47	ASSESSORATO OOPP, TERRITORIO E AMBIENTE, DIP. AMBIENTE, STRUTTURA VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA	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.	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITO RAGGIO	ACCOLTA	Sono stati opportunamente trattati i refusi e le correzioni richieste	Tabella al par. 15.2 del Rapporto Ambientale
48	1	1	DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE, RISORSE IDRICHE E TERRITORIO	Il dipartimento non evidenzia aspetti ostativi. Si ritiene utile richiamare alcuni aspetti di principio connessi ad eventuali future autorizzazioni per l'attuazione del piano in oggetto.	GENERALE VAS-VI	ACCOLTA	Si condivide l'osservazione e si coglie di buon grado la non evidenza di aspetti ostativi. Le raccomandazioni/prescrizioni richiamate nella documentazione fornita sono riportate nella Dichiarazione di Sintasi.	Dichiarazione di sintesi
49	2	1	DIPARTIMENTO TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	Riguardo la linea ferroviaria Aosta/Prè Saint-Didier si osserva che la riapertura della linea stessa per tratti non rientra negli scenari di Programma strategico approvato dalla Regione nel 2019 né nei progetti di RFI	TPL	NON ACCOLTA	Gli scenari prospettati per il recupero della tratta Aosta/Prè Saint-Didier, prevedono per RFI la riattivazione della linea ferroviaria a valle di interventi di adeguamento della linea e per la Regione lo sviluppo di un sistema di tipo tram-treno. Il PUMS introduce una nuova opportunità nel caso si proceda con la soluzione RFI di ripristino della linea ferroviaria, procedendo per tratti. La proposta va chiaramente discussa con gli enti coinvolti.	
50	2	2	DIPARTIMENTO TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	La riconversione ad un'infrastruttura leggera, che sembra prendere a riferimento un sistema di tipo tranviario, non appare coerente con il Programma Strategico del 2019 (che considera come ipotesi la ferrovia o il tram-treno) approvato dalla Regione ed in generale appare poco adatta per lunghi percorsi a carattere prevalentemente extraurbano	TPL	NON PERTINENTE	Il PUMS non prevede la soluzione tranviaria. Il PUMS è coerente con il piano strategico citato, infatti negli scenari prospettati per il recupero della tratta Aosta/Prè Saint-Didier, si evidenziano due soluzioni: una prima dettata dalle previsioni di RFI (riattivazione della linea ferroviaria a valle di interventi di adeguamento della linea) ed una seconda basata su uno studio della Regione VDA per lo sviluppo di un sistema di tipo tram-treno. Tuttavia, gli esiti dello studio condotto dalla Regione evidenziano la percorribilità della soluzione tram-treno a livello tecnico e, al contrario, la non percorribilità dal punto di vista della sostenibilità economica. Il PUMS, quale soluzione di piano, introduce di fatto la sola ripartizione di interventi per il ripristino della ferrovia da parte di RFI. La proposta va chiaramente discussa con gli enti coinvolti.	
51	2	3	DIPARTIMENTO TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	L'ipotesi di un BRT non risulta coerente con il Programma Strategico, né con la l.r. 22/2016	TPL	ACCOLTA	La soluzione BRT è stata eliminata dal PUMS e dal PTPU. E' stato corretto refuso all'interno della documentazione relativa alla VAS-VI	Par. 6.1.9 del Rapporto Ambientale
52	2	4	DIPARTIMENTO TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	Riguardo il sistema ferroviario, i collegamenti per Torino sono sostanzialmente cadenzati; non lo sono soltanto quelli che si fermano ad Ivrea, che volutamente sono stati definiti in base ai picchi della domanda	TPL	NON PERTINENTE	Quanto riportato è già contenuto nel piano.	

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
53	2	5	DIPARTIMENTO TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	Rispetto all'allargamento del sottopasso di Aosta, si rappresenta che a seguito di approfondimenti fatti da RFI e il Comune stesso l'intervento è di difficile realizzazione e pertanto si ipotizza di realizzare un ulteriore attraversamento ad Ovest del fabbricato stazione	TPL	NON ACCOLTA	Nell'ambito della redazione del PUMS sono avvenuti più incontro con i referenti RFI che si stanno occupando del progetto di prolungamento del sottopasso esistente (in chiusura il definitivo). Allo stato dell'arte non vi sono progetti relativi all'allargamento del sottopasso (proposta PUMS) e tantomeno dell'ipotesi di realizzazione di una nuova canna più a ovest (soluzione emersa nell'incontro ma della quale non vi sono riferimenti di studi/progetti). Ad ogni modo, malgrado le difficoltà evidenziate da RFI, il Comune mantiene la propria previsione di allargamento dell'attuale sottopasso, non condividendo l'ipotesi di realizzazione di una nuova canna.	
54	2	6	DIPARTIMENTO TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	Rispetto alle iniziative riguardo il tpl su gomma, si osserva che alcuni di esse, come le contrazioni dei servizi nelle fasce di morbida e la modifica di alcuni percorsi, hanno un impatto sugli equilibri contrattuali in essere e sugli stanziamenti regionali dedicati al trasporto pubblico	TPL	NON ACCOLTA	Il PTPU propone un nuovo schema della rete portante. Pur comprendendo le osservazioni del dip. Trasporto, attraverso il PUMS l'Amm. comunale intende fornire indicazione per la gara per la gestione del TPL a partire dal 2027.	
55	2	7	DIPARTIMENTO TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	Sul tema delle agevolazioni, si evidenzia che la regione sta valutando l'ipotesi di implementare nuove politiche tariffarie. Pertanto ulteriori variazioni tariffarie, come la gratuità di alcuni servizi andranno valutati insieme alla Regione	TPL	ACCOLTA	Questo aspetto è stato specificato all'interno del PTPU e del PUMS. La Regione gestisce i servizi TPL, è chiaro che le ulteriori variazioni tariffarie dovranno essere concordate.	Par. 6.3 del PTPU Par. 16.4 del PUMS
56	2	8	DIPARTIMENTO TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	Con riferimento alle ore di punta, per quanto riguarda il TPL, si suggerisce di valutare soluzioni infrastrutturali che possano incentivare il trasporto collettivo.	TPL	ACCOLTA	All'interno del PTPU sono recepiti interventi proposti dal PGTU per l'introduzione di corsie preferenziali e si riporta l'incremento delle stesse come strategia da portare avanti in occasione della futura revisione del TPL.	Nessuna modifica
57	2	9	DIPARTIMENTO TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	si osserva che l'ipotesi di estensione della navetta rossa rischia di allungarne i tempi di percorrenza in modo tale da farne perdere funzione (collegamen con l'ospedale) e l'appetibilità, a meno di non aggiungere un mezzo di linea; tra l'altro l'attuale orario della navetta andrebbe prolungato se c'è l'intenzione di potenziarne il servizio	TPL	NON ACCOLTA	Le valutazioni preliminari condotte nel PTPU, supportate da modello di simulazione del traffico, ritengono ottimale il prolungamento della navetta rossa. Pur comprendendo le osservazioni del dip. Trasporto, attraverso il PUMS l'Amm. comunale intende evidenziare l'opportunità che, nell'ambito della futura gara del TPL, vengane valutate le esigenze e le proposte del PUMS stesso.	
