

**ASSESSORATO AMBIENTE, TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE**  
**DIPARTIMENTO AMBIENTE**  
**VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA**

**PROVVEDIMENTO DIRIGENZIALE**

**N. 4663 in data 12-08-2022**

**OGGETTO :** PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) AI SENSI DELLA LEGGE REGIONALE N. 12 DEL 2009 RELATIVA AL “PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DELLA REGIONE AUTONOMA VALLE D’AOSTA” – APPROVAZIONE PARERE DI VAS.

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

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

richiamata la deliberazione della Giunta regionale n. 1335 in data 9 dicembre 2020 concernente la revisione della Struttura organizzativa dell’Amministrazione regionale a decorrere dal 1° gennaio 2021, come modificata dalla successiva n. 1357 in data 14 dicembre 2020, e n. 110 in data 8 febbraio 2021;

richiamata la deliberazione della Giunta regionale n. 233 in data 27 marzo 2020 recante il conferimento dell’incarico dirigenziale al sottoscritto;

richiamata la deliberazione della Giunta regionale n. 1713 in data 30 dicembre 2021, concernente l’approvazione del documento tecnico di accompagnamento al bilancio e del bilancio finanziario gestionale per il triennio 2022/2024 e delle connesse disposizioni applicative;

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

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

evidenziato che il Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile, in qualità di Autorità proponente, ha predisposto il “Piano regionale dei trasporti della Regione Autonoma Valle d’Aosta”;

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

rilevato che l'Autorità proponente ha trasmesso alla Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria, con nota acquisita agli atti in data 19 maggio 2022, la documentazione inerente alla proposta del Piano, e la documentazione di VAS, per l'attivazione della procedura di VAS ai sensi dell'art. 11 della l.r. 12/2009;

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

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

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

#### DECIDE

1) di approvare il parere di VAS allegato, relativo al “Piano regionale dei trasporti della Regione Autonoma Valle d’Aosta”, comprensivo dell'istruttoria tecnica della Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria, e delle osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale e territoriale consultati;

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

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

L'ESTENSORE  
- Davide MARGUERETTAZ -

IL DIRIGENTE  
- Paolo BAGNOD -

**Assessorato ambiente, trasporti e mobilità  
sostenibile  
Dipartimento ambiente  
Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e  
qualità dell'aria**

**Procedura di Valutazione Ambientale Strategica del  
“Piano Regionale dei Trasporti della Regione Autonoma Valle d’Aosta”.**

**PARERE DI VAS**

## IL PIANO

La proposta del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Autonoma Valle d'Aosta (nel seguito Piano) è stata predisposta dal Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile.

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

- *Rapporto Ambientale;*
- *Sintesi non tecnica;*
- *Studio di Incidenza (VINCA)*

## **OBIETTIVI ED AZIONI**

Il Piano si sviluppa sui seguenti tre macro-obiettivi:

- *Migliorare la mobilità interna in una logica di sviluppo sostenibile (economico, sociale e ambientale);*
- *Rafforzare i collegamenti con le regioni limitrofe a supporto dello sviluppo del sistema turistico regionale;*
- *Migliorare l'integrazione della Valle d'Aosta nella rete dei corridoi europei e delle principali direttrici di traffico nazionali, passeggeri e merci.*

Le strategie proposte in relazione ai suddetti macro-obiettivi si fondano su linee di intervento specifiche, o anche intersettoriali, riguardanti infrastrutture, servizi e politiche-azioni tra loro connesse.

Si riporta di seguito lo schema (tratto dal rapporto ambientale) degli obiettivi e delle strategie individuate dal Piano.

Macro - Obiettivi	Strategie	
MO.1 Migliorare la mobilità interna in una logica di sviluppo sostenibile	Strategia 1.1 Efficientamento e Potenziamento del TPL	
	Strategia 1.2 Promozione della mobilità ciclo-pedonale	
	Strategia 1.3 Espansione del trasporto a fune	
	Strategia 1.4 Promozione della mobilità condivisa e sostenibile	
	Strategia 1.5 Efficientamento della distribuzione delle merci	
	Strategia 1.6 Orientamento della domanda	
	Strategia 1.7 Potenziamento dell'accessibilità mediante servizi elicotteristici	
	Strategia 1.8 Integrazione tra politiche urbanistiche e trasporti	
MO.2 Rafforzare i collegamenti con le regioni limitrofe	Strategia 2.1 Efficientamento della rete stradale extraurbana principale e del suo utilizzo	
	Strategia 2.2 Collegamento alla rete degli interporti	
MO.3 Integrazione della Valle d'Aosta nella rete dei corridoi europei e delle principali direttrici di traffico nazionali	Strategia 3.1 Collegamenti al sistema degli aeroporti internazionali di riferimento	
	Strategia 3.2 Rilancio e nuovi ruoli per l'Aeroporto regionale «C.Gex»	

	Strategia 3.3 Valorizzazione dell'area della stazione di Aosta quale hub	
	Strategia 3.4 Miglioramento dell'accesso alla rete AV ferroviaria	

# **IL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)**

## **RIFERIMENTI NORMATIVI E SOGGETTI COMPETENTI**

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

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

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

## **PROCEDIMENTO**

L'Autorità proponente del Piano in argomento in data 13 agosto 2019 ha presentato la domanda di concertazione di avvio del processo di VAS, allegando la Relazione metodologica preliminare, ai sensi dell'art. 9 della l.r. 12/2009.

La scrivente Struttura competente ha avviato la suddetta procedura in data 19 agosto 2019, concludendo la medesima in data 7 ottobre 2019, con trasmissione del relativo parere (redatto in considerazione della documentazione prodotta e delle osservazioni pervenute da parte dei vari soggetti competenti in materia ambientale e territoriale consultati).

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

In data 19 maggio 2022 l'Autorità proponente ha quindi 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 (ed 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. 27 del 31 maggio 2022, 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 31 maggio 2022; tali soggetti, aventi competenze territoriali e ambientali, sono risultati essere i seguenti:

- Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette;
- Dipartimento ambiente;
- Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio;
- Struttura pianificazione territoriale;
- Dipartimento sanità e salute;
- Dipartimento risorse naturali e Corpo Forestale;
- Dipartimento sviluppo economico ed energia;
- Dipartimento politiche strutturali e affari europei;
- Dipartimento infrastrutture e viabilità;
- Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali;
- Dipartimento turismo, sport e commercio;
- A.R.P.A. Valle d'Aosta;
- Ente Parco Nazionale Gran Paradiso;
- Ente Parco Naturale Mont Avic;
- CELVA;
- Unité des Communes valdôtaines Valdigne-Mont Blanc
- Unité des Communes valdôtaines Mont Emilius
- Unité des Communes valdôtaines Mont Rose
- Unité des Communes valdôtaines Gran Paradis
- Unité des Communes valdôtaines Monte Cervino
- Unité des Communes valdôtaines Walser – Alta Valle del Lys
- Unité des Communes valdôtaines Grand Combin
- Unité des Communes valdôtaines Evançon
- Comune di Aosta
- e, p.c.
- Settore valutazioni ambientali e procedure integrate – Regione Piemonte;
- Ministero della transizione ecologica - Direzione generale valutazioni ambientali;

## PARTECIPAZIONE PUBBLICA

I termini per l'espressione di eventuali osservazioni da parte del pubblico sono scaduti in data 14 luglio 2022.

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

## OSSERVAZIONI SOGGETTI COMPETENTI

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

- Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali: osservazioni acquisite in data 15 giugno 2022 (con prot. n. 4379);
- Comune di Saint-Marcel: osservazioni acquisite in data 14 luglio 2022 (con prot. n. 5318);
- Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio: osservazioni acquisite in data 14 luglio 2022 (con prot. n. 5298);
- Parco Nazionale Gran Paradiso: osservazioni acquisite in data 14 luglio 2022 (con prot. n. 5287);
- Regione Piemonte – Settore pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture: osservazioni acquisite in data 15 luglio 2022 (con prot. n. 5340);
- Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette: osservazioni acquisite in data 27 luglio 2022 (con prot. n. 5581);
- Struttura pianificazione territoriale: osservazioni acquisite in data 2 agosto 2022 (con prot. n. 5747);
- ARPA Valle d'Aosta: osservazioni acquisite in data 3 agosto 2022 (con prot. n. 5829);
- Dipartimento ambiente: osservazioni acquisite in data 9 agosto 2022 (con prot. n. 5984);

## ANALISI DEL PIANO

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

Ciò premesso, la scrivente Struttura formula le seguenti osservazioni in merito ai contenuti del Piano.

- Per una migliore comprensione del documento si ritiene necessaria la predisposizione di una Legenda con le descrizioni degli acronimi utilizzati.

- Pur comprendendo che la pianificazione in argomento deve basarsi anche su analisi di dati e valutazioni numeriche molto complesse, si ritiene, in generale, che l'esposizione delle medesime (a supporto delle linee strategiche individuate) risulti a tratti confusa e poco organica (ad es. con carenza nell'illustrazione e sintesi delle numerose tabelle).

- Si sottolinea come la proposta di Piano pare rappresentare l'espressione di indirizzi pianificatori datati (come confermato anche in sede di riunione tecnica), pertanto, si ritiene che il medesimo non abbia tenuto conto adeguatamente in considerazione le mutate esigenze intercorse (a seguito degli eventi eclatanti degli ultimi anni quali la pandemia da Covid19, il conflitto Russia-Ucraina, il rincaro dei prezzi dei trasporti, l'aggravamento della crisi energetica, ecc.) che hanno avuto (e stanno avendo) forti ripercussioni sulla mobilità delle persone e merci.

La suddetta mancanza di "attualizzazione del Piano", ha comportato anche una carenza nella verifica di coerenza del medesimo con l'evoluzione normativa più recente in tema di sviluppo sostenibile.

- Per quanto riguarda gli obiettivi e le strategie indicate nel Piano, pur comprendendo la complessità intrinseca alla pianificazione in argomento che deve necessariamente integrarsi e correlarsi con interventi/azioni da concordare con soggetti terzi (proprietari/gestori infrastrutture e trasporti diversi dalla pubblica amministrazione), si sottolinea comunque una generale difficoltà nel comprendere l'effettiva "incisività" della pianificazione in argomento nelle varie tematiche e linee strategiche individuate.

- Si ritiene che nel Piano non emerga una chiara ed univoca indicazione circa la durata dello stesso, e conseguentemente non vi siano ipotesi di "programmazione" per l'attuazione delle azioni indicate.

- Si ritiene opportuno che, nell'esposizione delle linee strategiche del Piano, a conclusione dei vari capitoli, sia inserita una sintesi finale che permetta di evidenziare i soggetti coinvolti nell'attuazione delle azioni proposte, con ipotesi di risorse/tempi/mezzi, al fine di fare emergere il potenziale e diverso livello di incisività del Piano nell'attuazione delle medesime.

- Si rileva come l'individuazione di Macro-Obiettivi e Strategie non sia supportata da una adeguata analisi S.W.O.T. (Strengths: debolezze; Weaknesses: opportunità; Opportunities: opportunità; Threats: minacce) a motivazione delle potenziali azioni indicate (siano esse relative ad interventi infrastrutturali specifici o ad azioni di potenziamento/efficientamento/promozione).

- In relazione ai diversi Obiettivi indicati, seppure appaia evidente come debba necessariamente essere meritevole di maggiore attenzione l'Obiettivo Mo1 a scala regionale, si rileva in ogni caso la scarsità di informazioni e la generale superficialità nella trattazione degli altri due obiettivi (MO2 e MO3) correlati a tematiche di sviluppo e potenziamento dei collegamenti interregionali e internazionali (alcune tematiche sono solo accennate).



In merito ad alcune tematiche specifiche, di stretta correlazione con la pianificazione in tema di qualità dell'aria (Piano regionale per il risanamento, il miglioramento e il mantenimento della qualità dell'aria) di competenza della scrivente Struttura, si osserva quanto segue:

- Viene affrontato il tema della riduzione dei pedaggi in Autostrada (già oggetto di valutazioni nel tempo), tuttavia non vengono rappresentate specifiche proposte e non viene fatto riferimento all'avvio di tavoli di confronto con le società direttamente interessate.

A titolo esemplificativo si citano le seguenti misure (introdotte negli ultimi anni) che non paiono essere state considerate nella stesura del Piano:

- per quanto riguarda il tratto di tangenziale Aosta est e ovest sono già state introdotte delle agevolazioni tariffarie per gli utenti provvisti di Telepass e residenti in Valle d'Aosta;
- riduzioni per l'autostrada per persone fisiche che svolgono il tragitto casa-lavoro;

- per quanto riguarda gli aspetti relativi al parco veicoli ad oggi circolante, il Piano dovrebbe fare delle valutazioni in merito al sistema di incentivi esistenti, sia a livello nazionale che regionale, per la sostituzione dei mezzi maggiormente inquinanti. Non viene esplicitata una strategia in tal senso (viene solo fatto un elenco delle tipologie di veicoli). Occorre inoltre considerare che dal 2035 non verranno più messe in circolazione auto a combustione interna.

