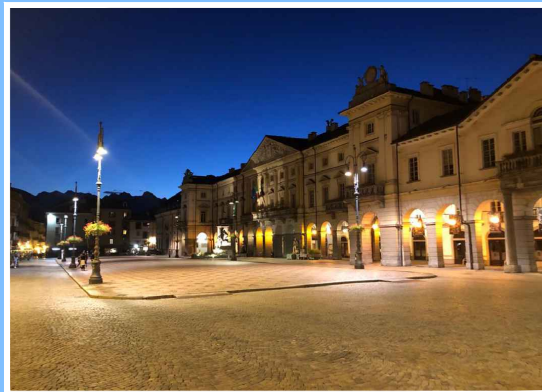


COMUNE DI AOSTA

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



Dichiarazione di sintesi

C5SVR041

Marzo 2024

Sommario

PREMESSA.....	2
1 PUMS-VAS-VINCA DELL'AREA URBANA DI AOSTA: PROCEDIMENTO INTEGRATO	3
1.1 Relazione metodologica preliminare-Documento di Scoping VAS”	3
1.2 Soggetti interessati alla procedura di VAS.....	3
1.3 Pareri pervenuti sulla relazione metodologica preliminare-Documento di scoping VAS	4
1.4 Rapporto ambientale e Valutazione di Incidenza (Format screening di V.INC.A. per Piani/Programmi/Interventi/Attività -PROPONENTE).....	11
1.4.1 Pareri pervenuti sul rapporto ambientale	16

PREMESSA

Il seguente documento denominato “**Dichiarazione di sintesi**” è relativo al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e Valutazione di Incidenza (V.INC.A.) del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e dei suoi 4 piani connessi (Piano del Trasporto Pubblico Urbano, Piano Urbano della Sosta, Piano della Logistica Sostenibile e Biciplan) dell’area urbana di Aosta secondo quanto stabilito dall’art.17 del D.Lgs. 152/2006 “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii. e dall’art.13 comma 1 della l.r. n.12 del 26 Maggio 2009 della Regione Autonoma della Valle d’Aosta “*Disposizioni per l’adempimento degli obblighi della Regione autonoma Valle d’Aosta derivanti dall’appartenenza dell’Italia alle Comunità europee. Attuazione delle direttive 2001/42/CE, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente, e 2011/92/UE (*), concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati. Disposizioni per l’attuazione della direttiva 2006/123/CE, relativa ai servizi nel mercato interno e modificazioni di leggi regionali in adeguamento ad altri obblighi comunitari. Legge comunitaria 2009*”.

Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** per il Comune di Aosta che tiene insieme un’area di studio che abbraccia i 15 Comuni della Plaine de la Valle d’Aoste, costituisce un importante quadro strategico in una visione di sistema della mobilità urbana, integrata con gli sviluppi urbanistici dell’area. Si compone dei seguenti strumenti:

- Piano del trasporto pubblico urbano
- Piano urbano della sosta
- Piano della logistica sostenibile
- Biciplan o piano della mobilità ciclistica.

Sono stati redatte 4 differenti relazioni, una per ogni piano di settore (C5SPR053 “Piano del trasporto pubblico urbano”, C5SPR063 “Piano Urbano della sosta”, C5SPR072 “Piano della Logistica Sostenibile” e C5SPR013 “Biciplan di Aosta”), che vanno poi a confluire nella relazione generale del PUMS C5SPR044 Proposta di Piano”.

All’interno del PUMS, infatti, al fine di rendere unico il procedimento di VAS, confluiscono tutte le tematiche dei piani sopra citati.

Il Piano è stato elaborato in coerenza con la normativa europea e con la normativa nazionale in materia.

In particolare, il quadro di riferimento normativo per la redazione del Piano è rappresentato dalla Legge n.340/2000 e s.m.i. e dalle "Linee Guida" per i PUMS emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio il Personale ed i Servizi Generali (Decreto 4 agosto 2017 - Linee guida PUMS modificato e integrato con Decreto del Ministero Infrastrutture e Trasporti 396/2019) che ai sensi del D.Lgs. 16 dicembre 2016 n.257 art.3 comma 7 ha la finalità di favorire l’applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, di seguito PUMS, su tutto il territorio nazionale.