58	2	10	DIPARTIMENTO TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	La navetta verde ha una cadenza di 15 minuti, solo recentemente c'è stata una riduzione di frequenza a causa di mancanza di autisti	TPL	NON ACCOLTA	Permane che allo stato dell'arte la frequenza è ridotta e nella previsione di attivazione delle cerniere di mobilità è imprescindibile un servizio TPL cadenzato non oltre i 15 minuti	
59	2	11	DIPARTIMENTO TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE	Per quanto riguarda l'ipotesi di delocalizzare gli attestamenti delle linee extra urbane nei pressi della telecabina Aosta-Pila, è necessario approfondire vari aspetti quali le conseguenze sui tempi di percorrenza delle linee, il parcheggio a servizio delle telecabine, le prospettive per la ferrovia AO/Prè-Saint Didier, l'ipotesi di un casello autostradale Aosta Centro	TPL	ACCOLTA	Come per tutti gli altri interventi che vedono il coinvolgimento di diversi enti, è chiaro che dovrà esserci un raccordo con tutte le progettualità in essere coinvolgendo tutte le parti.	Nessuna modifica
60	3	1	DIPARTIMENTO SOPRINTENDENZA PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI	Tutti gli interventi contenuti nel PUMS dovranno essere opportunamente approfonditi e definiti nei piani particolareggiati e nelle successive fasi della progettazione, si ricorda che tali proposte progettuali, qualora ricadenti in aree tutelate dovranno essere trasmesse a questa Soprintendenza per gli adempimenti previsti per legge	GENERALE VAS-VI	ACCOLTA	Si è dato riscontro della prescrizione nella dichiarazione di sintesi	Dichiarazione di sintesi
61	3	2	DIPARTIMENTO SOPRINTENDENZA PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI	Le proposte progettuali, qualora ricadenti in aree tutelate ai sensi e per gli effetti delle normative sopra richiamate, dovranno essere trasmesse a questa Soprintendenza per gli adempimenti previsti per legge. Infine, si rammenta che per le operazioni previste comportanti scavi o movimenti di terreno di qualunque natura e ricadenti nella categoria di pubblica utilità, e in aree non soggette a specifica tutela, in quanto soggette al dettato dell'allegato I.8 di cui all'articolo n. 41 c.4 del d.lgs. n. 36 del 2023 (ex art. 25 del D.Lgs. 50/2016), la progettazione dovrà essere completata da un elaborato di "archeologia preventiva", da trasmettere alla Struttura patrimonio archeologico e restauro beni monumentali di questa Soprintendenza per le valutazioni del caso. In alternativa, qualora se ne ravvisino gli estremi, potrà essere inviata alla stessa Struttura motivata richiesta di esclusione dall'applicazione della precedente norma."	GENERALE VAS-VI	ACCOLTA	Si è dato riscontro della prescrizione nella dichiarazione di sintesi	Dichiarazione di sintesi

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
62	4	1	ARPA VALLE D'AOSTA	Per una corretta pianificazione delle politiche climatiche dal livello locale a quello globale e la valutazione degli obiettivi prefissati, sarebbe infatti opportuno standardizzare le procedure di quantificazione: il software EMISMOB utilizzato (pag 187-194 del Rapporto Ambientale) calcola le emissioni nell'ora di punta, mentre non viene indicata la modalità di calcolo per il passaggio da g/h a tonn/anno nelle tabelle a pag 192-193. Il valore tonn/anno infatti si discosta da quello calcolato da ARPA attraverso le linee guida IPCC. Si suggerisce di inserire un commento relativo all'incertezza dei valori riportati e per le quantificazioni e il monitoraggio futuro degli indicatori ambientali legati alle emissioni di inquinanti a gas serra, si suggerisce un coordinamento diretto con ARPA	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITORAGGIO	ACCOLTA	Il passaggio da g/h a t/anno è operazione complessa e ardua (a nostro avviso non da PUMS, non a caso su questo e su altri indicatori c'è un dibattito aperto anche in ambito ministeriale) a partire dai modelli di traffico utilizzati, che sono comunque all'avanguardia. Tuttavia si potrebbe sempre operare una proxy e provare a farlo in prima istanza proporzionalmente alla modulazione (giornaliera, settimanale e mensile) dei flussi della rete e ciò potrà essere verificato in fase di coordinamento diretto con ARPA, come suggerito dall'osservante e richiamato nel Rapporto Ambientale	Tabella al par. 15.2 del Rapporto Ambientale
63	4	2	ARPA VALLE D'AOSTA	Si riscontrano alcune incoerenze dal punto di vista della quantificazione dei valori di emissioni attuali e delle rispettive riduzioni; è possibile che la riduzione in termini di tonnellate di CO2 sia troppo bassa per rispettare le linee guida per la decarbonizzazione a livello regionale ed in linea con le indicazioni europee. Si suggerisce di indicare il metodo di calcolo utilizzato per realizzare tale stima	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITORAGGIO	PARZIALMENTE ACCOLTA	La riduzione di CO2 è uno degli obiettivi del PUMS, insieme alla riduzione di altre sostanze rilasciate in atmosfera dovute ai trasporti. Il PUMS mette in campo tutte le politiche possibili per la riduzione delle emissioni ma, per arrivare alla riduzione citata, dovrebbe essere, approssimativamente, ridotto l'utilizzo delle auto della metà. Per raggiungere tale scopo si dovrebbero mettere in campo delle politiche da parte delle amministrazioni esterne, ovvero vietare il transito nelle aree considerate (tutto il territorio comunale) alla metà dei veicoli con motore a scoppio e non è realistico a livello di pianificazione, nel piano si sono indicati interventi e azioni realizzabili e accettabili dagli utenti. Per quanto riguarda il metodo di calcolo, è stato meglio esplicitato nei documenti PUMS e RA nella tabella degli indicatori	Par. 21.2 tabella indicatori al b.2.d del PUMS Par. 15.2 tabella indicatori al b.2.d del Rapporto Ambientale
64	4	3	ARPA VALLE D'AOSTA	Si riscontra un errore relativo alle emissioni di CO2 procapite in base alla tabella a pag. 175 della relazione generale, indicatore b.2.d. - Emissioni annue di CO2	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITORAGGIO	ACCOLTA	E' stato corretto il refuso all'interno della tabella contenuta nella relazione generale PUMS e nel RA	Par. 21.2 tabella indicatori al b.2.d del PUMS Par. 15.2 tabella indicatori al b.2.d del Rapporto Ambientale
65	4	4	ARPA VALLE D'AOSTA	Obiettivi del PEAR 2014-2020 indicati nel rapporto ambientale sono ormai superati e quindi poco utili ai fini del PUMS, si suggerisce di esaltare piuttosto i nuovi obiettivi al 2030. Si suggerisce inoltre, di riportare una legenda per il grafico a pagina 43 della sintesi	PEAR	ACCOLTA	Si condivide l'osservazione, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati considerando al loro interno gli obiettivi del PEAR VDA 2030 e con la legenda a pagina 43 della sintesi	Par. 8.9 del Rapporto Ambientale
66	4	5	ARPA VALLE D'AOSTA	Siccome che il PUMS è un piano di settore che concorre alla formazione dei piani urbanistici generali come strumento di supporto per le scelte relative alle politiche di traffico, gli interventi in esso contenuti e le integrazioni con la matrice Acque superficiali dovranno essere opportunamente approfonditi nelle future fasi di progettazione.	GENERALE (VAS-PUMS)	ACCOLTA	Si condivide. Si è dato riscontro nella Dichiarazione di Sintesi	Dichiarazione di sintesi
67	4	6	ARPA VALLE D'AOSTA	Si evidenzia l'opportunità di promuovere la tutela degli idrosistemi tramite la presenza di piste ciclabili lungo Dora Baltea, Buthier ed acque irrigue urbana nonché la necessità di mettere attivamente in connessione la rete ciclabile urbana con le ciclovie turistiche che attraversano la Regione e la collegano verso Svizzera, Francia e Piemonte e si sviluppano prioritariamente lungo corsi d'acqua naturali e superficiali.	MOBILITA' DOLCE	NON PERTINENTE	Tale tematica non risulta essere attinente al PUMS in quanto piano strategico della mobilità sostenibile.	