- in tema di mobilità dolce occorre definire maggiormente gli obiettivi correlati e le eventuali misure da attuare. A tale proposito l'installazione di punti sosta per bici rappresenta sicuramente una misura efficace, sarebbe però auspicabile la definizione di una mappa di dettaglio con l'ubicazione delle strutture (in quanto non vi sono molte aree disponibili e le stesse devono essere funzionali).

## **ANALISI DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

In merito ai contenuti del Rapporto ambientale pur richiamando la necessità che venga effettuato un esame di dettaglio di tutte le osservazioni pervenute in istruttoria, si ritiene di evidenziare alcune considerazioni riguardanti i vari capitoli del suddetto documento.

In generale si rileva un certa disorganicità nella trattazione delle analisi e valutazioni sviluppate nel rapporto ambientale che, seppure svolte in coerenza con quanto richiesto dalla normativa di VAS (sebbene con vario livello di approfondimento), risultano a livello di contenuti in parte sovrapposte nei vari capitoli (es. analisi contesto ambientale illustrata sia nel cap. 4, sia nel cap. 7.7; analisi di coerenza sviluppata nei cap. 5, 6, 7.3, ecc.).

## **CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO**

Si prende atto che l'analisi del contesto ambientale di riferimento (illustrata nel capitolo 4) è stata sviluppata mediante un'analisi S.W.O.T. sulla base dei tre aspetti ambientali ritenuti più prettamente pertinenti al Piano (qualità dell'aria, cambiamenti climatici, rumore), mentre invece non è stato ritenuto pertinente effettuare un inquadramento generale territoriale su altre tematiche (es suolo, sottosuolo, acque, biodiversità, paesaggio, beni culturali, ecc.).

A tale proposito si dà atto in ogni caso che, a seguito di quanto richiesto in fase di concertazione preliminare, nel capitolo 7.7 sono stati effettuati approfondimenti specifici sulle tematiche rischi naturali (geologici, idrogeologici, ambiti inedificabili), aree naturali, e vincoli paesaggistici, rispetto ai principali interventi infrastrutturali indicati dal Piano.

## QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO LA VALUTAZIONE DI COERENZA DEL PIANO

Si prende atto che nei capitoli 5 e 6 è stata sviluppata l'analisi di coerenza del Piano mediante l'individuazione e illustrazione del quadro programmatico e degli obiettivi di sostenibilità ambientale ritenuti correlabili e di riferimento per il Piano (cap. 5), approfondendo quindi le correlazioni e la coerenza tra gli obiettivi (cap. 6). Si ritiene che la suddetta analisi debba essere implementata ed aggiornata alla luce dell'evoluzione e degli sviluppi della programmazione attuale in tema di sostenibilità ambientale (in relazione alle osservazioni formulate dai soggetti competenti).

### LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PIANO

Si prende atto dello sviluppo dell'analisi degli effetti ambientali condotta nel capitolo 7.

Si ritiene che nel capitolo 7.1 (scenari e indicatori) l'illustrazione dei principi e della metodologia utilizzata risultino a tratti confusi.

A titolo esemplificativo, non risultano chiari i riferimenti ai vari scenari e alle alternative considerate, laddove ad esempio viene indicato quanto segue:

*“Si specifica che il PRT non ha individuato interventi significativi nell'orizzonte di piano tali da comportare variazioni significative rispetto allo stato attuale; pertanto, **non è stato simulato uno scenario tendenziale o di riferimento.**”;*

*“La VAS oltre alla verifica della compatibilità delle politiche/azioni e interventi previsti dal PRT, ha il compito di valutare gli effetti complessivi del piano, costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, **quello futuro di riferimento (tendenziale)** e gli scenari di piano”;... “Questi indicatori dovranno essere quantificabili e quantificati rispetto allo scenario attuale, nel QC e/o all'analisi di contesto, e dovranno risultare quantificabili e quantificati, anche attraverso simulazioni, per i **due scenari futuri di riferimento e di piano**”*

Non risulta quindi chiara la distinzione tra “scenario di riferimento” e “scenario di piano”; in generale, a tale proposito, in diversi capitoli del RA vengono citati i termini “scenario attuale”, “scenario tendenziale”, “scenario di riferimento”, “scenario di progetto”, creando confusione tra le suddette indicazioni.

Si ritiene pertanto necessaria una verifica di quanto indicato, oltre a dedicare uno specifico capitolo del RA (oppure una sezione del capitolo della valutazione degli effetti ambientali) finalizzata ad illustrare più chiaramente le differenze tra i vari scenari e le specifiche “alternative” valutate.

Per quanto riguarda più prettamente l'analisi degli effetti ambientali, si rileva come la medesima sia stata sviluppata mediante due diverse metodiche di analisi, secondo la natura delle strategie/azioni (infrastrutturali o meno) e la scala territoriale delle stesse.

Pertanto, si prende atto che, a scala regionale complessiva, l'analisi degli effetti ambientali è stata sviluppata mediante una valutazione basata sullo studio di indicatori rispetto ad alcuni obiettivi di sostenibilità ritenuti prioritari (mobilità e trasporto, qualità dell'aria, cambiamenti climatici, inquinamento acustico, sicurezza e salute), verificando la coerenza con i suddetti obiettivi (riprendendo quindi in parte le analisi già svolte con la verifica di coerenza).

In merito alla suddetta trattazione si formulano le seguenti osservazioni:

Alcune segnalazioni di dettaglio in merito a possibili refusi:

- nella tabella 7.5.3 (a pag. 95) negli indicatori di valutazione per le emissioni climalteranti è indicata una domanda:

*“Parco veicolare per tipologia di classe di emissione (%) (li **LASCIAMO O PIUTTOSTO LI METTIAMO COME INDICATORI DI MONITORAGGIO???**...”*

Trattasi di un refuso?

- un possibile refuso si trova anche a pag. 96:

*“Tra gli interventi previsti vi è anche l'elettrificazione della linea tra Aosta e Chivasso, ora servita mediante locomotori diesel. **Il monitoraggio del piano** (non risulta chiaro il suddetto riferimento al monitoraggio)*

- una mancanza di testo al termine della pag. 97:

*“Il PRT attua le strategie del PAER anche se le azioni previste non riprendono **in tutto o in parte quelle...**”*

Manca il termine della frase.

Oltre alle suddette segnalazioni, si formulano le seguenti considerazioni in merito alla valutazione:

### Mobilità e trasporti

*“la costruzione dello scenario di Piano raggiunge gli obiettivi complessivi prefigurati all’avvio del processo di pianificazione ottenendo una buona propensione al miglioramento complessivo della funzionalità delle reti regionali dei trasporti.”*

Si condivide la suddetta valutazione, sebbene, la medesima pare più propria all’analisi di coerenza interna del Piano (ed alla successiva verifica di raggiungimento degli obiettivi del Piano), piuttosto che alla valutazione degli effetti ambientali del medesimo (non risulta chiaro come mobilità e trasporti rappresentino un “aspetto ambientale”).

### Qualità dell’aria

*“...la coerenza del piano con l’obiettivo del raggiungimento del rispetto dei limiti normativi di concentrazione di inquinanti in atmosfera e che tali risultati di riduzione delle emissioni, in particolare nei centri abitati, con ipotizzabili effetti migliorativi delle concentrazioni, abbia potenziali effetti positivi sulla salute delle persone che risiedono nei centri abitati nelle aree maggiormente influenzate da traffico.*

*Appare pertanto evidente che il PRT può avere effetti positivi anche in termini di salute delle persone, in particolare nelle aree maggiormente influenzate da traffico.”*

Si evidenzia che, come noto, il traffico costituisce una delle fonti principali di inquinamento nella nostra Regione; tuttavia non risulta sufficientemente esplicitata l’incisività delle azioni del Piano sul miglioramento della qualità dell’aria ambiente, in quanto le misure individuate risultano poco definite e non vengono fissati obiettivi a medio-lungo termine, né particolari priorità di intervento.

A tale proposito risultano di difficile comprensione le valutazioni e i dati sulla base dei quali sono state calcolate le riduzioni percentuali degli inquinanti in atmosfera.

### Emissioni climalteranti

*“...Trattasi di azioni che ...che vanno verso quell’incremento dell’efficienza energetica anche del settore trasporti, previsto dal PNIEC.*

...

*In definitiva il PRT ha ben integrato il tema della riduzione delle emissioni climalteranti, infatti oltre ad aver un obiettivo esplicito di riduzione dei combustibili fossili, molti delle azioni, avendo il fine di favorire la mobilità sostenibile (divergenza modale verso sistemi di trasporto energeticamente sostenibili o a minor emissione di CO2) risultano pienamente coerenti l’obiettivo del PAER..”*

Si rimanda alle considerazioni tecniche di dettaglio formulate da ARPA Valle d’Aosta.

### Inquinamento acustico

*“Considerando che il piano aumenta la popolazione esposta a bassi livelli acustici e cala quella esposta ad alti livelli acustici, ha potenzialmente un effetto positivo in termini di salute, riducendo i fenomeni di disturbo da rumore...”*

*...Si specifica con riferimento agli obiettivi di sostenibilità che la riduzione dell’inquinamento acustico dovuto ai trasporti, nella progettazione delle nuove infrastrutture deve incentrarsi, in primo luogo su una ottimale scelta del tracciato che riduca al massimo i possibili impatti, quindi con interventi sulla sorgente (ad esempio asfalto fonoassorbente, mezzi TPL caratterizzati da minor emissioni acustiche ....) poi con azioni lungo la via di propagazione (barriere acustiche, terrapieni...) e solo in ultima istanza con interventi diretti sui ricettori.”*

Si condividono le valutazioni.

Si ritiene comunque che dovrebbero essere esplicitate maggiormente le tipologie di azioni promosse dal Piano che possono contribuire a ridurre la % di popolazione esposta ad alti livelli acustici; il suddetto paragrafo riporta esclusivamente dati e le conclusioni.

A scala territoriale di dettaglio, l’analisi degli effetti ambientali del Piano è stata sviluppata considerando gli interventi infrastrutturali più rilevanti.

Nell’ambito della suddetta analisi sono state considerate le potenziali interferenze ambientali dei suddetti interventi sulla base dei vincoli territoriali presenti nei vari siti (analizzando quindi a livello cartografico aspetti geologici e geotecnici, sismicità, morfologia e dissesto, pericolosità idraulica, e ambiti inedificabili; vincoli paesaggistici; naturalistici, ecc.)

Si rileva pertanto che tale analisi ha preso in considerazione i seguenti principali interventi infrastrutturali:

- nuovo svincolo autostradale Aosta Centro e realizzazione nuovi parcheggi (finalizzate all’interscambio con la telecabina per Pila);

- collegamento Aosta – Courmayeur (ipotesi progettuale con riattivazione linea ferroviaria Aosta-P.S.Didier e realizzazione nuova linea tramviaria tra PSDidier e Entrèves lungo la S.S. 26);
- completamento svincolo autostradale di Entrèves e parcheggio interscambio;
- completamento svincolo autostradale di Courmayeur;

A tale proposito (fatto salvo il rinvio all'esame delle considerazioni di dettaglio formulate dai soggetti competenti), si evidenzia come l'analisi di compatibilità ambientale di tali interventi dovrà essere necessariamente approfondita in sede degli eventuali procedimenti valutativi (es. VIA) ed autorizzativi a fronte della presentazione di adeguata progettazione.

Fatta la suddetta premessa, si evidenzia in ogni caso la difficoltà riscontrata dalla lettura del Piano nel comprendere il livello di incidenza del medesimo nell'attuazione dei suddetti interventi infrastrutturali; tale incertezza si riflette anche nel grado di approfondimento delle valutazioni sugli effetti ambientali sviluppate nel rapporto ambientale.

Per quanto riguarda le ipotesi di alternative riguardanti il collegamento Aosta - Courmayeur, si prende atto che in sede di riunione tecnica il soggetto proponente ha anticipato potenziali problematiche autorizzative relative all'ipotesi che pare privilegiata dal Piano (soluzione cosiddetta "Tram-Treno"): si ritiene che i suddetti percorsi sviluppi debbano portare ad una revisione dell'analisi delle suddette alternative, sia a livello di pianificazione, sia conseguentemente di analisi degli effetti ambientali nel RA.

Si rileva inoltre che, nell'ipotesi progettuale del "completamento svincolo autostradale di Entrèves e parcheggio interscambio" non pare si tenga conto adeguatamente della presenza della stazione di partenza di "skyway" e dell'interscambio/collegamento con il suddetto polo di attrazione turistica.

Si prende atto, infine, della sintesi dell'analisi degli effetti ambientali del Piano complessivi illustrati nel capitolo 7.8., che riprende nuovamente le considerazioni sulla coerenza del Piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità indicati. Si condivide la redazione di una sezione finale di sintesi del percorso valutativo sugli effetti ambientali, tuttavia la medesima risulta parziale (in quanto non sono ripresi gli effetti e le relative misure di mitigazione degli interventi infrastrutturali su rischi naturali/paesaggio/aree tutelate, ecc.), oltre a non essere di facile lettura (sarebbe forse stata preferibile una redazione in forma più sintetica e schematica).