1 PUMS-VAS-VINCA DELL'AREA URBANA DI AOSTA: PROCEDIMENTO INTEGRATO

1.1 Relazione metodologica preliminare-Documento di Scoping VAS”

La redazione del PUMS e dei suoi piani di settore connessi (Piano del trasporto pubblico urbano, Piano urbano della sosta, Piano della logistica sostenibile, Biciplan o piano della mobilità ciclistica) dell'area urbana di Aosta è stata accompagnata fin dai suoi passi iniziali dalla considerazione degli aspetti ambientali.

Nel febbraio 2022 è stata consegnata la “Relazione metodologica preliminare-Documento di scoping VAS (C5SVR010)” redatta ai sensi dell'art. 9 e secondo i contenuti dell'Allegato D della l.r. n.12 del 26 maggio 2009.

Tale documento ha permesso di attivare la fase di consultazione, di definire l'ambito di influenza, gli obiettivi e le finalità del PUMS e dei suoi piani di settore connessi, di specificare la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel successivo documento di “Rapporto Ambientale” e di evidenziare le criticità ambientali dell'area di studio.

Nel documento preliminare sono stati presi in considerazione gli obiettivi di sostenibilità ambientale stabiliti a livello nazionale e internazionale e il quadro di riferimento programmatico e pianificatorio che hanno avuto ruolo “guida” per l'intero iter di formazione del PUMS e dei suoi piani di settore connessi dell'area urbana di Aosta.

Il documento di Relazione metodologica preliminare-Documento di scoping ha avuto anche la finalità di mettere in evidenza come all'interno della procedura di Valutazione Ambientale Strategia (VAS) dovesse essere prevista anche la Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) in un unico procedimento.

1.2 Soggetti interessati alla procedura di VAS

Tra i soggetti interessati alla procedura di VAS ci sono:

Autorità proponente: Comune di Aosta Area T1 Pianificazione territoriale, mobilità, verde pubblico, ambiente e sviluppo sostenibile

Autorità procedente: Comune di Aosta

Autorità competente: Regione Autonoma Valle d'Aosta Assessorato Ambiente, trasporti e mobilità sostenibile

Soggetti competenti in materia territoriale ed ambientale: individuati dall'Autorità competente in accordo con l'Autorità proponente con prot.16287/2022 del 4/04/2022.

Pubblico: una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone; (l.r. n.12 del 26 Maggio 2009 art.2 punto 1 lett.t)

L'intero percorso di redazione del PUMS e dei suoi piani di settore connessi è stato caratterizzato da un intenso **processo partecipativo**:

- 21-22/09/2021 (Comune di Aosta)-evento di lancio
- 13/10/2021 (videocall)
- 18/11/2021 (Comune di Aosta)
- 22/03/2022 (videocall)
- 08/09/2022 (videocall)
- 13/09/2022 (videocall)
- 27/09/2022 (laboratori partecipati)
- 28/09/2022 (laboratori partecipati)
- 17/10/2022 (videocall)
- 19/10/2022 (videocall)
- 17/11/2022 (videocall-presentazione bozza PUMS)
- 21/12/2022 (videocall)
- 19/01/2023 (videocall)
- 24/01/2023 (videocall)
- 25/01/2023 (videocall)
- 27/01/2023 (videocall)
- 10/02/2023 (Comune di Aosta) presentazione PUMS alla Giunta Comunale
- 15/02/2023 (videocall)
- 23/03/2023 (videocall)
- 20/04/2023 (videocall)
- 05/07/2023 (Comune di Aosta) presentazione del PUMS e dei piani di settore connessi alla cittadinanza
- 06/07/2023 (Comune di Aosta) incontro con city logistic
- 17/10/2023 (videocall)

1.3 Pareri pervenuti sulla relazione metodologica preliminare-Documento di scoping VAS

A seguito del periodo di consultazione sono pervenute le osservazioni/contributi da parte dei seguenti soggetti:

- **Regione Autonoma Valle d'Aosta Assessorato Ambiente, trasporti e mobilità sostenibile (in qualità di autorità competente)**
- **Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali**
- **Dipartimento ambiente**
- **Dipartimento programmazione , risorse idriche e territorio**
- **Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette**
- **ARPA Valle d'Aosta**

Le osservazioni/contributi sono state incasellate in tabelle diverse in base al Soggetto che ha fornito il contributo, riportando nella colonna di destra le relative risposte da parte dello scrivente.