68	4	7	ARPA VALLE D'AOSTA	A pag 66 della tabella rumore il punto 38) manca una parte di testo	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITORAGGIO	ACCOLTA	Si condivide l'osservazione, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati correggendo la frase del punto 38	Cap. 7 PUNTO 38) del Rapporto Ambientale Cap. 7 della Sintesi non Tecnica

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
69	4	8	ARPA VALLE D'AOSTA	<p>A pag. 146 dopo la premessa che riporta la definizione di "valori limiti assoluti di immissione" per essere più chiari occorre sostituire la frase "Tale valore per la Classe acustica IV-Aree di intensa attività umana è di 65 dB per il periodo diurno e di 55 dB per il periodo notturno. Dalla lettura delle tabelle emerge che le centraline che presentano più superamenti dei limiti stabiliti dalla normativa sono quelle ubicate in Via 1°</p> <p>Maggio, in Via Carrel e in Via Parigi mentre quelle che presentano dati migliori sono le centraline di Via Carrel (sede SAVI) e di Via Boson anche se in quest'ultima risulta monitorato solo l'anno 2020" con la seguente frase " A titolo esemplificativo si possono considerare come indicatori di monitoraggio il livello di 65 dBA per il periodo diurno e il valore di 55 dBA per il periodo notturno (che corrispondono ai valori limite assoluti di immissione della classe acustica IV-Aree di intensa attività umana). Dalla lettura delle tabelle che riportano i dati dei rilevamenti condotti dall'ARPA attraverso le proprie centraline rilocabili emerge che si hanno più superamenti di questi due valori, presi come riferimento, per i punti di monitoraggio ubicati in Via 1° Maggio, in Via Carrel e in Via Parigi mentre quelle che presentano dati migliori sono le centraline di Via Carrel (sede SAVI) 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;</p>	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITORAGGIO	ACCOLTA	Si condivide la riformulazione della frase. È stata riscontrata Rapporto Ambientale	Par. 11.6 del Rapporto Ambientale
70	4	9	ARPA VALLE D'AOSTA	<p>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 tale proposito si propongono come indicatori di confronto:</p> <p>a) Il livello equivalente Leq sulle 24 ore b) Il livello equivalente Leq sul periodo diurno L06-22 c) Il livello equivalente Leq sul periodo notturno L22-06 d) l'andamento delle giornate tipo e) La variazione 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 Ldem</p>	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITORAGGIO	PARZIALMENTE ACCOLTA	<p>Gli indicatori ambientali sul rumore richiesti dalle LLGG per la redazione dei PUMS, e facilmente quantificabili con supporto modellistico, sono quelli riportati in relazione. Tali indicatori si riferiscono alle emissioni dovute al solo traffico veicolare e non tengono conto di altri sorgenti di rumore.</p> <p>Come indicato nella tabella relativa al Piano di Monitoraggio (relazione generale) per l'indicatore B3, nelle successive fasi il rumore potrà essere stimato dal coinvolgimento di enti/soggetti del settore per elaborazioni da fonti documentali.</p> <p>Le LLGG sono già molto cogenti (non a caso c'è un dibattito aperto anche in ambito ministeriale per verificare una semplificazione degli indicatori) e non è opportuno aggiungerne altri, se non quelli che può fornire ARPA attraverso l'auspicato coordinamento. Pertanto, è stata inserita nel piano di monitoraggio di considerare la possibilità di valutazioni in coordinamento diretto con ARPA, così come per il b2.e e b2.f.</p>	Tabella al par. 15.2 del Rapporto Ambientale
71	4	10	ARPA VALLE D'AOSTA	<p>A pag 196 come indicatore acustico 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 del 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 di verificare ed esplicitare meglio se si tratta di due indicatori separati</p>	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITORAGGIO	ACCOLTA	Sarà meglio esplicitato nel RA e nella Relazione generale di piano. Si tratta di un refuso, trattandosi della percentuale di riduzione della popolazione esposta a rumore, pertanto è stato corretto il contenuto della nota alla riga b3 della tabella del monitoraggio	Par. 21.2 del PUMS (Tabella indicatori, riga b3) Par. 15.2 del Rapporto Ambientale
72	5	1	DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO ED ENERGIA	<p>Il Piano energetico Ambientale della Valle d'Aosta, vigente fino al 2020, è ormai superato e che è in corso la redazione della dichiarazione di sintesi della nuova proposta di piano (PEAR VDA 2030)</p> <p>I documenti presenti sul sito istituzionale costituiscono, pertanto, fino all'approvazione del documento definitivo, il riferimento più aggiornato alla pianificazione energetica regionale al quale fare riferimento.</p>	PEAR	ACCOLTA	Si condivide, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati in base alle variazioni del PEAR2030.	Par. 8.9 del Rapporto Ambientale
73	5	2	DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO ED ENERGIA	<p>Nel Rapporto ambientale nel cap 8 (pag 68 e 81) si chiede di fare riferimento agli obiettivi PEAR VDA 2030 in particolare: obiettivo efficienza energetica con riduzione dei consumi finali del 12% dal 2019 al 2030, obiettivo "aumento della produzione da fonte energetica rinnovabile locale (FER)" del 12% dal 2019 al 2030, obiettivo "Fossil Fuel Free" ovvero riduzione emissioni di GHGs del 34% dal 2017 al 2030</p>	PEAR	ACCOLTA	Si condivide, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati secondo le indicazioni dell'osservazione	Par. 8.9 del Rapporto Ambientale

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