## **INTERAZIONE DEL PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI CON LA RETE NATURA 2000 (VINCA)**

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

A tale proposito, in relazione ai contenuti dello specifico documento "Studio di incidenza", si rimanda ai contenuti del parere acquisito da parte della Struttura competente biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette (riportato in allegato), ed alla necessità di aggiornare il suddetto documento come richiesto.

## **MONITORAGGIO AMBIENTALE**

Si prende atto della progettazione del sistema di monitoraggio illustrata nel capitolo 8, richiamando l'esigenza di analisi di dettaglio delle osservazioni formulate dai soggetti competenti in merito agli specifici indicatori.

Si condivide la scelta di effettuare un monitoraggio "integrato VAS/Piano", sebbene si ritiene che debbano comunque essere evidenziati quali sono gli indicatori funzionali esclusivamente a "misurare" il grado di raggiungimento degli obiettivi del Piano per la valutazione del suo grado di sviluppo, rispetto a quelli più propri a valutarne gli effetti ambientali (anche se in alcuni casi gli indicatori possono effettivamente svolgere una doppia funzione).

Si prende atto a tale proposito della ripartizione dei suddetti indicatori nelle tipologie di contesto e di processo così come descritti nei capitoli 8.2 e 8.3

A tale proposito, si chiede di sintetizzare maggiormente quanto illustrato nel capitolo 8.2 che presenta ridondanza nei concetti espressi.

Per quanto riguarda gli indicatori di processo illustrati nelle tabelle 8.3.1 e 8.3.2 si chiede di specificare meglio le sigle utilizzate per la tipologia di indicatore (TPL, Cicl, str., sic., amb,..) e per la relativa descrizione (monitoraggio PAES-PAESC..).

Si sottolinea l'esigenza di utilizzare indicatori effettivamente disponibili/misurabili/significativi; a tale fine si raccomanda di favorire il raccordo della suddetta attività di monitoraggio con le analoghe azioni che sono attuate anche per gli 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.

Nel capitolo 8.5 (monitoraggio come strumento di governo del PRT) vengono indicati sommariamente i soggetti che potranno avere ruoli e responsabilità nella produzione e raccolta dati, oltre che la previsione di una cadenza del medesimo ogni 5 anni.

Si evidenzia che le suddette previsioni dovranno essere strutturate in uno specifico documento (piano di monitoraggio) che dovrà indicare chiaramente le risorse tecniche e finanziarie necessarie alla realizzazione delle attività di monitoraggio, i tempi delle medesime, oltre che i ruoli dei diversi soggetti che interverranno nella raccolta/elaborazione/restituzione dei dati.

### **CONSIDERAZIONI FINALI**

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

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

esaminate le osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale e territoriale coinvolti in sede istruttoria;

verificato che non sono stati evidenziati da parte dei suddetti soggetti elementi di incompatibilità a livello di azioni rispetto ai settori di competenza e con la pianificazione di settore regionale, sebbene sia stata sottolineata l'esigenza di approfondire l'analisi di coerenza alla luce degli attuali obiettivi in termini di sviluppo sostenibile;

ritenuto che, alla luce dell'istruttoria di VAS, nel complesso non sono stati evidenziati effetti negativi significativi tali da rendere l'attuazione della pianificazione in argomento non compatibile con l'ambiente, sebbene si ritenga necessaria una verifica delle strategie di intervento indicate nel Piano che tengano conto delle attuali esigenze/criticità ed effettiva realizzabilità delle medesime, definendo il livello di incisività del Piano nell'attuazione delle stesse (la valutazione degli effetti ambientali contenuta nel Rapporto ambientale dovrà conseguentemente tenere in considerazione eventuali modifiche delle strategie conseguenti alla suddetta verifica);

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

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

la scrivente Struttura regionale, in qualità di Autorità competente,

**esprime parere favorevole di VAS ai sensi della l.r. 12/2009, relativo al “Piano Regionale dei Trasporti della Regione Autonoma Valle d'Aosta” condizionato ad un**

approfondimento ed aggiornamento del medesimo in coerenza con l'attuale pianificazione in tema di sviluppo sostenibile, ed in considerazione di quanto osservato dai soggetti competenti consultati e dei contenuti della presente istruttoria.

Il Dirigente  
Paolo BAGNOD

# ALLEGATO

## Osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti

### Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali

“Per quanto di competenza, in relazione alla richiesta relativa alla procedura in oggetto, questa Soprintendenza esaminata la documentazione messa a disposizione ritiene di precisare quanto segue in merito al “rapporto ambientale”:

#### in generale – *Vincoli storico-culturali e paesaggistici*

Il Piano territoriale paesistico (PTP) è entrato in vigore con legge regionale n. 13 il 14.08.1998. Successivamente quasi tutti i Comuni della Valle d’Aosta hanno adeguato i propri PRG alle disposizioni della l.r. n. 11 del 1998 e al PTP stesso.

In particolare, il comma 1 dell’art. 40 delle NA del PTP prevede espressamente che “le aree di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario e archeologico sono individuate nelle tavole del PTP; la loro delimitazione è precisata a seguito di specifica valutazione e motivazione in sede di adeguamento del PRGC al PTP”. La perimetrazione di tali aree è in taluni casi stata modificata; inoltre:

- 1) le leggi 1497/1939, 1089/1939 e 431/1985 richiamate nel documento sono state abrogate e sostituita dal d.lgs n. 490 del 1999, a sua volta sostituito dal vigente d.lgs n. 42 del 2004;
- 2) il vincolo dei 150 m. dai corsi d’acqua è stato preso dal centro dell’alveo e non dalle sponde, come stabilito dal d.lgs n. 42 del 2004, art. 142, comma 1, lett. c);
- 3) la perimetrazione dei boschi non sempre corrisponde a quella vigente in quanto i Comuni hanno definito, “di concerto con la struttura regionale competente in materia di tutela del paesaggio, i territori coperti da foreste e da boschi ai fini dell’applicazione del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42” (l.r. n. 11 del 1998, art. 33, comma 7);
- 4) le aree archeologiche sono delimitate sulle tavole P1 dei PRG; mentre sulle tavole P4 sono inserite le aree di interesse archeologico e sono sottoposte a particolari limitazioni e disciplina.

I vincoli di tutela storico-culturale e paesaggistica, derivanti da normative nazionali e regionali, sono stati inseriti sul geoportale regionale SCT al link:

[https://mappe.partout.it/pub/GeoNavSCT/index.html?repertorio=vincoli\\_soprintendenza](https://mappe.partout.it/pub/GeoNavSCT/index.html?repertorio=vincoli_soprintendenza)

#### in particolare – *Vincoli storico-culturali*

Si fa riferimento in termini generici su “possibili effetti significativi sull’ambiente, compresi aspetti quali (...) il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico”, ma “si è effettuato un approfondimento (solo) relativamente al contesto d’intervento per le componenti suolo e acqua, paesaggio e biodiversità”, salvo che citare il “grandissimo valore archeologico” della “Riserva naturale Tzatelet”. Inoltre, sotto l’aspetto monumentale è stato inserito unicamente “l’acquedotto di Pont d’Ael”, trattasi in realtà di un ponte-acquedotto, in quanto inserito nel sito della Rete Natura 2000 “ZSC IT1205030 - Pont D’Ael”; si sottolinea, quindi, che:

- le “zone di interesse archeologico ad oggi individuate sono oggetto di tutela da parte del Codice all’art. 142, comma 1, lettera m) del d.lgs n. 42 del 2004 per ciò che concerne l’aspetto paesaggistico; le aree archeologiche, per le quali particolare attenzione va espressa a fronte dell’evidente potenziale rischio archeologico legato alla storia del territorio, sono beni culturali, soggetti alla salvaguardia di cui agli artt. 2, 10 e 28 del decreto stesso;

- i beni architettonici sono soggetti ai dispositivi degli artt. 2 e 10 del d.lgs. n. 42 del 2004 più volte richiamato; sottoposti allo stesso regime di tutela sono gli edifici classificati monumento e documento dai PRG

comunale; molti dei quali sono individuati nella cartografia geoportale regionale SCT al link sopra richiamato; tali beni devono essere oggetto di una disamina più approfondita e, in particolare, i possibili effetti significativi delle scelte progettuali sulla loro tutela, conservazione e visibilità, anche in considerazione del fatto che molte strutture della rete ferroviaria sono, ad oggi, beni culturali tutelati da questa Soprintendenza ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio in applicazione dei contenuti di cui all’art.10 del d.lgs. n. 42 del 2004 e fino a quando non interverrà la puntuale verifica di cui all’art. 12, comma 2, del decreto stesso.

#### nel merito – *Vincoli storico-culturali*

*7 Valutazione degli effetti ambientali del piano*

Oltre agli aspetti di tutela paesaggistica ai sensi e per gli effetti del d.lgs n. 42 del 2004, si vuole porre l'attenzione sulla disciplina dell'art. 40 delle Norme di Attuazione del PTP "aree di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario e archeologico"; nello specifico l'art. 2, comma 1, dove stabilisce che "non sono consentite edificazioni né realizzazioni di infrastrutture, salvo quelle inerenti alle attività agricole (comprese le ricomposizioni fondiarie che non comportino radicali modificazioni del suolo o delle masse arboree esistenti) e quelle indispensabili per ripristinare, riqualificare, recuperare o razionalizzare gli usi e attività in atto o per eliminare elementi o fattori degradanti o per migliorare la fruibilità degli elementi costitutivi dello specifico interesse delle aree".

Ciò significa che per le aree dei progetti:

2) realizzazione della linea tramviaria tra Pré-Saint-Didier e Entrèves lungo la SS26:

- P32 – Entrèves ;
- P76 - Localité Branches, Praz-du-Pri;
- P77 – Verrand;

3) completamento dello svincolo autostradale di Entrèves e parcheggio interscambio:

- P32 – Entrèves;

4) svincolo autostradale di Courmayeur:

- P77 – Verrand

l'attuazione degli interventi può avvenire solo e unicamente a seguito di una deroga alle determinazioni del PTP con deliberazione della Giunta regionale con l'approvazione dei progetti di interesse generale e di lavori ed interventi aventi particolare rilevanza sociale ed economica (combinato disposto degli art. 8 della l.r. n. 11 del 1998 e dell'art. 4 del NAPTP stesse) o ai sensi della disciplina dell'art. 51 della l.r. n. 11 del 1998 medesima, inerente "programmi integrati, intese e concertazioni per la riqualificazione del territorio".

In ultimo si rammenta che le operazioni illustrate, comportando scavi ed essendo opere di pubblico interesse, sono soggette al dettato dell'articolo n. 25 del d.lgs. n. 50 del 2016; si rammenta, quindi, che 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.";

## **Comune di Saint-Marcel**

"In riferimento al Piano di cui all'oggetto, l'amministrazione comunale di Saint – Marcel intende portare alla vs. attenzione alcune osservazioni in merito agli interventi nel settore della viabilità, in fase di realizzazione o in previsione sul proprio territorio. Tali interventi, che avranno effetti sul trasporto pubblico e privato e sulla mobilità sostenibile, si possono rientrare in una valutazione del PRT nell'ottica di una razionalizzazione e ottimizzazione dei trasporti e della mobilità più in generale nel nostro contesto territoriale.

- Di concerto con il Dipartimento infrastrutture e viabilità dell'Assessorato Finanze, innovazione, opere pubbliche e territorio, è in fase di progettazione la modifica alla viabilità di ingresso al paese di Saint – Marcel che consiste nella realizzazione di un'area di sosta per i pullman di linea (in corrispondenza del rettilineo di accesso), con l'intento di spostare le fermate della S.S. 26 (direzione Torino e direzione Aosta), per eliminare il fattore di pericolosità per gli utenti rappresentato dall'attuale localizzazione.

- L'intervento prevede inoltre la realizzazione di una rotonda sulla S.R. 14 posizionata in adiacenza al sottopasso ferroviario, che ha lo scopo di gestire meglio il traffico attuale e consentire ai pullman di linea di rientrare sulla S.S. 26 dopo aver effettuato le fermate nello spazio di cui sopra.

L'amministrazione auspica che questo intervento possa consentire in futuro il prolungamento della tratta dell'autobus di linea n. 29 che attualmente copre il percorso Saint-Pierre – Villefranche; con pochi ulteriori minuti sarebbe possibile raggiungere Saint – Marcel e fornire un servizio ad un bacino di utenza composto principalmente da studenti e lavoratori.

- Per quanto riguarda la mobilità sostenibile, sul territorio di Saint – Marcel sono in fase di realizzazione i lavori del 6° lotto della pista ciclabile Vélo Doire ed è in fase di progettazione il 7° lotto, che permetterà finalmente il collegamento con il 5° lotto già realizzato, creando così un'unica arteria ciclistica a servizio sul fondovalle.