Regione Autonoma Valle d'Aosta Assessorato Ambiente, trasporti e mobilità sostenibile	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>1) <i>In riferimento ai Piani connessi con il PUMS citati nel cap. 3, si richiede che venga adeguatamente illustrata la correlazione dei citati Piani, nonché i contenuti dei medesimi (Piano del Trasporto Pubblico Urbano, Piano Urbano della Sosta, Piano della Logistica Sostenibile e Biciplan); nella relazione metodologica infatti non risulta chiaro se trattasi di pianificazioni successive al PUMS, oppure se gli stessi documenti rappresentano parti costituenti il PUMS (singoli Piani di dettaglio), e quindi come tali debbano essere oggetto di valutazione in sede della presente VAS.</i></p>	<p>Come descritto al capitolo 3 il PUMS si compone dei piani di settore (Piano del trasporto pubblico urbano, piano urbano della sosta, piano della logistica sostenibile e Biciplan).</p> <p>Nello specifico sono state redatte 4 differenti relazioni, una per ogni piano di settore, che vanno poi a confluire nella relazione generale del PUMS.</p> <p>All'interno del PUMS, infatti, al fine di rendere unico il procedimento di VAS, confluiscono tutte le tematiche dei piani sopra citati.</p>
<p>2) <i>Si sottolinea, inoltre, che l'analisi di sostenibilità ambientale del Piano dovrà prevedere anche l'illustrazione delle eventuali alternative strategiche prese in considerazione (conseguenti anche allo sviluppo dell'analisi S.W.O.T. indicata nella Relazione metodologica).</i></p>	<p>Nel quadro sinottico predisposto nella relazione di piano C5SPR041 "Proposta di Piano (2° Rapporto PUMS)" sono contenuti gli interventi alternativi</p>
<p>3) <i>Si sottolinea l'importanza che venga adeguatamente sviluppata l'analisi di coerenza esterna verticale ed orizzontale al fine di verificare la compatibilità degli obiettivi del Piano con gli strumenti di pianificazione e normativi sovraordinati, oltre che di pari livello, al fine di individuare correlazioni/sinergie, e/o eventuali contrasti.</i></p> <p><i>Come opportunamente già evidenziato nel capitolo, si sottolinea la particolare importanza che assume l'analisi di coerenza esterna (anche nell'ambito delle successive azioni di monitoraggio) del Piano in argomento con gli obiettivi e le azioni previste dal Piano regionale per il risanamento, il miglioramento ed il mantenimento dell'aria.</i></p>	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato elaborato contenendo quanto richiesto (capitolo 9 della presente relazione)</p>
<p>4) <i>Si richiede di considerare nel relativo capitolo del Rapporto ambientale anche le eventuali necessità di misure di mitigazione relative alle azioni che possono portare ad interventi a carattere infrastrutturale, sebbene le medesime saranno poi puntualmente declinate in fase autorizzati va dei vari progetti.</i></p>	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato elaborato contenendo quanto richiesto (capitolo 14 della presente relazione)</p>
<p>5) <i>In generale si sottolinea l'importanza che il monitoraggio ambientale sia adeguatamente illustrato ed approfondito nel Rapporto ambientale, esplicitando i vari indicatori utilizzati, le tempistiche</i></p>	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato elaborato contenendo quanto richiesto (capitolo 15 della presente relazione)</p>

Regione Autonoma Valle d'Aosta Assessorato Ambiente, trasporti e mobilità sostenibile	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>previste per la raccolta e predisposizione dei reports, oltre che le risorse tecniche e finanziarie necessarie alla realizzazione delle attività di monitoraggio, ed i ruoli dei diversi soggetti che interverranno nella raccolta/elaborazione/restituzione dei dati.</p> <p>6) Per quanto riguarda la proposta di indicatori presenti nel suddetto capitolo, premesso che l'analisi dei medesimi sarà approfondita da parte dei soggetti competenti consultati in sede di VAS anche nelle successive fasi (a seguito dell'esame del Rapporto ambientale e dei documenti di Piano), rispetto a quanto proposto si richiede di tenere debitamente in conto le osservazioni formulate già in questa fase dai soggetti competenti consultati.</p>	