74	5	3	DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO ED ENERGIA	Capitolo 9.1; in analogia a quanto riportato nel punto precedente, si richiede di fare riferimento alla proposta di PEAR VDA 2030 per ottenere la coerenza esterna. Si segnala, che tutti gli obiettivi specifici del PUMS risultano coerenti sia con l'obiettivo 1, sia con l'obiettivo 3 della proposta PEAR VDA 2030	PEAR	ACCOLTA	Si condivide, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati secondo le indicazioni dell'osservazione	Par. 9.1 del Rapporto Ambientale
75	5	4	DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO ED ENERGIA	In riferimento all'indicatore di monitoraggio "b1. Consumo annuo di carburante pro-capite, litri/anno per abitante" come fonti di dati si fa riferimento al Bollettino petrolifero. Si invita ad utilizzare o confrontare i dati con quanto riportato periodicamente sul monitoraggio del piano energetico ambientale regionale, attualmente aggiornato al 2019 e disponibile sul sito www.regione.vda.it/energia/pianificazione_energetica_regionale/default_i.aspx (pag 208)	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITORAGGIO	ACCOLTA	Si recepisce l'osservazione. È stato indicato nella tabella degli indicatori di consultare quanto disponibile a livello regionale per i futuri monitoraggi	Par. 21.2 del PUMS (Tabella indicatori, riga b1) Par. 15.2 del Rapporto Ambientale
76	5	5	DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO ED ENERGIA	In riferimento all'indicatore di monitoraggio "d4.a - riduzione del tasso di motorizzazione", si evidenzia che tale indicatore, desunto dalle statistiche ACI, riporta valori che sono nettamente superiori alla media italiana. Questa situazione è dovuta principalmente a due fattori: la dispersione dei poli insediamenti rende molto forte la richiesta di mobilità con auto private, dall'altro in Valle d'Aosta le imposte provinciali di trascrizione sono inferiori rispetto ad altre regioni per cui molte aziende di autonoleggio immatricolano mezzi sul territorio regionale ove non circolano effettivamente. Si evidenzia a titolo informativo, che tale indicatore potrebbe non rappresentare l'effettiva situazione del territorio regionale e non monitorare correttamente l'efficacia delle misure	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITORAGGIO	NON ACCOLTA	Nella stesura del PUMS, a partire dal Quadro Conoscitivo, questo aspetto è stato considerato. Ad ogni modo ISPRA fornisce il dato già corretto e potrà essere coinvolto in fase di monitoraggio.	
77	5	6	DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO ED ENERGIA	Si segnala che le 35 colonnine di ricarica individuate a partire dal sito di Duferco energia potrebbero non rappresentare l'effettiva copertura del territorio. In seguito alla realizzazione del progetto E-vda, a livello regionale, le colonnine di ricarica sono state integrate da numerose iniziative di diversi operatori economici	MOBILITA' ELETTRICA	ACCOLTA	E' stato verificato il livello di aggiornamento delle postazioni di ricarica per veicoli elettrici. Lo stesso sito della Regione, alla sezione del progetto E-Vda rimanda a Duferco Energia per la localizzazione delle postazioni di ricarica per veicoli elettrici. La mappatura riportata in introduzione del 9.1 nel documento adottato è stata redatta nel febbraio 2022 in occasione della redazione del Quadro Conoscitivo. Considerando la continua evoluzione del sistema si è provveduto ad un aggiornamento della situazione attuale all'ottobre 2023.	Par. 9.1 del PUMS Par. 6.1.3 del Rapporto Ambientale
78	5	7	DIPARTIMENTO SVILUPPO ECONOMICO ED ENERGIA	In riferimento alla previsione di installazione di 9 colonnine di ricarica di veicoli elettrici nelle cerniere di mobilità/nodi di interscambio, si sottolinea che la proposta di PEAR VDA 2030, prevede la conversione in elettrico di almeno 15000 vetture circolanti sul territorio regionale, che richiederanno un considerevole sviluppo della rete di ricarica esistente. Si sottolinea pertanto l'importanza dello sviluppo della tecnologia con il coinvolgimento del gestore della rete di distribuzione dell'energia elettrica. Inoltre, in sinergia con gli obiettivi di sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili previste nel PEAR VDA 2030, si propone di prevedere la possibilità di realizzare impianti fotovoltaici (pensiline) a copertura degli stalli nelle aree di sosta, con particolare riferimento alle cerniere di mobilità	PEAR	ACCOLTA	E' stato inserito il riferimento a queste possibilità nel capitolo dedicato.	Par. 9.1 del PUMS Par. 6.1.3 del Rapporto Ambientale
79	6	1	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Il PUMS, da inquadrarsi nello scenario pianificatorio regionale, deve essere concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti già esistenti di pianificazione trasportistica sia regionale che di livello locale, ponendosi come piano sovraordinario ai piani di settore locali. Dal punto di vista gerarchico l'ordine degli strumenti di pianificazione della mobilità a livello comunale è pertanto il seguente: a) Piano urbano della mobilità sostenibile b) Piano urbano del traffico Si rileva che le previsioni del PUMS sono condizionate dalle decisioni assunte in sede di definizione del PGTU	GENERALE (PUMS)	NON ACCOLTA	Il PUMS è già concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti esistenti a livello regionale e locale. Inoltre, tutte le azioni proposte dal PUMS e dai Piani di settore sono in coerenza con le decisioni assunte in sede di definizione del PGTU. Quest'ultimo caratterizzato da una maggiore operatività rispetto al PUMS con previsioni ad infrastrutture invariate.	