- Sempre nell'ambito della mobilità alternativa, le amministrazioni comunali di Fénis, Nus e Saint – Marcel hanno allo studio un progetto congiunto che prevede il collegamento della pista ciclabile Vélo Doire con la stazione ferroviaria di Nus tramite un ponte ciclopedonale sulla Dora Baltea e la riqualificazione della stazione ferroviaria stessa; parallelamente a questo intervento, sono allo studio una serie di percorsi ciclabili che si svilupperanno sui tre territori comunali corredati da parcheggi di assestamento e itinerari colleganti i punti di



interesse, con la finalità di creare una valida alternativa alla mobilità dolce, che permetta di percorrere in sicurezza le nostre strade ed incentivare l'utilizzo del treno per gli spostamenti da e verso Aosta.”;

## **Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio**

“In riferimento alla richiesta formulata da codesta Struttura con la nota prot. n. 3970 del 31/05/2022 (ns. rif. prot. n. 6305/DDS del 03/06/2022), lo scrivente Dipartimento riporta nel seguito le proprie osservazioni.

### Osservazioni a livello generale.

La dGR n. 2939/2008, recante disposizioni in merito all'ammissibilità degli interventi edilizi nelle fasce a media ed elevata pericolosità per frane, inondazioni e colata detritica prevede che non sia consentita la nuova realizzazione di infrastrutture lineari (impianti a fune, ferroviarie) e viarie (strade comunali, regionali, autostrade). Per tali interventi è pertanto necessario attivare le procedure di cui all'art. 38, c. 12 della l.r. 11/1998, che prevedono che “in caso di motivata necessità, la Giunta regionale con propria deliberazione, su proposta del Comune interessato, può autorizzare l'esecuzione di interventi diretti alla salvaguardia di rilevanti interessi economici e sociali. In tali casi, i progetti devono essere corredati di uno specifico studio sulla compatibilità dell'intervento con lo stato di dissesto esistente e sull'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le opere di mitigazione del rischio necessarie” e “La procedura di autorizzazione di cui al comma 12 è ricompresa in quella di cui all'articolo 26,” della l.r. 11/1998 “quando è attivata la procedura di accordo di programma prevista dal medesimo articolo.”

La dGR n. 2939/2008 precisa inoltre quali siano le caratteristiche degli interventi diretti alla salvaguardia di rilevanti interessi economici e sociali “Si tratta di interventi che, anche se realizzati da soggetti privati, sono diretti a salvaguardare (e non creare) interessi economici e sociali importanti. Il parere espresso in data 27/11/2003 dall'Osservatorio per l'attuazione della legge regionale 6 aprile 1998, n. 11 e per l'applicazione del piano territoriale paesistico” stabilisce che tali interventi sono quelli che hanno lo scopo primario di mantenere o ripristinare situazioni di benessere e di ricchezza economica e sociale già consolidate nella porzione di territorio interessata e senza le quali si creerebbe uno scompenso economico e sociale non indifferente.”

I progetti, purché non diversamente localizzabili in un contesto a pericolosità inferiore, devono essere corredati di specifico studio di compatibilità dell'intervento con i fenomeni di dissesto esistenti, con i contenuti indicati nella dGR 2939/2008.

Nel caso invece di interventi di adeguamento funzionale di infrastrutture lineari e viarie esistenti, la dGR 2939/2008 ne prevede la realizzazione purché corredati di specifico studio di compatibilità dell'intervento con i fenomeni di dissesto esistenti e purché non diversamente localizzabili.

In merito agli interventi connessi al completamento della ciclovia, si ricorda che alla documentazione progettuale dovrà essere allegato lo specifico studio di compatibilità delle opere con i fenomeni di dissesto attesi, completato dalle specifiche analisi di rischio.

Si ricorda che la compatibilità delle nuove infrastrutture e degli interventi di adeguamento funzionale dovranno essere ponderate rispetto alla specifica valutazione di rischio connessa all'infrastruttura stessa (numero di persone esposte, danni diretti, danni indiretti, magnitudo e frequenza dei fenomeni attesi,...).

Per tali valutazioni sono disponibili in letteratura differenti metodologie, a titolo puramente indicativo per la viabilità metodo RO.MA testato sulla viabilità regionale valdostana, a cura del Politecnico di Torino, matrici dell'Autorità di Bacino del Fiume Po per la definizione della mappatura del rischio per il PGRA (relazione IIA – Mappatura della pericolosità e valutazione del rischio). Si chiede pertanto di individuare gli approcci di analisi dei rischi idrogeologici che si intenderanno adottare per le infrastrutture fortemente connesse all'attuazione del piano in oggetto.

In merito alle valutazioni generali si ricorda che le nuove infrastrutture o l'adeguamento funzionale di infrastrutture esistenti potrebbero determinare perdita irreversibile di suolo alpino, sia in relazione alla realizzazione sia in riferimento alla parte cantieristica.

In merito alla tematica suolo, si informa che è disponibile in SCT la carta pedologica della Valle d'Aosta, corredata da specifiche carte tematiche orientate alla gestione sostenibile dei suoli montani, con considerazioni specifiche sui servizi ecosistemici connessi al suolo, nonché al ruolo del suolo in tema di stock di carbonio oltre all'attuazione di azioni specifiche finalizzate alla tutela della risorsa non rinnovabile.

La tematica suolo e servizi ecosistemici connessi è strettamente connessa alla qualità delle acque, alla tutela degli ecosistemi delle aree ripariali, pertanto è in forte connessione con gli obiettivi del PTA.

Si consiglia pertanto di pesare l'impatto ambientale del consumo di suolo anche in termini di perdita di carbonio stoccato e si chiede di individuare tra gli indicatori del monitoraggio anche alcune considerazioni in termini di consumo di suolo dell'infrastruttura s.s. e della sua cantierizzazione.

#### Osservazioni specifiche sugli interventi previsti

1. realizzazione del nuovo svincolo autostradale Aosta centro e realizzazione di due nuovi parcheggi all'uscita del nuovo svincolo autostradale di Aosta centro per l'interscambio con la telecabina per Pila.

L'intervento interessa le perimetrazioni delle fasce PSFF (PAI) e dell' art. 36 l.r. 11/1998. Si richiama quanto predetto per gli interventi in generale, ovvero l'intervento non è direttamente assentibile ai sensi della dGR 2939/2008, risulta pertanto necessario avviare la procedura di cui all'art. 38, c. 12 della l.r. 11/1998.

Si ricorda che qualsiasi intervento, anche se non incluso fra quelli esplicitamente vietati, non deve comportare l'aumento della pericolosità da inondazione o da frana ed il rischio connesso, sia localmente, sia a monte, sia a valle, e non deve pregiudicare la realizzabilità degli interventi di sistemazione e mitigazione del rischio medesimo.

L'intervento interessa la sponda della Dora Baltea, ai sensi dell'art. 41 l.r. 11/1998 e del RD 523/1904. Si evidenzia, che l'art. 41 della l.r. 11/1998, disciplinando dal punto di vista urbanistico l'attività edificatoria in prossimità dei corsi d'acqua, prevede la necessità di mantenere una fascia di rispetto di metri 10,00 dalle sponde dei torrenti, al fine di assicurare la tutela dei corpi idrici e per consentire la manutenzione delle sponde e degli argini.

Stabilisce, altresì, che, in casi eccezionali, quando non sia tecnicamente possibile rispettare la predetta distanza minima, l'Amministrazione regionale può autorizzare la realizzazione di interventi altrimenti non consentiti, in relazione alle dinamiche del corso d'acqua ed alle peculiari condizioni degli argini e delle sponde, avendo sempre riguardo alla loro tutela e manutenzione.

A tal proposito si richiamano anche le disposizioni di cui gli art. 42, 43 e 44 del PTA in relazione ad interventi che interessino o le fasce A e B dell'art. 36 o la sponda di un corso d'acqua nell'arco di 20 metri.

In merito agli estratti del PGRA, si precisa che il rischio connesso alla realizzazione dell'infrastruttura deve essere definito in coerenza con le modalità di definizione del rischio delle infrastrutture come definito nello stesso piano. Non è pertanto significativo inserire la nuova infrastruttura sulla carta del rischio, in quanto non è stata presa in considerazione per la sua redazione.

Si richiamano altresì le norme di attuazione del PAI, art. 19 e 53, in tema di infrastrutture viarie e fasce di pericolosità.

Si chiede pertanto di integrare la documentazione predisposta anche in relazione alle informazioni sopra dettagliate, tenendo conto che la fattibilità tecnica per gli aspetti idraulici e di pericolosità degli interventi in progetto dovrebbe essere adeguatamente approfondita secondo i livelli attesi dell'esondazione con tempo di ritorno di 200 anni.

Manca inoltre l'identificazione delle matrici di rischio e l'analisi di rischio specifica in relazione ai vincoli interferenti al fine di determinare la fattibilità dell'intervento in coerenza con il rischio ritenuto accettabile.

2. realizzazione della linea tramviaria tra Prè-Saint-Didier ed Entrèves lungo la SS26.

L'intervento interessa le perimetrazioni dell'art. 35 e dell' art. 36 l.r. 11/1998. Si richiama quanto predetto per gli interventi in generale, ovvero l'intervento non è direttamente assentibile ai sensi della dGR 2939/2008, risulta pertanto necessario avviare la procedura di cui all'art. 38, c. 12 della l.r. 11/1998.

Si ricorda che qualsiasi intervento, anche se non incluso fra quelli esplicitamente vietati, non deve comportare l'aumento della pericolosità da inondazione o da frana ed il rischio connesso, sia localmente, sia a monte, sia a valle, e non deve pregiudicare la realizzabilità degli interventi di sistemazione e mitigazione del rischio medesimo.

L'intervento interessa le sponde di differenti corsi d'acqua, ai quali si applicano le disposizioni dell'art. 41 l.r. 11/1998 e del RD 523/1904. Si evidenzia, che l'art. 41 della l.r. 11/1998, disciplinando dal punto di vista urbanistico l'attività edificatoria in prossimità dei corsi d'acqua, prevede la necessità di mantenere una fascia di rispetto di metri 10,00 dalle sponde dei torrenti, al fine di assicurare la tutela dei corpi idrici e per consentire la manutenzione delle sponde e degli argini. Stabilisce, altresì, che, in casi eccezionali, quando non sia tecnicamente possibile rispettare la predetta distanza minima, l'Amministrazione regionale può autorizzare la realizzazione di interventi altrimenti non consentiti, in relazione alle dinamiche del corso d'acqua ed alle peculiari condizioni degli argini e delle sponde, avendo sempre riguardo alla loro tutela e manutenzione.

A tal proposito si richiamano anche le disposizioni di cui gli art. 42, 43 e 44 del PTA in relazione ad interventi che interessino o le fasce A e B dell'art. 36 o la sponda di un corso d'acqua nell'arco di 20 metri.

In merito agli estratti del PGRA, si precisa che il rischio connesso alla realizzazione dell'infrastruttura deve essere definito in coerenza con le modalità di definizione del rischio delle infrastrutture come definito nello stesso piano. Non è pertanto significativo inserire la nuova infrastruttura sulla carta del rischio, in quanto non è stata presa in considerazione per la sua redazione.

Si richiamano altresì le norme di attuazione del PAI, art. 19 e 53, in tema di infrastrutture viarie e fasce di pericolosità.

Manca inoltre l'identificazione delle matrici di rischio e l'analisi di rischio specifica in relazione ai vincoli interferenti al fine di determinare la fattibilità dell'intervento in coerenza con il rischio ritenuto accettabile.

In relazione ai vincoli di cui all'art. 37 della l.r. 11/1998, si ricorda che nelle aree così classificate è consentita la realizzazione di interventi compatibili con un adeguato livello di sicurezza delle aree stesse. I relativi progetti devono fondarsi su specifiche analisi di interferenza valanghiva e sulla specifica valutazione dell'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto o di quelle conseguibili con le opere di difesa necessarie. Si chiede pertanto di integrare la documentazione predisposta anche in relazione alle informazioni sopra dettagliate, tenendo conto che la fattibilità tecnica per gli aspetti idraulici e di pericolosità degli interventi in progetto.

Si ricorda che ulteriori informazioni territoriali aggiuntive possono essere:

interferometria satellitare, informazioni allegate alle cartografie degli ambiti inedificabili del comune territorialmente competente, disponibilità di specifici studi di bacino sui torrente Sapin, Verrand e Pallesieux.

3. completamento dello svincolo autostradale di Entrèves e parcheggio interscambio.

L'intervento interessa le perimetrazioni dell'art. 35 e dell'art. 36 l.r. 11/1998. Si richiama quanto predetto per gli interventi in generale, ovvero l'intervento non è direttamente assentibile ai sensi della dGR 2939/2008, risulta pertanto necessario avviare la procedura di cui all'art. 38, c. 12 della l.r. 11/1998.

L'intervento interessa le sponde di corsi d'acqua naturali, ai quali si applicano le disposizioni dell'art. 41 l.r. 11/1998 e del RD 523/1904. Si evidenzia, che l'art. 41 della l.r. 11/1998, disciplinando dal punto di vista urbanistico l'attività edificatoria in prossimità dei corsi d'acqua, prevede la necessità di mantenere una fascia di rispetto di metri 10,00 dalle sponde dei torrenti, al fine di assicurare la tutela dei corpi idrici e per consentire la manutenzione delle sponde e degli argini. Stabilisce, altresì, che, in casi eccezionali, quando non sia tecnicamente possibile rispettare la predetta distanza minima, l'Amministrazione regionale può autorizzare la realizzazione di interventi altrimenti non consentiti, in relazione alle dinamiche del corso d'acqua ed alle peculiari condizioni degli argini e delle sponde, avendo sempre riguardo alla loro tutela e manutenzione.