Dipartimento Soprintendenza per i beni e le attività culturali	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>7) La tavola - Codici di siti, Beni e Aree di Specifico Interesse contiene alcune imprecisioni; difatti è tratta dal PTP (entrato in vigore 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 NAPTP 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;</p>	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato modificato contenendo quanto richiesto (paragrafo 11.5 della presente relazione)</p>
<p>8) la tavola - Vincoli paesaggistici trae anch'essa i dati dal PTP. Questa contiene tre imperfezioni, che sono state superate dall'adeguamento dei PRG sopra richiamato:</p> <p>1) la legge n. 431 del 1985 è stata abrogata e sostituita dal d.lgs n. 490 del 1999, a sua volta rimpiazzato dal vigente d.lgs n. 42 del 2004;</p> <p>2) non sono stati riportati, per lo meno in legenda, i vincoli di cui al d.lgs n. 42 del 2004, art. 136,</p> <p>3) il vincolo dei 150 m dai corsi d'acqua è stato preso dal centro dell'alveo e non dall'e sponde, come stabilito dal d.lgs n. 42 del 2004, art. 142, _c omma 1, lett: c);</p>	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato modificato contenendo quanto richiesto (paragrafi 11.4 e 11.5 della presente relazione)</p>

Dipartimento Soprintendenza per i beni e le attività culturali	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>4) <i>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);</i></p> <p>5) <i>le aree archeologiche sono delimitate sulle tavole PI dei PRG; mentre sulle tavole P4 sono inserite le aree di interesse archeologico (sono sottoposte a particolari limitazioni e disciplina)</i></p>	

Dipartimento ambiente	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>9) <i>relativamente al quadro di riferimento programmatico e pianificatorio illustrato al capitolo 8, si segnala la necessità di considerare anche:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>il Quadro strategico regionale di sviluppo sostenibile 2030, approvato con DGR 968 del 2 agosto 2021;</i> - <i>la Strategia regionale di adattamento al Cambiamento Climatico, approvata con DGR 1557 del 29 novembre 2021;</i> - <i>il Piano regionale della Prevenzione 2020-2025, approvato con DGR 1654 del 6 dicembre 2021, in particolare i programmi predefiniti PP02, comunità attive e PP09, ambiente, clima e salute che promuovono entrambi, attraverso azioni di educazione ambientale e sensibilizzazione ad una mobilità sostenibile attiva, pedonale e ciclabile, l'ampliamento e la fruizione delle piste ciclabili.</i> 	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato modificato contenendo quanto richiesto (paragrafi 8.2, 8.3, 8.7 della presente relazione)</p>
<p>10) <i>Si chiede, inoltre, di valutare, a completamento del quadro ambientale di riferimento, definito al capitolo 10 Possibili effetti ambientali delle azioni PUMS e dei piani connessi, la componente ambientale e territoriale dell'"ecosistema urbano", inteso come insieme delle infrastrutture verdi e blu urbane da salvaguardare, potenziare o creare, della valorizzazione e recupero delle biodiversità già esistenti.</i></p>	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato modificato contenendo quanto richiesto (paragrafo 11.4 della presente relazione)</p>
<p>11) <i>Sempre in riferimento al capitolo 10, .relativo agli effetti ambientali derivanti dalle azioni del PUMS, si chiede di fare riferimento alle possibili sovrapposizioni di effetti con altre attività di cantiere derivante da altri lavori in fase di programmazione (per es. scavi per posa cavi tecnologici, riscaldamento ecc...).</i></p>	<p>Osservazione non correlabile ad un PUMS, in quanto piano strategico della mobilità sostenibile</p>

Dipartimento ambiente	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>12) Infine, a titolo collaborativo, si segnalano alcuni refusi all'interno della matrice SWOT:</p> <p>- Il sistema della mobilità e i profili di accessibilità - punti di forza: si fa riferimento alla grande area strategica già individuata ed approfondita da una serie di piani e studi, collocata a cerniera tra autostrada, ferrovia e centro cittadino", definendola "Porta nord". Si tratta, invece, di una porzione di territorio posizionata a Sud del capoluogo. Nei punti di forza della matrice - Sosta e parcheggi, si richiama nuovamente la porta Nord. Tra i punti di debolezza, si fa riferimento all'Insufficiente permeabilità tra la città e la parte NORD del territorio, anche per la presenza della ferrovia. In realtà, la ferrovia corre principalmente a sud della città.";</p>	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato modificato contenendo quanto richiesto (capitolo 4 della presente relazione)</p>

Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>13) Si ricorda di annoverare, all'interno dell'analisi dei vincoli territoriali presenti, anche quelli di cui agli artt. 35, 35 comma 2 e art. 36 della l.r. 11/1998, nonché l'interferenza dell'area in esame con il demanio idric regionale."</p>	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato modificato contenendo quanto richiesto (paragrafo 11.2 della presente relazione)</p>

Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>14) "In relazione alla nota, n. prot. 2460/TA del 04 aprile 2022, visto il contenuto del rapporto preliminare di valutazione ambientale relativo alla VAS in oggetto che prevede la predisposizione, all'interno del Rapporto- ambientale, dello studio di Incidenza secondo le linee guida nazionali approvate con DGR n.1718/2021, per quanto di competenza, non si formulano ulteriori osservazioni in merito.";</p>	<p>La valutazione di incidenza è presente in allegato alla presente relazione</p>

ARPA Valle d'Aosta	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>15) Si evidenzia l'opportunità di promuovere la tutela degli idrosistemi, ad esempio tramite il posizionamento di cartelloni, segnaletica e altri supporti informativi, lungo i percorsi ciclabili che costeggiano la Dora Baltea, il Buthier e la rete irrigua urbana nonché la necessità di mettere attivamente in connessione la rete ciclabile urbana con le ciclovie turistiche che attraversano la regione e la collegano</p>	<p>Tale tematica non risulta essere attinente al PUMS in quanto piano strategico della mobilità sostenibile.</p>

ARPA Valle d'Aosta	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>con Svizzera, Francia e Piemonte e si sviluppano prioritariamente lungo corsi d'acqua naturali e artificiali.</p>	
<p>16) In relazione allo sviluppo della mobilità ciclistica si evidenzia l'inopportunità che all'interno di aree oggetto di procedimenti di bonifica si associno percorsi ciclabili delle aree ricreative/sportive attrezzate. Alcune di queste, infatti, sono ad esempio già presenti all'interno delle ex aree Cogne.</p>	<p>Il Biciplan di Aosta (C5SPR011) ha tenuto conto di tale osservazione/contributo</p>
<p>17) Per quanto riguarda la componente rumore si inoltrano le seguenti osservazioni: Tra le fonti citate nella Relazione preliminare ambientale da cui sono stati estratti gli obiettivi di sostenibilità ambientale andrebbero citati anche le seguenti, che si riferiscono in particolare al controllo e alla riduzione del rumore ambientale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - The Environmental Noise Directive (2002/49/EC); - Environmental noise in Europe 2020 - European Environment Agency (EEA), Report - Quiet areas in Europe, The environment unaffected by noise pollution - European Environment Agency (EEA), Report No 14/2016; 	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato integrato contenendo quanto richiesto (capitolo 7 della presente relazione)</p>
<p>18) Tra i Piani programmatici di riferimento ci sarebbero da inserire anche il Piano di classificazione acustica (che viene citato nel capitolo 9.5) e il Piano di risanamento acustico che il comune di Aosta ha adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 227 del 20 dicembre 2001.</p>	<p>Il Piano di classificazione acustica è stato considerato nel paragrafo 11.6 "Rumore e vibrazioni"</p>
<p>19) Al paragrafo 9.5 "Rumore e vibrazioni", che si riferisce al quadro di riferimento ambientale, non sono riportati i dati sul rumore relativi alla città di Aosta pur essendo a disposizione la mappatura acustica strategica di tutta la città (inviata al comune con relazione prot. n. 2296 del 27/02/2018), redatta dall'ARPA VdA nell'anno 2016, e numerosi punti di monitoraggio dell'inquinamento acustico. Si fa presente che i dati sono disponibili sul sito dell'ARPA https://www.arpa.vda.it/it/agenti-fisici/rumore-ambientale/risultati-dei-monitoraggi. Per la redazione del P.U.M.S. il comune di Aosta ha inoltre richiesto i dati ad ARPA VdA (richiesta dati PG prot. n. 52210 del 12/11/2021): i dati di sintesi di alcuni punti della rete di monitoraggio periodica sono stati trasmessi al Comune di Aosta insieme ai dati di qualità dell'aria con prot. ARPA VdA n. 14437 del 25/11/2021. Si fa inoltre presente che altri dati sul rumore nella città di Aosta sono reperibili presso</p>	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato integrato contenendo quanto richiesto (paragrafo 11.6 della presente relazione)</p>