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
80	6	2	DIPARTIMENTO AMBIENTE	<p>Relativamente al capitolo 8.2 Quadro strategico regionale di sviluppo sostenibile 2030, si segnala la necessità di apportare il seguente aggiornamento per quanto attiene la Strategia regionale di sviluppo sostenibile: La strategia regionale di sviluppo sostenibile della valle d'Aosta integrata con il quadro strategico regionale, approvato dal consiglio regionale. Si chiede di apportare i dovuti aggiornamenti relativamente agli obiettivi di Policy declinati nella strategia. In particolare al capitolo 7, Obiettivi di sostenibilità ambientale, è necessario aggiornare la tabella in funzione degli obiettivi di sostenibilità come individuati dalla Strategia regionale di sviluppo sostenibile che sono sintetizzati secondo la classificazione di seguito riportata.</p> <p>PER L'OP VDA + VERDE</p> <p>AMBITO DI INTERVENTO: Energia e decarbonizzazione , obiettivo "fossil fuel free"</p> <p>DIRETTRICE STRATEGICA: Sviluppare la "mobilità esistente"</p> <p>Linee di azione: a) completamento ed ampliamento piste ciclabili, realizzazione di stalli attrezzati per parcheggio e deposito biciclette, attivazioni servizi di bike sharing e ricarica delle biciclette elettriche</p> <p>b) Favorire lo sviluppo dell'intermodalità dei sistemi di mobilità e di trasporto sui mezzi pubblici</p> <p>c)ridurre le emissioni da traffico attraverso lo sviluppo della mobilità elettrica e infrastruttura di ricarica</p> <p>d) riorganizzazione degli orari di percorrenza del TPL e delle connessioni intermodali</p> <p>e) Introduzione di mezzi di trasporto pubblico a basso impatto ambientale (gas,elettrico,idrogeno)</p> <p>f) Sviluppo di una rete di produzione e distribuzione di idrogeno per il TPL</p> <p>g) Adozione di politiche atte a promuovere la mobilità sostenibile attiva pedonale e ciclabile</p> <p>Per l'OP VDA + CONNESSA</p> <p>AMBITO DI INTERVENTO: Trasporti e mobilità sostenibile</p> <p>DIRETTRICI STRATEGICHE: Potenziamento ed efficientamento del TPL ed efficientamento della mobilità e delle merci</p> <p>Per l'OP VDA + SOCIALE</p> <p>AMBITO DI INTERVENTO: Salute</p> <p>DIRETTRICI STRATEGICHE: Approccio trasversale alla salute</p> <p>Tali piani dovrebbero essere considerati nell'analisi di coerenza</p>	GENERALE VAS-VI	NON ACCOLTA	<p>Quanto riportato è già contenuto nel piano. Nello specifico al par. 8.2 si riportano gli obiettivi del Quadro strategico regionale di sviluppo sostenibile, al par. 9.1 si riporta la verifica di coerenza con i suddetti obiettivi.</p> <p>Al capitolo 7 è riportato inquadramento di sostenibilità ambientale a livello nazionale</p>	
81	6	3	DIPARTIMENTO AMBIENTE	<p>AMBITO DI INTERVENTO: Salute</p> <p>DIRETTRICE STRATEGICA: Salute</p> <p>Linee di azione: a) Promozione delle necessarie sinergie tra i soggetti preposti alla gestione delle problematiche ambientali</p> <p>b) Interventi di prevenzione e sensibilizzazione della popolazione alla promozione della salute</p> <p>c) tutela della biodiversità alimentare</p> <p>d) promozione nelle scuole di competenze per la prevenzione e promozione della salute</p> <p>e) pianificazione di azioni basate su un'alleanza tra dimensioni culturale e sociale</p>	GENERALE VAS-VI	NON ACCOLTA	<p>Quanto riportato è già contenuto nel piano. Nello specifico al par. 8.2 si riportano gli obiettivi del Quadro strategico regionale di sviluppo sostenibile, al par. 9.1 si riporta la verifica di coerenza con i suddetti obiettivi.</p> <p>Al capitolo 7 è riportato inquadramento di sostenibilità ambientale a livello nazionale</p>	
82	6	4	DIPARTIMENTO AMBIENTE	<p>Considerare nell'analisi di coerenza anche 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", la Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici della Regione Autonoma Valle d'Aosta e il Piano regionale della prevenzione (PRP)</p>	GENERALE VAS-VI	NON ACCOLTA	<p>Quanto riportato è già contenuto nel piano.</p>	
83	6	5	DIPARTIMENTO AMBIENTE	<p>Capitolo 8,9 si segnala la necessità di specificare che il PEAR 2030 è stato da poco sottoposto a valutazione strategica la cui procedura si è conclusa il 26 Giugno 2023. Si ritiene far riferimento agli obiettivi individuati dal nuovo PEAR 2030 in fase di approvazione</p>	PEAR	ACCOLTA	<p>Si condivide, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati secondo le indicazioni dell'osservazione</p>	Par. 8.9 del Rapporto Ambientale
84	6	6	DIPARTIMENTO AMBIENTE	<p>Al capitolo 9 sono 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 non risultano incoerenze con detti piani, ma tuttavia la matrice di confronto con il QSR deve essere aggiornato con la strategia regionale di sviluppo sostenibile approvata in consiglio regionale nel gennaio 2023</p>	GENERALE VAS-VI	ACCOLTA	<p>I contenuti della strategia regionale di sviluppo sostenibile approvata nel gennaio 2023, rappresenta l'unione ragionata del Quadro strategico regionale di sviluppo sostenibile 2030 e la Strategia di sviluppo sostenibile della Valle d'Aosta 2030. I 5 obiettivi, ai quali corrispondono 5 assi strategici di intervento corrispondono a quelli già contenuti all'interno del Rapporto Ambientale, pertanto sono state inserite al par. 8.2 le specifiche appena espresse.</p>	Par. 8.2 e par. 9.1 del Rapporto Ambientale
85	6	7	DIPARTIMENTO AMBIENTE	<p>Si richiede di integrare il capitolo 9.1 con una valutazione di coerenza anche con gli obiettivi di decarbonizzazione individuati dal nuovo PEAR VDA 2030</p>	GENERALE VAS-VI	ACCOLTA	<p>Si condivide, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati secondo le indicazioni dell'osservazione</p>	Par. 9.1 del Rapporto Ambientale

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
86	6	8	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Per quanto riguarda le azioni previste dal PUMS riportate al capitolo 6.1 e valutate ai capitoli 12 e 13 in relazione al cambiamento climatico ed al riscaldamento globale, diventa necessario attuare strategie atte ad aumentare le zone d'ombra tramite la piantumazione di alberi. In tale senso, le infrastrutture quali percorsi ciclabili o pedonabili, aree di attestazione dovrebbero prevedere un'adeguata copertura arborea. In relazione alla Strategia regionale di sviluppo sostenibile, è necessario che le azioni del pums, specificatamente quelle relative ad aumenti tariffarie lineari, chiusura del traffico e LEZ non penalizzino le fasce più deboli.	GENERALE (VAS-PUMS)	ACCOLTA	Le prescrizioni sono state inserite all'interno della sezione dedicata alle mitigazioni ambientali	Cap. 14, tabella Biodiversità ed ecosistema urbano
87	6	9	DIPARTIMENTO AMBIENTE	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; è importante che siano previste specifiche infrastrutture di riposo e sosta ed un'adeguata vegetazione	MOBILITA' DOLCE	NON PERTINENTE	Non essendo argomento di PUMS l'osservazione è non pertinente. D'altro canto si condividono i contenuti e si rimanda agli studi di dettaglio di percorsi per la mobilità pedonale.	