A tal proposito si richiamano anche le disposizioni di cui gli art. 42, 43 e 44 del PTA in relazione ad interventi che interessino o le fasce A e B dell'art. 36 o la sponda di un corso d'acqua nell'arco di 20 metri.

In merito agli estratti del PGRA, si precisa che il rischio connesso alla realizzazione dell'infrastruttura deve essere definito in coerenza con le modalità di definizione del rischio delle infrastrutture come definito nello stesso piano. Non è pertanto significativo inserire la nuova infrastruttura sulla carta del rischio, in quanto non è stata presa in considerazione per la sua redazione.

Si richiamano altresì le norme di attuazione del PAI, art. 19 e 53, in tema di infrastrutture viarie e fasce di pericolosità.

Manca inoltre l'identificazione delle matrici di rischio e l'analisi di rischio specifica in relazione ai vincoli interferenti al fine di determinare la fattibilità dell'intervento in coerenza con il rischio ritenuto accettabile.

In relazione ai vincoli di cui all'art. 37 della l.r. 11/1998, si ricorda che nelle aree così classificate è consentita la realizzazione di interventi compatibili con un adeguato livello di sicurezza delle aree stesse. I relativi progetti devono fondarsi su specifiche analisi di interferenza valanghiva e sulla specifica valutazione dell'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto o di quelle conseguibili con le opere di difesa necessarie. Si chiede pertanto di integrare la documentazione predisposta anche in relazione alle informazioni sopra dettagliate, tenendo conto che la fattibilità tecnica per gli aspetti idraulici e di pericolosità degli interventi in progetto.

Si ricorda che ulteriori informazioni territoriali aggiuntive possono essere:

interferometria satellitare, informazioni allegate alle cartografie degli ambiti inedificabili del comune territorialmente competente.

4. svincolo autostradale di Courmayeur.

L'intervento interessa le perimetrazioni dell'art. 35 e dell'art. 36 l.r. 11/1998. Si richiama quanto predetto per gli interventi in generale, ovvero l'intervento non è direttamente assentibile ai sensi della dGR 2939/2008, risulta pertanto necessario avviare la procedura di cui all'art. 38, c. 12 della l.r. 11/1998.

In relazione ai vincoli di cui all'art. 37 della l.r. 11/1998, si ricorda che nelle aree così classificate è consentita la realizzazione di interventi compatibili con un adeguato livello di sicurezza delle aree stesse. I relativi progetti devono fondarsi su specifiche analisi di interferenza valanghiva e sulla specifica valutazione dell'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto o di quelle conseguibili con le opere di difesa necessarie. L'intervento interessa le sponde di corsi d'acqua naturali, ai quali si applicano le disposizioni dell'art. 41 l.r. 11/1998 e del RD 523/1904. Si evidenzia, che l'art. 41 della l.r. 11/1998, disciplinando dal punto di vista urbanistico l'attività edificatoria in prossimità dei corsi d'acqua, prevede la necessità di mantenere una fascia di rispetto di metri 10,00 dalle sponde dei torrenti, al fine di assicurare la tutela dei corpi idrici e per consentire la manutenzione delle sponde e degli argini. Stabilisce, altresì, che, in casi eccezionali, quando non sia tecnicamente possibile rispettare la predetta distanza minima, l'Amministrazione regionale può autorizzare la realizzazione di interventi altrimenti non consentiti, in relazione alle dinamiche del corso d'acqua ed alle peculiari condizioni degli argini e delle sponde, avendo sempre riguardo alla loro tutela e manutenzione.

A tal proposito si richiamano anche le disposizioni di cui gli art. 42, 43 e 44 del PTA in relazione ad interventi che interessino o le fasce A e B dell'art. 36 o la sponda di un corso d'acqua nell'arco di 20 metri.

In merito agli estratti del PGRA, si precisa che il rischio connesso alla realizzazione dell'infrastruttura deve essere definito in coerenza con le modalità di definizione del rischio delle infrastrutture come definito nello stesso piano. Non è pertanto significativo inserire la nuova infrastruttura sulla carta del rischio, in quanto non è stata presa in considerazione per la sua redazione.

Si richiamano altresì le norme di attuazione del PAI, art. 19 e 53, in tema di infrastrutture viarie e fasce di pericolosità.

Si chiede pertanto di integrare la documentazione predisposta anche in relazione alle informazioni sopra dettagliate, tenendo conto che la fattibilità tecnica per gli aspetti idraulici e di pericolosità degli interventi in progetto.

Si ricorda che ulteriori informazioni territoriali aggiuntive possono essere:

interferometria satellitare, informazioni allegate alle cartografie degli ambiti inedificabili del comune territorialmente competente, disponibilità dello specifico studio di bacino sul torrente Verrand.”;

## **Parco Nazionale Gran Paradiso**

“- vista la Vs nota del 23.05.2022, prot. 3723, pervenuta il 01.06.2022, prot. 2326 dell'Ente Parco, e relativa all'oggetto;

- richiamato il parere dell'Ente Parco del 18.09.2019, prot. n. 3738, e le osservazioni ivi contenute;

- preso atto che, per la valutazione della coerenza esterna del Piano in oggetto, sono state approfondite le correlazioni segnalate dall'Ente Parco;

- considerato che l'implementazione di itinerari cicloturistici su percorsi in promiscuo è intesa come valorizzazione della mountain bike (MTB) escursionistica sulla viabilità di collegamento con siti turistici o di particolare rilevanza paesaggistica per fruitori esperti;

- dato atto che all'interno dell'area protetta occorre porre particolare attenzione alle componenti ambientali più sollecitate dal passaggio di MTB su sentieri e strade poderali, e che l'Ente Parco provvederà ad individuare i percorsi e i circuiti, d'intesa con le Amministrazioni locali;

- visto il Piano del Parco e l'allegato Piano di gestione, approvato con D.G.R. n. 349 del 22.03.2019 della Regione Autonoma Valle d'Aosta e D.G.R. n. 32-8597 del 22.03.2019 della Regione Piemonte;

- visto il Piano Pluriennale economico e sociale del Parco di cui alla deliberazione del Consiglio Direttivo dell'Ente Parco n. 29 del 29.10.2018;

si formula il seguente parere:

- il Piano regionale dei Trasporti della Regione Autonoma Valle d'Aosta appare coerente nella sua impostazione in relazione agli obiettivi di sostenibilità ambientale espressi nei vigenti strumenti di pianificazione dell'area protetta;

- per l'attuazione dell'integrazione della rete ciclabile regionale e MTB escursionistica con il TPRL, l'Ente Parco, in collaborazione con i Comuni dell'area protetta, individuerà gli itinerari di MTB da promuovere, in relazione alle possibili interferenze con le componenti biotiche e abiotiche tutelate dell'area protetta.”;

## **Regione Piemonte – Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture**

Con determina dirigenziale n. DD2145/A1809B/2022 del 13/07/2022 il Dirigente della Struttura ha determinato quanto segue:

*“di ritenere che gli elaborati finali del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Autonoma Valle d’Aosta abbiano sostanzialmente recepito in modo adeguato quanto suggerito nella precedente fase di Specificazione della VAS e non vi siano ulteriori elementi o criticità da segnalare rispetto ai contenuti del Rapporto Ambientale, fatto salvo quanto specificato nella Relazione istruttoria dell’OTR, allegata alla presente determinazione quale parte integrante e sostanziale.”;*

allegando la Relazione istruttoria dell’Organo Tecnico regionale che recita quanto segue:

#### **“PREMESSE**

*Il presente allegato costituisce parte integrante e sostanziale della determinazione inerente la partecipazione della Regione Piemonte, in qualità di soggetto con competenza ambientale, alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (fase di Valutazione) del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Autonoma Valle d’Aosta. La Regione Piemonte è consultata come regione confinante potenzialmente interessata dagli effetti ambientali del Piano così come previsto all’art. 30 del D.lgs152/2006. I riferimenti normativi per la definizione della procedura derivano dall’applicazione della D.G.R. 9 giugno 2008 n.12-8931, a seguito dell’entrata in vigore del D.Lgs n.152/2006. Ai sensi della citata deliberazione, l’Organo Tecnico Regionale (OTR) è costituito dal Nucleo Centrale (Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate della Direzione Ambiente, Energia e Territorio), dalla struttura organizzativa responsabile del procedimento (Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture della Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica), dalle Direzioni regionali interessate dagli effetti del Piano in oggetto (Agricoltura e cibo; Ambiente, Energia e Territorio; Competitività del sistema regionale; Cultura e Commercio, Coordinamento politiche e fondi europei – Turismo e Sport, Sanità e welfare) e da Arpa Piemonte (Dipartimento Valutazioni Ambientali), come soggetto con competenza in materia ambientale e supporto all’OTR. Sono, inoltre, coinvolti nell’OTR i Settori Investimenti trasporti e infrastrutture, Infrastrutture strategiche, Monitoraggio e controllo sul trasporto e sull’attuazione delle programmazioni in materia, Difesa del suolo e Geologico della citata Direzione Opere pubbliche. La relazione istruttoria costituisce il contributo tecnico dell’Organo Tecnico Regionale in merito alla documentazione predisposta dalla Regione autonoma Valle d’Aosta per la fase di Valutazione dei contenuti del Rapporto Ambientale della procedura di VAS del PRT.*

#### **ELEMENTI DELLA DOCUMENTAZIONE ISTRUITA**

*La Regione autonoma Valle d’Aosta (Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile) in qualità di autorità proponente, ha prodotto e reso disponibili sul proprio sito istituzionale gli elaborati tecnici del progetto del PRT comprensivo del Rapporto Ambientale e dell’Analisi costi-benefici da sottoporre alla consultazione pubblica ai fini della fase di valutazione della procedura di VAS. Il Piano Regionale dei Trasporti, articolato in tre livelli di interazione (trasporti, servizi e politiche settoriali), individua tre macro-obiettivi per il periodo 2020-2030: - Migliorare la mobilità interna in una logica di sviluppo sostenibile (economico, sociale e ambientale); - Rafforzare i collegamenti con le regioni limitrofe a supporto dello sviluppo del sistema turistico regionale; - Migliorare l’integrazione della Valle d’Aosta nella rete dei corridoi europei e delle principali direttrici di traffico nazionali passeggeri e merci. Il Rapporto Ambientale (RA) documenta i riferimenti metodologici, contenutistici e le attività condotte in sede di endo-procedimento di VAS e di valutazione di incidenza al fine di verificare e valutare la rispondenza dei contenuti del PRT stesso rispetto agli obiettivi di integrazione ambientale. Il RA è stato elaborato tenendo conto dei requisiti richiesti dalla norma e, in particolare, da quanto contenuto nell’allegato VI al D.lgs 152/06 e nell’allegato E alla L.r. 12/2009.*

#### **OSSERVAZIONI GENERALI**

*In linea generale il Piano Regionale dei Trasporti e il relativo Rapporto Ambientale, hanno recepito in maniera adeguata le indicazioni suggerite dalla Regione Piemonte (Prot. n.23384/A1800A del30/09/2019) nella precedente fase di Specificazione della VAS, avviata dalla Regione autonoma Valle d’Aosta nel 2019 (Prot. n.6491 del 13/08/2019). Il RA elenca e prende in esame le richieste effettuate in fase di Specificazione (cfr. par. 3.1 Processo di VAS) riportandone le modalità di recepimento. In particolare, si prende atto del fatto che le previsioni contenute nel PRT riguardano esclusivamente il territorio regionale valdostano e che le previsioni non generano evidenti pressioni su aree esterne alla Regione Valle d’Aosta. Pertanto, si condivide la scelta operata nel Rapporto Ambientale di non individuare i documenti di pianificazione territoriale e paesaggistica del Piemonte, come rilevanti e pertinenti ai fini della VAS.*

*In riferimento a quanto segnalato in fase di specificazione sulle problematiche afferenti alla frana di Quincinetto/Chiappetti (posta al confine tra Piemonte e Valle d’Aosta), si richiama quanto segue:- il*

suggerimento di “escludere sviluppi o nuovi tracciati viari che richiedano una prosecuzione degli stessi nel Comune di Quincinetto in occupazione delle aree di fondovalle poste a ridosso della recente frana, in ragione dell’elevata pericolosità geologica di queste e del possibile loro futuro impiego per interventi di mitigazione del rischio” è correttamente ritenuto relativo a un’area esterna all’ambito di azione del PRT. Tuttavia la strada Comunale di Quincinetto (TO) soggetta alla possibile evoluzione della frana di Chiappetti dà accesso al cantiere in territorio valdostano “Lavori di costruzione impianto di depurazione acque reflue fognarie a servizio dei Comuni di Bard, Hône, Donnas, Pont-Saint-Martin e Perloz, sito in Comune di Donnas (AO)”. In data 24.04.2022, la strada di accesso al cantiere è stata coinvolta dal crollo in roccia di loc. Faretta, per cui allo stato attuale vige un piano di gestione del transito veicolare per l’accesso al cantiere. Le problematiche di accesso al cantiere dovranno essere gestite anche nella fase di gestione dell’impianto di depurazione.- il suggerimento di “tener conto della viabilità di emergenza/sicurezza che, per quanto a carattere temporaneo, si rende necessaria in caso di chiusura dell’Autostrada A5. Il “Piano speditivo frana Comune Quincinetto (TO) - località Chiappetti” vigente (aggiornato al 7/08/2019) potrebbe essere ulteriormente aggiornato e richiedere punti di accesso/uscita dall’autostrada sia sul lato piemontese che sul lato valdostano” sarà inserito nella versione finale per l’approvazione. Tuttavia si segnala che il “Piano speditivo frana Comune Quincinetto (TO) - località Chiappetti” è stato nel frattempo aggiornato; quello vigente è stato approvato dalla Prefettura di Torino il 15/12/2020.