ARPA Valle d'Aosta	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p><i>rapporti quali Rapporto Ambiente urbano, Rapporto Istat e Rapporto di Legambiente;</i></p>	
<p>20) <i>Si richiede che vengano individuati altri indicatori ambientali sul rumore, oltre a quello presente nel rapporto preliminare che riguarda, in modo generale, i livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare espresso come % di residenti esposti a livelli di rumore > 55/65 dBA. Tenendo conto dei dati già a disposizione, che potranno essere aggiornati negli anni futuri con ulteriori monitoraggi e aggiornamenti della mappatura acustica, si suggeriscono indicatori di confronto tra i principali parametri acustici previsti dalla normativa (Leq24h, L06- 22, L22-06 ecc.) e la variazione della percentuale di popolazione esposta al rumore prevista dal Dlgs 194/2005 su classi di distribuzione dei decibel (intervalli 55-59, 60-64, 65-69, 70- 74, >75 per il valore Lden o Lday e intervalli 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70 per il valore Lnight).</i></p>	<p>Gli indicatori ambientali sul rumore che si possono estrarre da modello sono quelli riportati in relazione. Si precisa che gli indicatori si riferiscono alle emissioni dovute al solo traffico veicolare e non tengono conto di altri sorgenti di rumore. Pertanto, anche in vista dell'attività di monitoraggio, i confronti dovranno essere fatti con indicatori ricavati allo stesso modo, ovvero con il rumore prodotto dal solo traffico veicolare che può essere ricavato a partire dagli stessi dati di partenza (rete stradale assegnata). Non è possibile, invece, metterli a confronto con dati rilevati da centraline ARPA perché questi rilevano il rumore effettivo in una certa area, dovuto a tutte le sorgenti presenti, e non solo al traffico veicolare.</p> <p>I dati delle centraline possono essere messi in relazione tra loro (dati ricavati dalle stesse centraline in momenti diversi). Ci si aspetta che il rumore rilevato dalle centraline negli orizzonti temporali futuri, nel caso in cui non cambino le condizioni al contorno, ovvero le sorgenti di rumore nei pressi delle zone di rilievo non cambiassero, sia minore nel tempo per effetto di una diminuzione dell'inquinamento acustico dovuto al traffico</p>
<p>21) <i>In relazione agli obiettivi di realizzazione e completamento di nuovi percorsi ciclabili, si ritiene necessario raccomandare di tenere conto opportunamente della presenza dello stabilimento industriale dell'acciaieria Cogne Acciai Speciali, in relazione alle ricadute sulla qualità dell'aria e sulle deposizioni atmosferiche nelle immediate vicinanze dei confini dello stabilimento, al fine di assicurare la tutela della salute dei fruitori della rete ciclabile;</i></p>	<p>Il Bicipan di Aosta (C5SPR011) ha tenuto conto di tale osservazione/contributo</p>
<p>22) <i>Per quanto riguarda gli indicatori ambientali di realizzazione e di risultato individuati per valutare l'effettivo perseguimento dell'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria nell'area urbana di Aosta, riportati nella tabella di pag. 74 e seguenti, si ritiene necessario che venga specificata, per ciascun indicatore, la fonte dei dati che verrà presa a riferimento</i></p>	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato elaborato contenendo quanto richiesto (capitolo 15 della presente relazione)</p>
<p>23) <i>Infine, si raccomanda che gli indicatori ambientali associati alle azioni previste dall'attuazione del Piano siano quantificabili attraverso dati che prendano in considerazione le effettive misure messe in atto (es. percentuale di riduzione dei veicoli endotermici rispetto al numero attuale). In tal senso, particolare importanza rivestirà la creazione di un canale di comunicazione tra il</i></p>	<p>Il documento di rapporto ambientale è stato elaborato contenendo quanto richiesto (capitolo 15 della presente relazione)</p> <p>Relativamente alla creazione di un canale di comunicazione tra il gestore dei suddetti dati ambientali e il responsabile del monitoraggio delle</p>