88	6	10	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Le strade scolastiche possono creare nelle ore di punta e di accesso ai plessi scolastici, congestionamento del traffico in aree limitrofe alle scuole. Sono state sperimentate in altre città (Torino, per esempio), le strade CAR FREE davanti ai plessi scolastici. Si tratta di soluzioni contrariamente a quanto affermato nel RA, devono fare tuttavia i conti con la modifica dei flussi stradali, in particolar modo nelle ore di accesso alle scuole e alle attività lavorative, e essere pertanto causa di congestionamento del traffico in aree comunque limitrofe alle scuole.	MOBILITA' DOLCE	PARZIALMENTE ACCOLTA	Per questo motivo è opportuno procedere gradualmente con sperimentazione dell'applicazione delle strade scolastiche. Ad ogni modo, l'insieme coordinato di azioni PUMS (e piani di settore) si stima comporterà una riduzione del traffico veicolare.	Cap. 8 del PUMS Par. 6.1.2 del Rapporto Ambientale
89	6	11	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Si sottolinea che tutte le strade di attraversamento della città fruibili a piedi dovrebbero essere dotate di punti di "sosta attrezzati" e "smart": ciò per incrementare i flussi pedonali. Si tratta di una parte importante della popolazione che si sposta all'interno della città che si auspica in crescita, con l'esigenza di poter restare seduti all'ombra, con una connessione wi-fi libera...	MOBILITA' DOLCE	NON PERTINENTE	Non essendo argomento di PUMS l'osservazione è non pertinente. D'altro canto si condividono i contenuti e si rimanda agli studi di dettaglio di percorsi per la mobilità pedonale.	
90	6	12	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Si chiede di implementare l'aspetto relativo al coordinamento con altri comuni della Plaine interessati dall'individuazione delle cerniere di mobilità. Ad esempio, si sottolinea il traffico presso il PONT SUAZ sia in accesso che in uscita dalla città di Aosta, specialmente nelle ore di ingresso alle scuole. Per quanto riguarda il parcheggio Parini, non è chiaro a quale incremento di posti auto si faccia riferimento (Azione 4 cerniere di mobilità)	HUB/CERNIERE DI MOBILITA'	NON ACCOLTA	Nella redazione del PUMS, il Comune di Aosta ha ritenuto di coinvolgere i comuni della Plaine e definire per gli stessi, gli indirizzi specifici per la mobilità sostenibile (14.2 Indirizzi specifici per comuni della Plaine). Per quanto riguarda il tema del Pont Suaz, sono riportate nel piano le attuali criticità e prospettate soluzioni di revisione di nodi di traffico puntuale, oppure all'indirizzamento delle correnti veicolari su itinerari alternativi. Questo aspetto "deve essere demandato ad approfondimenti progettuali più di dettaglio che ne definiscano la soluzione ideale. Un possibile ventaglio di proposte da vagliare riguarda: il raddoppio del ponte, la realizzazione di ulteriore attraversamento del fiume Dora B. più a ovest." Per quanto riguarda il Parcheggio Parini, si fa riferimento al progetto in corso di ampliamento dell'ospedale e parcheggio	
91	6	13	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Viene sottolineato che questa azione (Azione 5 - Itinerari alternativi...) promossa dal PUMS non mette in sicurezza altri percorsi che allo stato attuale risultano piuttosto frequentati e privi di adeguati percorsi dedicati quali i collegamenti verso il quartiere Dora e la tratta da Viale Partigiani lungo viale Carducci. Andrebbero anche migliorate le direttrici e le zone di interscambio da e verso le aree collinari delle città di Aosta e comunque a monte della sr 26 e via Roma.	CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	NON ACCOLTA	L'azione indicata è funzionale a definire percorsi alternativi per la domanda di traffico di relazione esterna con Aosta. La maggior parte del traffico veicolare in ingresso ad Aosta nell'ora di punta è proveniente da est e l'azione si occupa di questa specifica componente di utenza che grava sulla rete stradale.	
92	6	14	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Si chiede di esplicitare maggiormente le funzionalità delle LEZ, ovvero zone a bassa emissione dei gas a effetto serra, per migliorare la qualità dell'aria nel centro storico e la salute dei cittadini. Si aggiungono alle LEZ anche le zone 30 che, riducendo la fase di accelerazione dei veicoli, comportano una minore emissione di CO2. Tali zone sono di contestuale fruizione da parte della mobilità dolce, ciclabile e pedonale	REGOLAMENTAZIONE TRAFFICO	ACCOLTA	L'azione relativa alla LEZ è stata stralciata dal PUMS poco prima dell'adozione, considerandola una soluzione non pertinente per l'Amministrazione. E' stato allineato il Rapporto Ambientale a riguardo.	Par. 6.1 e Cap. 12 (eliminato intervento, non più parte del PUMS) dal Rapporto Ambientale Allineata anche la Sintesi non Tecnica
93	6	15	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Non è tuttavia affrontato il tema dei turisti che pernottano in città e sono meno propensi all'uso dei parcheggi di attestamento (azione 7: Aosta città turistica)	SOSTA	NON PERTINENTE	L'osservazione non è condivisibile in quanto i parcheggi di attestamento sono tipicamente più interessanti per i turisti disponibili anche ad affrontare la spesa.	
94	6	16	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Si esprimono perplessità considerando il fatto che alcune azioni volte a riorganizzare il traffico della città sono già state avviate, sull'auspicata riduzione del fenomeno delle code e dello stop and go.	CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	NON ACCOLTA	Le azioni coordinate del PUMS sono finalizzate alla diversione modale, quindi alla riduzione del traffico veicolare, e di conseguenza al fenomeno delle code	

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
95	6	17	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Il PUMS prevede l'introduzione di 15 itinerari di progetto suddivisi in itinerari primari, secondari e vie verdi. Si sottolinea che l'istituzione di Zone 30 e la gestione di quelle esistenti, deve prevedere interventi infrastrutturali che favoriscono oltre ai ciclisti anche i percorsi pedonali con aree adibite a scopi sociali: si ricorda che le zone 30 vanno intese come aree concepite per le utenze deboli (vere e proprie ISOLE AMBIENTALI).	MOBILITA' DOLCE	ACCOLTA	Nel Biciplan è presente questo aspetto che si condivide.	Nessuna modifica
96	6	18	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Si osserva che le scelte operate incentrate principalmente sull'incremento delle tariffe orarie dei parcheggi a pagamento, sembrano essere in 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 prossimità delle cerniere di mobilità subiscono un incremento del costo con la probabile e conseguente di un minore utilizzo delle stesse e contrario a quanto indicato nell'azione 4 che prevede parcheggio gratuito per le cerniere di mobilità. Si chiede conferma dei previsti 400 posti in più nel parcheggio del Parini.	SOSTA	NON ACCOLTA	La struttura del sistema della sosta piramidale è azione di mobilità sostenibile per la riduzione del traffico nelle aree centrali della città. Già oggi è presente tale tipo di struttura tariffaria. Per quanto riguarda le cerniere di mobilità, la sosta è gratuita per le cerniere est, sud (a meno del park de La Ville per il quale non sono previsti incrementi) e ovest. Per quanto riguarda il Parini, i 400 stalli sono previsti dal progetto del nuovo ospedale. La tariffazione del Parini non può essere resa gratuita per la posizione dello stesso.	