Per quanto riguarda le indicazioni più di dettaglio (es. compatibilità acustica), a fronte di una riduzione della popolazione esposta al rumore, si rimanda comunque alla fase di progettazione delle opere la valutazione dell’impatto acustico delle stesse. In conclusione, si ritiene non ci siano osservazioni o elementi aggiuntivi da proporre rispetto ai contenuti del Rapporto Ambientale e non ci siano nuove criticità da evidenziare. Nell’ottica di una piena collaborazione tra Amministrazioni, si resta a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento.”;

## **Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette**

“In relazione alla nota, n. prot. 3970/TA del 31 maggio 2022, visto il contenuto della relazione d’incidenza allegata al rapporto ambientale della VAS in oggetto, si precisa:

- la relazione di VInCA è stata redatta precedentemente all’approvazione, con DGR n 1718/2021, delle Linee guida nazionali per la valutazione d’incidenza;
- le nuove linee guida non prevedono, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE e dei diversi documenti di indirizzo della Commissione europea, l’individuazione di zone “buffer” in modo aprioristico, ma queste dovrebbero essere delimitate in modo differenziato per sito, in funzione della tipologia di intervento;
- la descrizione dei siti Natura 2000 deve essere riferita agli habitat e alle specie di interesse comunitario segnalati al loro interno.

Visto quanto sopra evidenziato, si chiede di aggiornare i riferimenti normativi e la relazione di VInCA secondo le nuove linee guida approvate.

Per quanto riguarda l’eventuale ripristino della galleria ferroviaria sulla linea Aosta-Pré-Saint-Didier che ospita una colonia riproduttiva di grandi Myotis, visto lo status di tutela della specie a livello locale e nazionale/europeo, si conferma l’assoluta necessità, nell’ambito della relazione d’incidenza appropriata, di prevedere tutte le misure di compensazione necessarie alla sua salvaguardia.

Si coglie, altresì, l’occasione per evidenziare alcune imprecisioni nel testo:

- pag, 24,34,35: il Parco Nazionale Gran Paradiso, dal 2019, è una Zona Speciale di Conservazione (ZSC);
- pag 39: i territori dei parchi Gran Paradiso e Mont Avic non si sovrappongono in alcun punto;
- pag 99: il sito IT1204032 Talweg della Val Ferret è localizzato nella piana della Doire de Ferret tra le quote 1630 m di Tronchey e 1780 m di Arpnouva, non raggiungendo i 2000 m citati.”;

## **Struttura pianificazione territoriale**

“Con la presente si riscontra alla Vs. nota prot. n. 3970 del 31/05/2022 volta ad ottenere osservazioni formulate dalla scrivente Struttura in merito alla documentazione di VAS e degli elaborati relativi al Piano Regionale dei Trasporti della Regione Autonoma Valle d’Aosta.

A tale proposito si richiamano i contenuti della ns. precedente nota concernente le osservazioni formulate sulla Relazione Metodologica Preliminare rilevando che nella stesura del Piano tali osservazioni sono state, nel loro complesso, prese in considerazione dai redattori e in modo puntuale ne è stato fornito riscontro o ne sono state fornite valutazioni di merito.

*Rilevando, come peraltro emerso nel corso della riunione tecnica tenutasi l'11 luglio scorso, che il Piano necessita, nel suo insieme, di una revisione che lo renda coerente con la recente evoluzione normativa discendente dai documenti di indirizzo e dalle strategie europee e nazionali concernenti in particolare aspetti in materia ambientale e evidenziando, inoltre, che non è data la necessaria evidenza alle più recenti iniziative della società RFI S.p.A. volte all'aggiornamento dell'infrastruttura ferroviaria, per quanto di competenza non si ritiene necessario, nel contesto delineato e al fine del presente procedimento, formulare particolari osservazioni sul Piano presentato.”;*

## **ARPA Valle d'Aosta**

### **1. Premessa**

Le presenti osservazioni vengono inoltrate all'Assessorato Ambiente, Trasporti e Mobilità sostenibile – Dipartimento Ambiente, a seguito della comunicazione di avvio procedimento di VAS, vs. prot. n. 3970 del 31/05/2022 (prot. ARPA n. 6826 del 01/06/2022).

### **2. Osservazioni al Rapporto ambientale e alla documentazione allegata**

#### **2.1 Acque superficiali**

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

Il Piano Trasporti è un piano di settore che concorre alla formazione dei piani urbanistici generali e ai progetti di opere specifiche come strumento di supporto per le scelte relative alle politiche di trasporto: gli interventi in esso contenuti e le relative interazioni con la matrice Acque superficiali dovranno essere opportunamente approfonditi nelle future fasi di progettazione a maggiore dettaglio.

In particolare, estrema attenzione dovrà essere posta a minimizzare le interferenze con l'idrografia superficiale nel caso di modifiche o di nuove realizzazioni di opere a servizio dei trasporti previsti dal Piano che interferiscono direttamente con l'idrografia superficiale (in particolare sistemazioni spondali, ponti e attraversamenti di corsi d'acqua).

Si evidenzia l'opportunità di promuovere attivamente la tutela degli idrosistemi (ad esempio tramite integrazione in app dedicate quali Open Street Map, pannelli informativi lungo i percorsi, ecc.) lungo piste ciclabili, ciclovie e percorsi MTB posti in prossimità dei corsi d'acqua e delle opere longitudinali irrigue e idroelettriche, con particolare attenzione alla direttrice della Dora Baltea – si veda in particolare il percorso ciclabile del fondovalle balteo di cui è previsto il completamento – che collega potenzialmente la Regione Valle d'Aosta con la rete ciclabile di Svizzera (i.e. Schweizmobil), Francia (i.e. France Vélo Tourisme) e Piemonte (i.e. progetto VENTO ovvero l'infrastruttura ciclabile che si snoda da Torino a Venezia lungo il fiume Po).

Infine, in merito all'area di Aosta, si sottolinea la necessità di mettere attivamente in connessione la rete ciclabile urbana con le altre ciclovie turistiche che attraversano la regione e la collegano, come sopra richiamato, con Svizzera, Francia e Piemonte e si sviluppano prioritariamente lungo corsi d'acqua naturali e artificiali.

#### **2.2 Gestione dei rifiuti**

In merito al capitolo 6 (La valutazione di coerenza del Piano) del Rapporto ambientale, si richiede che venga fatta una valutazione di coerenza esterna del PRT con il Piano regionale dei Rifiuti ed in particolare con il volume secondo di tale piano (La gestione dei rifiuti speciali), che evidenzia la necessità di ridurre la produzione di rifiuti speciali e di raggiungere quanto previsto dall'art. 11 della Direttiva 2008/98/CE e recepito dall'art. 181 del D.lgs. 152/2006 ossia che, entro il 2020, il 70% in peso di tutti i rifiuti speciali non pericolosi da costruzione e demolizione (C&D) sia destinato alla preparazione per il riutilizzo, al riciclaggio e ad altri tipi di recupero. Si ritiene infatti che la realizzazione e/o il rifacimento delle opere infrastrutturali previste dal PRT comporteranno necessariamente la produzione e la gestione di tale tipologia di rifiuti.

Allo stesso modo, si propone di integrare il capitolo 8 (Monitoraggio del Piano) del Rapporto ambientale ed in particolare la tabella 8.3.2 (Monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità) con i seguenti indicatori:

<b>Produzione e gestione di rifiuti speciali non pericolosi da costruzione e demolizione (C&amp;D)</b>	Nell'ambito della realizzazione e/o del rifacimento delle opere infrastrutturali previste dal PRT, ridurre la produzione di rifiuti speciali non pericolosi da C&D e,	amb.9	Produzione di rifiuti speciali non pericolosi da C&D (t/anno)
		amb.10	Avvio a recupero di rifiuti speciali non

	se prodotti, destinarli principalmente a recupero		pericolosi da C&D prodotti (%)
--	---	--	--------------------------------

## **2.3 Effetti sul territorio dei Cambiamenti climatici**

### **2.3.1 Commento Generale**

Gli obiettivi generali del rapporto e della proposta di Piano sono tendenzialmente congruenti rispetto all'obiettivo generale di riduzione delle emissioni di GHG nel contesto dei cambiamenti climatici.

Ciononostante, allo stato attuale, il rapporto ambientale, non è aggiornato, né perfettamente allineato con gli obiettivi quantitativi e i dati della documentazione relativa alle linee guida per la strategia regionale di decarbonizzazione (deliberazione 151 del 2021, avente oggetto "Approvazione delle linee guida per la definizione della strategia regionale di decarbonizzazione", contenute nel documento "Roadmap per una Valle d'Aosta fossil fuel free al 2040") e con le più recenti indicazioni definite a livello EU in termini di obiettivi di riduzione delle emissioni di GHG del settore Trasporti.

In particolare, si evidenzia la mancanza di un'accurata definizione dei target climatici del piano e di una loro quantificazione in termini di riduzione di emissioni di GHG in uno scenario futuro (si vedano paragrafi successivi per i dettagli) in relazione con le misure tecniche, definite e descritte nella proposta di Piano, le quali sicuramente avranno un impatto positivo sulla riduzione delle emissioni di GHG.

Inoltre, si nota che tra le misure proposte nel PRT e descritte nel Rapporto manca una esplicita descrizione (fatto salvo per la rete ferroviaria) delle misure che favoriscano l'abbandono dei combustibili fossili nel settore trasporti a tutti i livelli e di conseguenza la progressiva decarbonizzazione dello stesso. E' plausibile aspettarsi infatti, che nei prossimi anni, le altre programmazioni, in primis il PEAR, portino ad una incentivazione della diffusione di veicoli elettrici (A questo proposito si evidenzia fin d'ora che l'incentivazione della conversione elettrica della mobilità avrà una ricaduta significativa in termini di riduzione di GHG a condizione di una riduzione dei consumi, dell'aumento della quota di energia elettrica da fonti rinnovabili e da una attenta progettazione e realizzazione del potenziamento della rete di distribuzione elettrica che l'aumento di punti di ricarica degli autoveicoli comporterà).

In conclusione, si richiede che gli obiettivi climatici del Piano vengano esplicitati con maggiore chiarezza e forza nelle parti introduttive e negli obiettivi generali, in coerenza con le indicazioni UE, nazionali e regionali, che vengano quantificati in termini di riduzione delle emissioni e i contributi delle diverse misure previste e che vengano definite milestones, il cui raggiungimento possa essere monitorato nel corso della durata del PRT.

### **2.3.2 Osservazioni sulla Premessa del PRT**

La Premessa della proposta di Piano riporta che:

*"I tagli a molte voci di spesa del bilancio regionale non hanno risparmiato il settore della mobilità determinando una contrazione della produzione dei servizi di TPL [...] Avendo ben presenti queste premesse sarà più chiaro e condivisibile l'approccio del PRT nella individuazione delle strategie e delle specifiche soluzioni. Rifuggendo la proposizione di visioni affascinanti ma dai costi proibitivi, il Piano si fa carico della definizione di proposte alla portata del bilancio regionale e delle risorse aggiuntive che possono essere reperite a livello nazionale ed europeo sulle opere di rango transnazionale".*

Sebbene sia condivisibile la strategia di procedere con opzioni che comportino bassi rischi di insuccesso, la attuale e futura programmazione EU (Green Deal Europeo, Climate Law, Fit for 55, Piano degli obiettivi climatici 2030) prevederà un'importante incentivazione di misure per la decarbonizzazione di tutti i settori tra cui i trasporti, è chiaro che in quest'ottica sarebbe poco strategico limitare gli investimenti nelle le misure del settore trasporti che permettano di avviare il percorso che deve portare al target europeo di riduzione delle emissioni (del 55%) al 2030.

### **2.3.3 Il processo di VAS**

L'indicazione sul settore Cambiamenti Climatici non è stata recepita correttamente. L'indicazione infatti non voleva far riferimento ad una inclusione della voce "favorire la riduzione delle emissioni di GHG (gas effetto serra)", ma faceva piuttosto riferimento alla necessità di inserire un target numerico di riduzione delle emissioni di GHG al 2030. La definizione di tale target è infatti un elemento imprescindibile per la valutazione della traiettoria di riduzione dei GHG cui si sarà giunti al 2030 e poter di conseguenza rimodulare i target di riduzione al 2040. Questo valore target è solo parzialmente accennato nel paragrafo 7.5 del rapporto ambientale. Le osservazioni alla definizione di tale target sono indicate successivamente.