ARPA Valle d'Aosta	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>gestore dei suddetti dati ambientali e il responsabile del monitoraggio delle azioni del Piano.</p>	<p>azioni si rimanda alle decisioni dell'amministrazione comunale</p>
<p>24) In riferimento alla Relazione metodologica preliminare, si chiede di inserire nel contesto del cap. 9 "Quadro ambientale di riferimento" il tema relativo all'emissione di campo magnetico generato dalla corrente elettrica a 50Hz, come punto 7) Radiazioni non ionizzanti ELF.</p> <p>La richiesta scaturisce dal fatto che nel Piano si evidenzia la necessità di orientare la popolazione all'uso di mezzi per la mobilità elettrica e ciò comporta sicuramente un aumento di richiesta di corrente elettrica. Pur tenendo in considerazione che occorre rispettare i limiti normativi all'atto dell'installazione di nuovi impianti per la distribuzione dell'energia elettrica, ciò che potrebbe aumentare è l'esposizione della popolazione in alcuni luoghi. Si rammenta, a tal proposito, che ARPA VdA su commissione del comune di Aosta aveva svolto negli anni 2006-2008 un lavoro di misura dei valori del campo magnetico generato da elettrodotti di alta; di media e di bassa tensione su tutto il territorio comunale (rif. prot. ARPA VdA n. 2329 del 21/03/2008). Tale studio potrebbe essere preso come punto di partenza per verificare, a seguito dei lavori di installazione dei nuovi impianti di ricarica e della eventuale modifica della rete di distribuzione dell'energia elettrica, l'eventuale aumento medio e/o puntuale dell'esposizione della popolazione."</p>	<p>Il Piano propone di ubicare delle colonnine elettriche in corrispondenza delle cerniere di mobilità. Tali cerniere, avendo la funzione di ridurre il traffico all'interno del centro urbano di Aosta e di favorire lo split modale con modalità più sostenibili (auto/bici elettriche, utilizzo del tpl) sono dislocate all'esterno delle zone più popolate di Aosta.</p> <p>La finalità di tale proposta è quella di ridurre l'utilizzo dei mezzi a combustione incentivando l'utilizzo di mezzi ambientalmente più sostenibili. Nelle successive fasi di progettazione quando sarà nota la tipologia di centralina da installare si potrà stimare con precisione l'incremento medio e/o puntuale dell'esposizione della popolazione</p> <p>Si sottolinea inoltre che il Piano da un'indicazione generica e non vincolante dell'ubicazione delle colonnine elettriche, in quanto il PUMS per sua natura non è un piano attuativo né un piano che ha capacità conformativa diretta dei suoli. Ciò permetterà anche l'eventuale spostamento delle centraline rispetto alla proposta PUMS.</p>

1.4 Rapporto ambientale e Valutazione di Incidenza (Format screening di V.INC.A. per Piani/Programmi/Interventi/Attività -PROPONENTE)

Nell'Aprile 2023 sono stati redatti, parallelamente ai documenti del PUMS e dei suoi piani di settore connessi, il **Rapporto Ambientale** (che al suo interno contiene anche la documentazione relativa alla Valutazione di Incidenza Ambientale- *Format screening di V.INC.A. per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività-PROPONENTE*) e la **Sintesi non tecnica** considerando che il PUMS non è un piano attuativo né un piano che ha capacità conformativa diretta dei suoli ma è un piano di settore che concorre alla formazione dei piani urbanistici generali come strumento di supporto per le scelte relative alle politiche di traffico e del trasporto pubblico.

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

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

Il **rapporto ambientale** è stato redatto ai sensi dell'art.10 e secondo i contenuti dell'Allegato E della l.r. n.12 del 26 maggio 2009.

La **Valutazione di Incidenza** che si è espletata tramite la compilazione del "Format screening di V.INC.A. per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività-PROPONENTE" è stata redatta secondo i contenuti dell'allegato B della D.G.R. n.1718 del 30 dicembre 2021 della Regione Valle d'Aosta.

Il documento di **Rapporto ambientale** ha avuto la finalità di valutare la sostenibilità ambientale delle azioni del PUMS e dei suoi piani di settore connessi ed è stato da ausilio per la loro definizione.

La valutazione è iniziata con lo studio dei punti di forza e dei punti di debolezza dell'area urbana di Aosta.

Ciò ha permesso, tramite l'**analisi SWOT**, di individuare specifiche strategie ed azioni per il PUMS e per i suoi piano di settore connessi.