97	6	19	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Si osserva che: a) Rete viaria: se da un lato l'eliminazione di intersezioni semaforiche con l'introduzione di rotoarie ha favorito una maggiore sicurezza per i veicoli privati, si crede questi interventi abbiano diminuito la fruibilità degli attraversamenti per i pedoni ed i ciclisti b) Trasporto pubblico su gomma: diverse fermate non tutelano l'accessibilità alle persone con disabilità fisica o ridotta capacità motoria: diverse fermate sono prive di pensiline o panchine di attesa c) Trasporto pubblico in sede fissa: "Sviluppo est-ovest dell'infrastruttura ferroviaria ben inserito nel contesto urbano di Aosta e della Plaine" spiegare significato frase d) Modalità ciclopeditone: si osserva che il centro storico la viabilità pedonale è molto frequentata ed incompatibile con l'uso di bici se non con l'individuazione di percorsi dedicati e) Sosta e parcheggi: Nella relazione generale al capitolo 13.4.1 il PUMS specifica che "la rotoaria già ad oggi congestionata nelle ore di punta andrà a caricarsi maggiormente in vista dell'ampliamento previsto dell'ospedale. E' inoltre stato chiesto di prevedere un innesto a mano destra verso il parcheggio Parini per le provenienze da Ovest. Attualmente infatti non è consentita la svolta a sinistra per chi viene da ovest". Tuttavia il RA non evidenzia l'attuale difficoltà di accesso a causa della viabilità a doppia linea continua che impedisce l'attraversamento della corsia a chi proviene da Ovest	GENERALE (PUMS)	NON ACCOLTA	Complessivamente l'osservazione è non accolta, in quanto: a) Considerando la riduzione di velocità che comporta l'approccio dei veicoli alle rotoarie si può affermare che non vi siano impedimenti per i pedoni e i ciclisti presso gli attraversamenti posti ai rami delle rotoarie. b) Condivisibile, ma non attiene al livello strategico del PUMS. La richiesta di riqualificazione di fermate esistenti è da sottoporre al gestore dei servizi di TPL, quindi al dipartimento regionale competente. c) Che i principali aggregati urbani si sviluppano sul fondo valle che è attraversato dalla linea ferroviaria. d) I percorsi sono in corso di realizzazione. e) La proposta del PUMS e dell'Amministrazione Comunale è migliorativa della situazione attuale in quanto cerca di introdurre soluzioni viabili per l'accesso da ovest al previsto ampliamento dell'ospedale.	
98	6	20	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Il paragrafo 11.4 Biodiversità ed ecosistema urbano: si segnala che la frase "nel territorio di interesse del PUMS e dei suoi piani connessi risultano essere presenti." potrebbe essere fuorviante in quanto i siti di Rete Natura 2000 elencati sono presenti in tutto il territorio regionale non esclusivamente nel territorio di interesse del PUMS Si chiede se sia stata valutata l'interferenza delle azioni previste dal PUMS con la Rete ecologica regionale attualmente in fase di studio nell'ambito del progetto europeo transfrontaliero Biodiv' connet che, oltre ad individuare la connettività ecologica della regione, definirà alcuni interventi di miglioramento e ripristino della continuità ecologica esistente.	GENERALE VAS-VI	PARZIALMENTE ACCOLTA	Nel paragrafo 11.4 è stata corretta la dicitura "fuorviante", sebbene l'indicazione di tali siti sia rappresentativa del fatto che alcuni degli interventi riguardano territori che vanno oltre i limiti comunali di Aosta. Essendo in fase di studio non sono stati reperiti elementi per verificare le interferenze con la Rete Ecologica. E' stato pertanto indicato nella Dichiarazione di Sintesi di consultare, quando sarà completato e disponibile, lo studio relativo alla Rete Ecologica Regionale nello sviluppo di dettaglio delle azioni del PUMS.	Par. 11.4 del RA e della Sintesi non Tecnica Dichiarazione di Sintesi

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
99	6	21	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Nella relazione generale del PUMS, al capitolo 21.2 "Indicatori di monitoraggio" è riportata la tabella secondo il DM 4 agosto 2017 ed in particolare riporta nella prima colonna le linee guida PUMS. Si chiede di riportare, per maggiore chiarezza della tabella di inserire una nuova colonna che riporti le 4 aree di interesse di cui all'allegato 2, Capitolo 2, del suddetto DM ovvero: a) efficacia ed efficienza del sistemadi mobilità b) sostenibilità energetica ed ambientale c) sicurezza della mobilità stradale d) sostenibilità socio-economica ed eventualmente anche i relativi macro-obiettivi minimi obbligatori sempre come declinati nel DM Si richiede questa integrazione allo scopo di rendere il cruscotto degli indicatori di più immediata e completa lettura.	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITO RAGGIO	ACCOLTA	Si è dato riscontro nel PUMS e nel Rapporto Ambientale alla richiesta	Par. 21.2 del PUMS Par. 15.2 del Rapporto Ambientale
100	6	23	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Relativamnete 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 agli effetti dei cambiamneti climatici, ha individuato una set di indicatori e relativi target.	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITO RAGGIO	NON ACCOLTA	Gli indicatori definiti all'interno del PUMS e Piani di Settore discendono da specifiche linee guida nazionali. Le LLGG sono già molto cogenti (non a caso c'è un dibattito aperto anche in ambito ministeriale per verificare una semplificazione degli indicatori) e non è opportuno aggiungerne altri in questa sede.	
101	6	24	DIPARTIMENTO AMBIENTE	I risultati della valutazione (monitoraggio) dovrebbero essere condivisi nell'ambito di consultazioni pubbliche, consentendo in tal modo a tutti gli attori coinvolti di prendere in considerazione i riscontri ottenuti e apportare le necessarie correzioni.	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITO RAGGIO	PARZIALMENTE ACCOLTA	I risultati dei successivi monitoraggi del PUMS saranno resi pubblici così come previsto da normativa nazionale. Secondo quanto previsto dalla normativa è prevista la pubblicazione dei risultati dei monitoraggi. Sempre secondo la normativa non è prevista la partecipazione pubblica, che risulterebbe peraltro particolarmente gravosa.	
102	6	25	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Si suggerisce di confrontarsi con le Linee Guida europee ELTIS, già riferimento normativo delle linee guida nazionali. Circa gli obiettivi della valutazione ex-post, le Linee Guida ELTIS individuano tre esigenze principali: 1. verificare i progressi verso il conseguimento degli obiettivi; 2. identificare le criticità da superare per l'attuazione del Piano entro i tempi stabiliti; 3. informare regolarmente gli stakeholders e i cittadini sui progressi nell'attuazione delle misure.	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITO RAGGIO	NON PERTINENTE	Il processo di pianificazione è interamente basato su questo approccio, pertanto si ritiene che il suggerimento sia non pertinente.	
103	6	26	DIPARTIMENTO AMBIENTE	Si ritiene che le fasi di monitoraggio in itinere e ex post dovrebbero 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.	VALUTAZIONE TRASPORTISTICA/INDICATORI/MONITO RAGGIO	PARZIALMENTE ACCOLTA	I risultati dei successivi monitoraggi del PUMS saranno resi pubblici così come previsto da normativa nazionale	
104	7	1	STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	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 ed integrata	GENERALE VAS-VI	NON ACCOLTA	I contenuti del PGTU sono di carattere più di dettaglio rispetto alle linee di intervento definite dal PUMS. Ad ogni modo le azioni di piano ne tengono conto, sono dunque già coerenti.	