### **2.3.4 Obiettivi e politiche-azioni**

#### Tab. 3.2.1

Si chiede di valutare l'inserimento di una voce più esplicita riguardo a "favorire elettrificazione/decarbonizzazione/abbandono dei combustibili fossili dei trasporti a tutti i livelli" attualmente esplicitato solo per le linee di fondo valle e la ferrovia.



Tale obiettivo dovrebbe essere perseguito attraverso un efficace coordinamento con il PEAR nel quale si preveda un incremento della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili e il potenziamento della rete elettrica per ricarica veicoli.

Devono essere omogeneizzate le tabelle del Rapporto ambientale con quelle della proposta di Piano, in termini di ordine delle strategie, anche rispetto ai capitoli, e nella tabella deve essere utilizzata la stessa numerazione degli obiettivi esplicitati in M.O.I. facendo ricorso anche ad una numerazione per ogni strategia, in modo da poter risalire più facilmente alle singole strategie/linee di intervento.

È necessario anche omogeneizzare l'uso dei termini: cambiamenti climatici, emissioni climalteranti, emissioni GHG... definire in modo univoco l'impiego di un termine per il Piano e per la documentazione allegata.

#### Strategia 1.1 Efficientamento e Potenziamento del TPL

*“Principi di riorganizzazione del sistema ferroviario regionale”*

Nella legenda delle mappe non è indicato cosa rappresenta la linea verde.

Nella scelta della strategia migliore per il collegamento Pré-Saint-Didier-Entrèves si segnala che tra i criteri di selezione è plausibile ipotizzare che la scelta del BRT sia anche quella che garantisce la maggior riduzione di emissioni considerando le tempistiche, le emissioni dovute alle infrastrutture, le emissioni di mezzi BRT a basse o zero emissioni, e in considerazione della limitata distanza da percorrere.

#### Tab. 4.1.1

Per quanto riguarda i “fattori di forza/opportunità” delle emissioni climalteranti si chiede di modificare il testo, sostituendo i due paragrafi allo stato presenti nella tabella con i seguenti.

*“Il monitoraggio del PEAR, approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 535 del 02 maggio 2018, restituisce un quadro complessivamente positivo rispetto al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Programma. La produzione di energia rinnovabile risulta essere pari all' 80,2% rispetto ai consumi finali lordi: si rileva che di questa produzione attualmente una parte viene esportata e che l'idroelettrico risente dell'influenza delle condizioni meteorologiche pertanto la produzione non è costante nel tempo per gli impianti ad acqua fluente.*

*Per la definizione degli obiettivi del Piano in oggetto si evidenzia, secondo quanto riportato nel rapporto del Ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibile (“Decarbonizzare i trasporti Evidenze scientifiche e proposte di policy”), pubblicato lo scorso Aprile 2022, che la sostituzione, in particolare dei mezzi meno efficienti e più inquinanti, con mezzi a zero emissioni allo scarico – tipicamente auto o mezzi elettrici a batteria – comporta anche un notevole aumento di efficienza, dell'ordine del 300%, con un forte guadagno in termini di emissioni e minori costi di esercizio. Già con il mix energetico attuale, la sostituzione dei veicoli a combustione interna con veicoli elettrici comporterebbe per l'Italia la riduzione delle emissioni del trasporto leggero su strada del 50%”.*

*“Si evidenzia che, seppur riferito al precedente PEAR e ad un arco temporale nel quale il livello di ambizione di riduzione delle emissioni climalteranti era inferiore a quello attuale, i consumi energetici tra il 2010 ed il 2015 sono diminuiti del 10,5% (Dati BER Bilancio energetico regionale) e quasi del doppio per le emissioni climalteranti (seppure considerando le sole emissioni stazionarie cioè al netto dei trasporti). Nello stesso periodo i consumi per i trasporti sono diminuiti del 14,4% pur a fronte di un incremento del parco veicolare. Il nuovo PEAR, in via di definizione, definirà nuovi elementi che consentiranno di aggiornare i dati relativi alla riduzione dei consumi nel rispetto dei target definiti dalla nuova programmazione per la completa decarbonizzazione di tutti i settori al 2040”.*

#### 5.1 Il rapporto con la pianificazione

Citare esplicitamente il rapporto dal titolo *“Roadmap per una Valle d'Aosta fossil fuel free al 2040”* approvato con delibera di giunta 151 del 2021, avente oggetto: *“Approvazione delle linee guida per la definizione della strategia regionale di decarbonizzazione, contenute nel documento “roadmap per una Valle d'Aosta fossil fuel free al 2040”*” e sintetizzare gli obiettivi in tabella come per gli altri documenti.

#### 2.3.5 Coerenza esterna

##### Tab. 6.1.1 - Coerenza esterna con la pianificazione e programmazione

Anche in questo caso deve essere citato esplicitamente il documento dal titolo *“Roadmap per una Valle d'Aosta fossil fuel free al 2040”*, piuttosto che l'OdG n. 7 del Consiglio Regionale n. 224 del 18/12/2018 + ODG del 3/07/2017 n 724, dato che la Certificazione delle emissioni GHG regionali (“carbon free”) è stata ottenuta, e il documento “fossil free” è stato realizzato e approvato.

Quando si prevede il “Rilancio dell' Aeroporto Regionale “C.Gex” per le funzioni di aviazione generale e volo a vela” ne va dimostrata la coerenza con la *“Roadmap per una Valle d'Aosta fossil fuel free al 2040”* e con gli obiettivi europei di riduzione delle emissioni.

La stessa considerazione vale probabilmente per l'espansione del trasporto a fune, a mano che esso si sostituisca a forme di trasporto con maggior impatto sulle emissioni di GHG.

#### Tabella 6.1.2

Alla voce riduzione consumi e riduzione delle emissioni di GHG, l'obiettivo "Rilancio dell'Aeroporto Regionale "C.Gex" per le funzioni di aviazione generale e volo a vela C" dovrebbe essere di categoria arancione.

Si richiede quali valutazioni sono state fatte per definire che l'"Espansione del trasporto a fune" è coerente con riduzione consumi e emissioni.

#### Pag. 69

*"Le strategie, le linee di intervento e le politiche con le quali sono declinati i macro obiettivi del PRT, richiamano implicitamente gli obiettivi di sostenibilità, in quanto tendono a promuovere forme di mobilità sostenibile"*

Gli obiettivi non dovrebbero essere richiamati implicitamente, ma esplicitamente, anche per mezzo di quantificazioni e stime numeriche, come correttamente definito nel paragrafo 7.1 *"Tale verifica deve essere condotta attraverso l'impiego di un set di indicatori, specifico per tipologia di azione e di componente ambientale interessata, e riferiti alla dimensione spazio temporale del PRT, che devono essere indicati nel Rapporto Ambientale e condivisi tra i soggetti che partecipano alla VAS"*. E come peraltro indicato per la voce "Qualità dell'aria".

### **2.3.6 Scenari e indicatori**

#### Pag. 74

*"Si specifica che il PRT non ha individuato interventi significativi nell'orizzonte di piano tali da comportare variazioni significative rispetto allo stato attuale; pertanto, non è stato simulato uno scenario tendenziale o di riferimento."*

Questa affermazione è poco chiara e/o in contrasto con gli obiettivi generali e specifici del piano stesso. Specificare meglio cosa si intende.

#### 2.3.7 Emissioni climalteranti

*"Le valutazioni servono anche a valutare la coerenza/conformità agli obiettivi e prescrizioni della pianificazione settoriale di riferimento. Rispetto ai cambiamenti climatici, l'obiettivo principale del PEAR, approvato con Deliberazione del Consiglio regionale n. 727/XIV del 25 settembre 2014, è quello di ridurre le emissioni climalteranti, promuovere l'efficienza energetica e le energie rinnovabili, riferendosi agli obiettivi della strategia Europea 20 – 20 – 20 [..]"*

Nuovamente questa parte si riferisce ad una versione del PEAR della precedente programmazione e a Normative EU ormai passate. E' necessario fare riferimento alla documentazione attuale, come il pacchetto Fit For 55, il Green Deal Europeo o la Climate Law. Inoltre, target del PNIEC legati alle formulazioni degli NDCs nazionali non sono sufficienti e non possono essere utilizzati come obiettivo di un programma che traguarda al 2030.

*"La Direttiva RED II prevede al 2030 un target specifico nel settore dei trasporti pari al 14% (obbligo per i fornitori di carburanti ed energia elettrica)"*

La Normativa RED II è stata revisionata nel 2021 e in linea con la EU Climate Law, stabilisce che i target e le misure devono essere sufficientemente ambiziosi da ridurre le emissioni di GHG al 2030 di almeno il 55%. Assicurarsi che tutti i valori inseriti nel rapporto ambientale siano in linea con la Normativa aggiornata. Ad esempio, l'obiettivo attuale dell'UE di una quota di energia rinnovabile pari ad almeno il 32 % entro il 2030, fissato nella precedente direttiva Rinnovabili (RED II), non è sufficiente e deve essere aumentato al 38-40 %.

#### Pag. 94

*"Ci si aspetta una particolare efficacia degli investimenti in questa tipologia di veicoli tra 5-7 anni, con una diffusione complessiva di quasi 6 milioni di veicoli ad alimentazione elettrica al 2030"*

Si richiede di specificare meglio questa affermazione. Non si capisce se "tra 5-7 anni" sia da intendere entro tale periodo o a partire dallo stesso. Inoltre non è chiaro se il termine "complessiva" si riferisca all'ambito nazionale o europeo (In Europa si parla di oltre 30 milioni al 2030, nella RED II aggiornata).

#### Pag. 95

Per la quantificazione delle emissioni di GHG dai trasporti non è stato utilizzato il dato reso disponibile da ARPA, attraverso l'inventario di GHG, certificato per l'anno 2017.

Il dato indicato in tabella **Tabella 7.5.4** pari a **24.445 KgCO<sub>2</sub>/giorno** non può essere rappresentativo del totale delle emissioni da traffico regionale stimate da ARPA, pubblicate e certificate in **308.000 tCO<sub>2</sub>/anno** (si veda tabella allegata).

Per una corretta valutazione delle emissioni da trasporti e dell'impatto del Piano sulla loro riduzione, deve essere considerato tutto il settore trasporti, non solo il traffico veicolare leggero.

Inoltre, una riduzione del 10% al 2030 non è coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione al 2040, dal momento che implicherebbe una riduzione da effettuare tra il 2030 e il 2040 irrealisticamente rapida e probabilmente incompatibile con la neutralità climatica. La strategia Europea per la mobilità sostenibile indica una riduzione del 90% delle emissioni climalteranti del settore trasporti al 2050, così come anche il documento regionale "Roadmap per una Valle d'Aosta fossil fuel free al 2040". Si presume che la bassa percentuale di riduzione sia dovuta agli elementi considerati in questa proiezione, ovvero il solo traffico veicolare leggero, senza l'inclusione "degli sviluppi dei veicoli a trazione prevalentemente elettrica". Si ritiene pertanto che questa percentuale di riduzione non sia significativa ai fini della definizione di un target di riduzione delle emissioni di GHG al 2030.

### 2.3.8 Osservazioni alla proposta di PRT

Per quanto riguarda l'efficientamento e il potenziamento del TPL:

- Le tabelle dei macro obiettivi e strategie dovrebbero contenere esplicitamente la voce "facilitare la
- Migliorare coerenza tra tabelle e numerazione capitoli;
- Pag 43. Analisi dei saliti alla stazione di Verrès, scelta a titolo esemplificativo, su 34 treni della tratta Aosta-Ivrea validi il 17/11/2016. L'analisi dovrebbe essere effettuata su una media temporale più lunga rispetto ad una singola giornata che non tiene conto di variazioni del giorno della settimana né di quelle stagionali.
- Nelle mappe da pag. 53 non è indicato cosa rappresenta la linea verde;
- Si richiede se sia stata valutata una relazione tra le opere e rischi naturali legati al cambiamento climatico;
- Non sembra essere considerata un'implementazione della connessione della rete ciclabile di fondovalle con il centro città o altri luoghi di interesse, tra cui la zona commerciale compresa tra Aosta e Quart.

### 2.4 Energia

Rispetto al Rapporto ambientale presentato, si rileva come una direttrice di sviluppo del Piano sia orientata ad aumentare l'elettrificazione dei trasporti/mezzi di trasporto. A tal proposito, occorre considerare che, se da un lato la promozione e lo sviluppo della elettrificazione dei trasporti ha come effetto ambientale immediato la riduzione di gas climalteranti così come di altri inquinanti quali il particolato fine e gli ossidi di azoto, dall'altro lato occorre tenere in considerazione e stimare quali potrebbero essere i fabbisogni energetici derivanti da tale scenario.

Come già scritto, a tal riguardo preme sottolineare la necessità di uno stretto coordinamento tra il Piano in oggetto e il PEAR in modo da garantire che l'eventuale fabbisogno aggiuntivo di energia elettrica sia quantificato e coperto da FER, prodotte localmente o da mix nazionale.

### 2.5 Aria e atmosfera

Per la componente "Aria e atmosfera" si inoltrano le seguenti osservazioni.

#### 2.5.1 Analisi di contesto (pag. 49)

I dati presi in considerazione nel Rapporto ambientale risalgono al 2018 e non sono aggiornati con quelli messi a disposizione da ARPA. Infatti, per la qualità dell'aria i dati sono ad oggi aggiornati al 2021.

#### 2.5.2 Emissioni inquinanti qualità dell'aria (pag. 88-89) e emissioni gas serra (pag. 97)

Come anticipato per l'emissioni di gas serra (GHG) le stime delle emissioni inquinanti della Relazione Ambientale (pag. 88-89 e pag. 97) non risultano coerenti con i valori dell'Inventario Regionale delle Emissioni redatto da ARPA Valle d'Aosta che sono alla base delle valutazioni della certificazione delle emissioni regionali per l'anno 2017 e della road map per l'obiettivo "fossil free" entro il 2040 (DGR 406 del 29 marzo 2019).

I dati contenuti nell'Inventario costituiscono il principale riferimento metodologico per la predisposizione del Piano Regionale per il Risanamento, il Miglioramento ed il Mantenimento della Qualità dell'Aria e per l'invio dei dati regionali a livello nazionale ed europeo.

Nelle Tabelle seguenti vengono confrontati i valori riportati nel Rapporto ambientale con quelli dell'Inventario Regionale delle Emissioni, evidenziando (quarta colonna) la differenza tra i due valori. I valori dell'Inventario regionale riportati si riferiscono all'anno 2019 pre-COVID al fine di non generare effetti fuorvianti nell'interpretazione del dato.

Tabella 7.3.1 – Emissioni regionali\_automobili

	Scenario attuale	Inventario Regionale (2019)	Differenza percentuale
NOx (kg/gg)	1'757	1'350	+30%

PM10 (kg/gg)	202	320	-37%
PM2.5 (kg/gg)	163	120	+36%

Tabella 7.3.3 – Emissioni urbane in Aosta\_automobili

	Scenario attuale	Inventario Regionale (2019)	Differenza percentuale
NOx (kg/gg)	204	171	+19%
PM10 (kg/gg)	30	65	-54%
PM2.5 (kg/gg)	23	22	+3%

Per l'emissione di CO2 riportata nel Rapporto ambientale la differenza è ancora più rilevante, come mostrato dalla seguente tabella.

Tabella 7.5.4 – Emissioni regionali\_automobili

	Scenario attuale	Inventario Regionale (2019)	Differenza percentuale
CO2 (kg/gg)	24'445	675'829	-96%

Per le emissioni dello “scenario PRT” non è infine specificato:

- Di quali misure di piano viene calcolata la nuova emissione;
- A quale anno si riferisce il parco veicolare valdostano e quale parco veicolare viene considerato per i tratti autostradali;
- Quale variazione dei flussi di traffico viene considerata e in quali tratti del reticolo stradale.

### 2.5.3 Indicatori (pag. 161)

Per quanto riguarda la scelta degli indicatori di contesto ambientale del Piano, riportati al paragrafo 8.2, si esprimono le seguenti osservazioni:

Le stazioni di monitoraggio di qualità dell'aria sono distribuite su tutto il territorio regionale, ma i valori di concentrazione media annuali degli inquinanti in esse misurati sono puntuali e, nello stesso arco temporale, possono variare da stazione a stazione in modo più o meno significativo sia a causa della diversa posizione geografica (zona di fondo urbano, industriale, di traffico e rurale) e delle diverse altitudini a cui si trovano, sia a causa delle diverse condizioni meteorologiche, che possono variare notevolmente all'interno del territorio regionale. Di conseguenza, scegliere come indicatori di contesto ambientale la concentrazione media degli inquinanti misurati nelle stazioni di monitoraggio di traffico e di fondo urbano potrebbe essere una scelta poco efficace al fine di valutare gli impatti positivi del Piano sulla qualità dell'aria, in quanto potrebbero esserci delle variazioni di concentrazione degli inquinanti misurati non riconducibili con certezza ed in maniera esclusiva alle azioni previste dal piano.

Per quanto riguarda la scelta del numero di superamenti del valore limite degli inquinanti da traffico come indicatori di contesto ambientale, si sottolinea che già da alcuni anni non si verificano episodi di superamenti dei valori limite per gli inquinanti da traffico, di conseguenza non sarebbe possibile stabilire una correlazione di causa-effetto tra gli interventi del piano e il numero di superamenti. In particolare, nella serie storica che va dal 2015 al 2019, considerando le stazioni di fondo e quelle di traffico per il monitoraggio della qualità dell'aria:

- Per il benzene (C6H6), il valore limite per la protezione della salute umana, calcolato come concentrazione media annua e pari a 5 µg/m3, non è mai stato superato;
- Per il benzo(a)pirene, il valore obiettivo per la protezione della salute umana, calcolato come concentrazione media annua delle medie giornaliere su PM10 e pari a 1 ng/m3, non viene superato dal 2017;
- Per il biossido di azoto, il valore limite per la protezione della salute umana, calcolato come concentrazione media annua delle medie orarie e pari a 40 µg/m3, non è mai stato superato;
- Per il PM10, il valore limite per la protezione della salute umana, calcolato come concentrazione media annua e pari a 40 µg/m3, non è mai stato superato;
- Per il PM2.5, il valore limite per la protezione della salute umana, calcolato come concentrazione media annua e pari a 25 µg/m3, non è mai stato superato.

In considerazione di quanto sopra espresso, si propone di sostituire gli indicatori di contesto ambientale della qualità dell'aria con **le emissioni annuali da traffico stradale di C6H6, benzo(a)pirene, NOx, PM10 e PM2.5**, essendo questi ultimi indicatori maggiormente correlabili con le azioni previste dal piano, in particolare per il benzene di cui i trasporti stradali sono la sorgente principale. Pertanto, si propone che la tabella "8.2.2 – Indicatori contesto ambientale" venga modificata come segue.

<b>Indicatori di contesto ambientale</b>		<b>Unità di misura</b>
Qualità dell'aria	<b>Emissioni annuali da traffico stradale di C6H6, B(a)P, NOx, PM10 e PM2.5</b>	<b>Ton/anno</b>
Cambiamenti climatici	Emissioni gas serra da traffico (inventario emissioni-monitoraggio PAES-PAESC)	<b>Ton CO2 equivalente*</b>
	Consumi energetici settore trasporti (monitoraggio PAES-PAESC)	Tep

\* devono essere valutate le emissioni non solo della CO2, ma anche dei gas serra CH4 ed N2O.

Per quanto riguarda la scelta degli indicatori di monitoraggio per l'obiettivo Qualità dell'aria, riportati nella 8.3.2 – "Monitoraggio degli obiettivi di sostenibilità", si rendono le seguenti osservazioni:

- L'indicatore "Cicl.1, km piste ciclabili", non è direttamente correlabile con gli effetti ambientali attesi dal Piano sulla qualità dell'aria e si propone l'eliminazione;
- L'indicatore "Amb. 1, n. di colonnine per la ricarica di auto elettriche", non è direttamente correlabile con gli effetti positivi attesi dall'attuazione del Piano. Sarebbe preferibile scegliere come indicatore l'incremento delle auto elettriche nel parco veicoli regionale e la diminuzione delle auto con motore a combustione interna;
- In coerenza con quanto espresso sopra, l'indicatore "Amb. 4, concentrazione inquinanti stazioni monitoraggio traffico e fondo urbano", sarebbe da sostituire con le emissioni annuali da traffico stradale di C6H6, IPA, NOx, PM10 e PM2.5;
- L'indicatore "Amb. 5, n. superamenti del valore limite degli inquinanti da traffico", non è pertinente e sarebbe da eliminare.";

## **Dipartimento ambiente**

"Si inviano con la presente le seguenti osservazioni in merito al Piano regionale dei trasporti (PRT).

L'esame del Piano regionale dei Trasporti (PRT), nella versione aggiornata al 2021, ha evidenziato che il PRT non tiene in adeguata considerazione i recenti obiettivi definiti a livello europeo, nazionale e regionale in materia di decarbonizzazione e, in linea più generale di sostenibilità; si citano a titolo di esempio il pacchetto EU Fit For 55 al 2030, la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile al 2030 e, in ultimo, la Roadmap regionale Fossil Fuel Free 2040.

Il settore dei trasporti e quello civile sono i principali responsabili dell'emissione di gas climalteranti e inquinanti, in particolare il settore dei trasporti incide nel territorio regionale per il 31% delle emissioni ed è pertanto fortemente chiamato a fornire il proprio contributo al processo di carbonizzazione. In particolare, la roadmap Fossil Fuel Free 2040 stabilisce, per il settore dei trasporti, una riduzione dalle attuali 308.000 ton CO2e alle circa 16.000 ton CO2e attraverso specifiche azioni da mettere in atto per il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni del settore trasporti.

Le azioni del PRT sono in ogni caso coerenti con le pianificazioni citate ma sembrano tuttavia subordinate, nella loro realizzazione, a condizionalità che non sempre appaiono superabili.

Da quanto desumibile, il PRT prevede tuttavia nei suoi scenari una riduzione delle emissioni che appare insufficiente per perseguire gli obiettivi definiti dalle recenti Strategie europee e nazionali nonché dall'obiettivo regionale di riduzione delle emissioni al 2040.

In linea generale il Piano si sviluppa su tre macro obiettivi:

- Migliorare la mobilità interna in una logica di sviluppo sostenibile;
- Rafforzare i collegamenti con le regioni limitrofe a supporto dello sviluppo del sistema turistico regionale;
- Migliorare l'integrazione della Valle d'Aosta nella rete dei corridoi europei e delle principali direttrici di traffico nazionali, passeggeri e merci.

Tali macro obiettivi sono sviluppati e articolati in modo tale da non far emergere con chiarezza i riferimenti a scenari, alternative e priorità. Non è inoltre definito chiaramente il quadro temporale assunto a riferimento dalle azioni del Piano.

Nel Rapporto ambientale vengono utilizzati termini quali “scenario di riferimento”, “scenario di piano”, “scenario attuale”, “scenario tendenziale”, “scenario di progetto” che non sono chiaramente descritti; tale circostanza rende difficoltoso effettuare valutazioni su scenari alternativi, sull’efficacia del PRT e sui reali impatti prodotti.

Il Piano avrebbe potuto considerare tra i macro obiettivi anche il coordinamento con le pianificazioni locali quali, ad esempio, i PAESC e i PUMS.

Si ritiene che oltre all’aspetto di pianificazione dei servizi di trasporto e infrastrutturale, il Piano possa essere più incisivo nel mettere in atto azioni strutturate atte a stimolare e promuovere cambiamenti nelle abitudini e negli stili di vita degli utenti, agevolando comportamenti virtuosi.

In merito al Rapporto Ambientale:

- capitolo 5, QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO: nel paragrafo 5.1 *Il rapporto con la pianificazione*, non sono stati analizzati i seguenti documenti, approvati dalla Giunta regionale, contenenti riferimenti/obiettivi/misure relativi al tema della mobilità:

- DGR 151 del 22 febbraio 2021, *Linee guida per la definizione della strategia regionale di decarbonizzazione contenute nella Roadmap per una Valle d’Aosta Fossil Fuel free 2040*;

- DGR 1557 del 29 novembre 2021, *Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici della Regione autonoma Valle d’Aosta/Vallée d’Aoste*;

- DGR 1654 del 6 dicembre 2021, *Approvazione del piano regionale della prevenzione 2021-2025, in attuazione delle intese stato-regioni del 6 agosto 2020 e del 5 maggio 2021*.

Si ritiene infatti necessario evidenziare, per i motivi citati in precedenza, l’importanza che venga valutata anche la coerenza, lungo l’orizzonte temporale di riferimento del Piano, delle azioni in esso previste con gli obiettivi indicati dalla Roadmap Fossil Fuel Free 2040 (FFF2040), dalla Strategia Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SRACC) e dal Piano regionale della prevenzione (PRP), in particolare i Programmi specifici PP02 - Comunità attive, PP05 – sicurezza negli ambienti di vita, PP09 – Ambiente, clima e salute;

- capitolo 7, paragrafo 7.5 EMISSIONI CLIMALTERANTI: l’analisi relativa alla valutazione della coerenza/conformità agli obiettivi e prescrizione della pianificazione settoriale non riporta il riferimento alla Roadmap FFF2040 e alla SRACC.

- capitolo 8, MONITORAGGIO DEL PIANO, gli indicatori proposti, seppur esaustivi, dovrebbero riportare una baseline e un valore atteso a fine piano al fine di poter valutare ex ante l’efficacia dello stesso ed ex-post l’effettiva progressione.”;

PAOLO BAGNOD

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

Annotazioni a scritture contabili

---

Atto non soggetto a spesa

L'INCARICATO

IL DIRIGENTE

---

---



## **REFERTO PUBBLICAZIONE**

Il sottoscritto certifica che copia del presente provvedimento è in pubblicazione all'albo dell'Amministrazione regionale dal 13/08/2022 per quindici giorni consecutivi, ai sensi dell'articolo 11 della legge regionale 23 luglio 2010, n. 25.

IL SEGRETARIO REFERTO