105	7	2	STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Nell'ambito di 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	MOBILITA' ELETTRICA	NON PERTINENTE	La richiesta è condivisibile, ma con un dettaglio che esula dai contenuti del PUMS, pertanto è valutata come non pertinente	
106	7	3	STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Con riferimento all'infrastruttura di supporto alla modalità elettrica, emerge, che il piano non approfondisce automaticamente mediante adeguati modelli di stima l'incremento delle auto elettriche circolanti nel prossimo decennio; il numero potrebbe essere sottostimato ed in coerenza potrebbe essere sottostimato il numero di installazione di colonnine di ricarica. I valori indicati ptrebbero risultare sottostimati e contestualmente le previsioni di installazione di nuove colonnine elettriche di ricarica potrebbero non essere sufficienti	MOBILITA' ELETTRICA	NON PERTINENTE	Si specifica che non in sede di PUMS che occorre stimare il numero di colonnine di ricariche elettriche necessarie al fabbisogno di veicoli elettrici in aumento. Le localizzazioni di postazioni per la ricarica dei veicoli elettrici nel PUMS sono funzionali all'attrezzaggio in specifici luoghi della città (cerniere di mobilità).	
107	7	4	STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	La città deve adattarsi al cambiamneto climatico con l'incremento del verde pubblico, anche attraverso la messa a diomora di alberi nelle aree di sosta, nel quadro di azioni di contrasto alla creazione di aree di calore in ambito urbano	GENERALE (PUMS)	NON PERTINENTE	La richiesta è condivisibile, ma con un dettaglio che esula dai contenuti del PUMS, pertanto è valutata come non pertinente	

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
108	7	5	STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	<p>Il piano sceglie l'azzeramento di fatto dell'asse stradale per il flusso veicolare privato di transito da Est-Ovest 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 stazione e quindi della rotonda della stazione.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE	NON ACCOLTA	La revisione del nodo di Piazza Manzetti, con revisione degli schemi di circolazione in Via Torino e Via Festaz è già oggetto del PGTU ed è stata approfondita attraverso uno specifico Piano particolareggiato del traffico, che ne hanno valutato migliorie per la mobilità nell'area. Si evidenzia inoltre che il PRG vigente già prevede che l'attraversamento est-ovest sull'asse sulle vie Festaz e Torino venga alleggerito dal traffico di attraversamento.	
109	7	6	STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	<p>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.</p>	HUB/CERNIERE DI MOBILITA'	NON PERTINENTE	L'osservazione relativa alla "cura dei non luoghi" non pertiene il PUMS	

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
110	7	11	STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	<p>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. .</p> <p>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 dieci 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	TPL	PARZIALMENTE ACCOLTA	L'osservazione relativa alla frequenza dei passaggi viene condivisa nel merito e sarà sottoposta all'attenzione dell'Amministrazione regionale che ha la competenza sul TPL in modo che, in sede di revisione del TPL (gara 2027), possano essere valutati possibili "infittimenti" nell'offerta di servizi specie nelle ore di punta, quanto meno su specifiche linee (es. linea rossa, linea verde, linee 4, 8, 29). Rimangono ferme le problematiche di sostenibilità economica, visto il contesto specifico.	Nessuna modifica
111	7	7	STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Nel riprogrammare il trasporto pubblico nell'ambito di intensificare le corse, è necessario valutare la conseguente necessaria revisione dei costi e delle infrastrutture ed inoltre di valutare l'articolazione di un trasporto pubblico a chiamata utile a soddisfare le esigenze di mobilità delle persone a ridotta capacità motoria	TPL	NON PERTINENTE	La richiesta è condivisibile, ma con un dettaglio che esula dai contenuti del PUMS, pertanto è valutata come non pertinente	
112	7	8	STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Non si può prescindere dalla previsione di collocare nelle vicinanze della scuola piccole aree di sosta breve, utili per l'accompagnamento degli studenti più piccoli.	MOBILITA' DOLCE	NON PERTINENTE	Si condivide. Tuttavia, la progettazione delle singole strade scolastiche sarà oggetto del progetto specifico e non del PUMS che è un piano strategico.	
113	7	9	STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	Si rileva che la previsione di introdurre una navetta che di fatto ha quale unica funzione quella di collegare le due linee della ferrovia, evitando l'uso del sottopassaggio, appare poco utile	TPL	NON ACCOLTA	La proposta di navetta di collegamento tra Piazza Manzetti e il parcheggio de la Ville (navetta blu) è una delle due ipotesi formulate e applicabile da subito (in via sperimentale) anche in assenza della revisione del TPL prevista per il 2027. Le valutazioni nel merito sarà oggetto di specifico approfondimento con il servizio regionale competente.	
114	7	10	STRUTTURA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	I tempi di percorrenza a piedi stimati per il collegamento dei vari punti di interesse, risultano estremamente ridotti e riferibili soltanto ad una popolazione in buona forma fisica e pertanto per nulla significativi per la quota di popolazione anziana.	MOBILITA' DOLCE	NON ACCOLTA	Per quanto riguarda i tempi, questi si riferiscono alle percorrenze per persone di normale capacità motoria che possono effettivamente compiere diversione modale.	
115	8	1	STRUTTURA BIODIVERSITA', SOSTENIBILITA' E AREE NATURALI PROTETTE	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.	GENERALE VAS-VI	ACCOLTA	Si coglie di buon grado la rilevazione di aspetti non ostativi per interventi di carattere "immateriali"	Nessuna modifica

ID-OSS	n° documento	n° progr-oss- documento	Osservante	Parti integrali osservazioni	AREA TEMATICA (verde = solo PUMS e piani di settore ocra = solo VAS-VI bianco = PUMS e VAS-VI)	Controdeduzione - decisione	Controdeduzione - risposta estesa_REV	Riscontro elaborato_REV
116	8	2	STRUTTURA BIODIVERSITA', SOSTENIBILITA' E AREE NATURALI PROTETTE	<p>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 <i>Rhinolophus ferrumequinum</i>, 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.</p> <p>Tali misure prevedono essenzialmente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	GENERALE VAS-VI	ACCOLTA	Le prescrizioni sono state inserite all'interno della sezione dedicata alle mitigazioni ambientali per la componente biodiversità	Cap. 14, tabella Biodiversità ed ecosistema urbano
117	8	3	STRUTTURA BIODIVERSITA', SOSTENIBILITA' E AREE NATURALI PROTETTE	<p>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 <i>Myotis</i>, 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.”</p>	GENERALE VAS-VI	ACCOLTA	E' stato aggiunto il riferimento nella dichiarazione di sintesi	Dichiarazione di sintesi