Successivamente è stato analizzato il **quadro di riferimento della pianificazione sovraordinata al PUMS** e sono quindi stati presi in considerazione i seguenti piani: Piano Territoriale Paesistico (PTP), Quadro strategico regionale di sviluppo sostenibile 2030, Strategia regionale di adattamento al cambiamento climatico, Piano Regionale dei Trasporti – Regione Autonoma della Valle d'Aosta (Proposta di Piano), Piano Regionale della Mobilità ciclistica (Bozza), Piano regionale per il risanamento, il miglioramento e il mantenimento della qualità dell'aria, Legge regionale n.6 (8 Ottobre 2019); Principi e disposizioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile, Piano Regionale della Prevenzione 2020-2025, Roadmap per una Valle d'Aosta Fossil Fuel Free al 2040, Piano Energetico Ambientale della Valle d'Aosta (PEAR), Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima PAESC (Settembre 2021), Piano generale del traffico urbano PGTU (Giugno 2021).

Inoltre, gli **obiettivi di sostenibilità ambientale** stabiliti a livello comunitario, internazionale e nazionale hanno avuto un ruolo "guida" per l'intero percorso di redazione del PUMS e dei suoi piani di settore connessi.

Parallelamente sono state analizzate tutte le **componenti di interesse del PUMS e dei suoi piani connessi** (aria e inquinamento atmosferico e cambiamenti climatici, acqua e risorse idriche, suolo, biodiversità ed ecosistema urbano, paesaggio, rumore e vibrazioni e popolazione e salute umana) al fine di avere un quadro di riferimento ambientale.

Sono state redatte delle **matrici di coerenza esterna** tra gli obiettivi del Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale e tra gli obiettivi del Piano e gli obiettivi della pianificazione sovraordinata.

Da tali matrici emerge una **forte coerenza** tra i vari obiettivi.

La non pertinenza è invece frutto della mancata correlazione del singolo obiettivo del PUMS con il singolo obiettivo specifico dei Piani del Quadro programmatico e pianificatorio.

Elevata coerenza emerge anche dall'analisi di **coerenza interna** effettuata tra gli obiettivi generali o MACRO OBIETTIVI, gli obiettivi specifici e le azioni del PUMS e dei piani di settore connessi dell'area urbana di Aosta.

Tale coerenza ha avuto la finalità di dimostrare come gli obiettivi sono stati raggiunti per mezzo delle azioni.

In seguito alla **valutazione qualitativa** sulla efficacia delle azioni del PUMS e dei suoi piani connessi rispetto alle componenti ambientali, sociali ed economiche si è potuto affermare che tutte le azioni risultano essere indirizzate alla sostenibilità ambientale sociale ed economica, attraverso interventi che oltre a ridurre le emissioni climalteranti e acustiche mirano a configurare azioni e politiche finalizzate al miglioramento della qualità della vita del cittadino puntando al riequilibrio dello "split modale", alla riduzione dei tempi di spostamento e alla riduzione dell'incidentalità.

Le **valutazioni quantitative delle azioni del PUMS e dei suoi piani di settore connessi** sono state effettuate mediante modello di simulazione del traffico che ha stimato, attraverso l'utilizzo di un modulo del software, le emissioni degli inquinanti nei diversi scenari in cui si articola il piano: attuale, riferimento, progetto di breve-medio e medio-lungo periodo.

Dalle analisi condotte emerge che, come riportato in tabella, la progressiva attuazione degli interventi previsti fin dallo scenario di riferimento consentirà di ridurre la produzione di sostanze inquinanti e climalteranti con valori sempre più significativi sia con il passare degli anni sia con il passaggio da Scenario di Riferimento a quello di Piano nel quale le politiche e le azioni intervengono in maniera decisa nell'area urbana di Aosta.

RETE URBANA	ORA DI PUNTA DELLA MATTINA 07:30 - 08:30			
	Unità di misura	Scenario di riferimento	Scenario di progetto	Differenze rispetto allo scenario di riferimento
Consumo carburante / Emissioni Gassose				
Consumo di carburante totale	g/h	4.460.664	3.848.016	612.648
NOx: quantità di ossidi di azoto e loro miscele	g/h	34.674	29.916	4.758
CO: quantità di monossido di carbonio	g/h	50.196	43.437	6.759
PM10: quantità di polveri sottili PM10	g/h	4.797	4.179	618
PTS: quantità di polveri totali sospese	g/h	6.356	5.545	811
CO2: quantità di anidride carbonica	g/h	14.072.638	12.139.799	1.932.839
N2O: quantità di protossido di azoto	g/h	330	285	44
CH4: quantità di metano	g/h	497	434	63

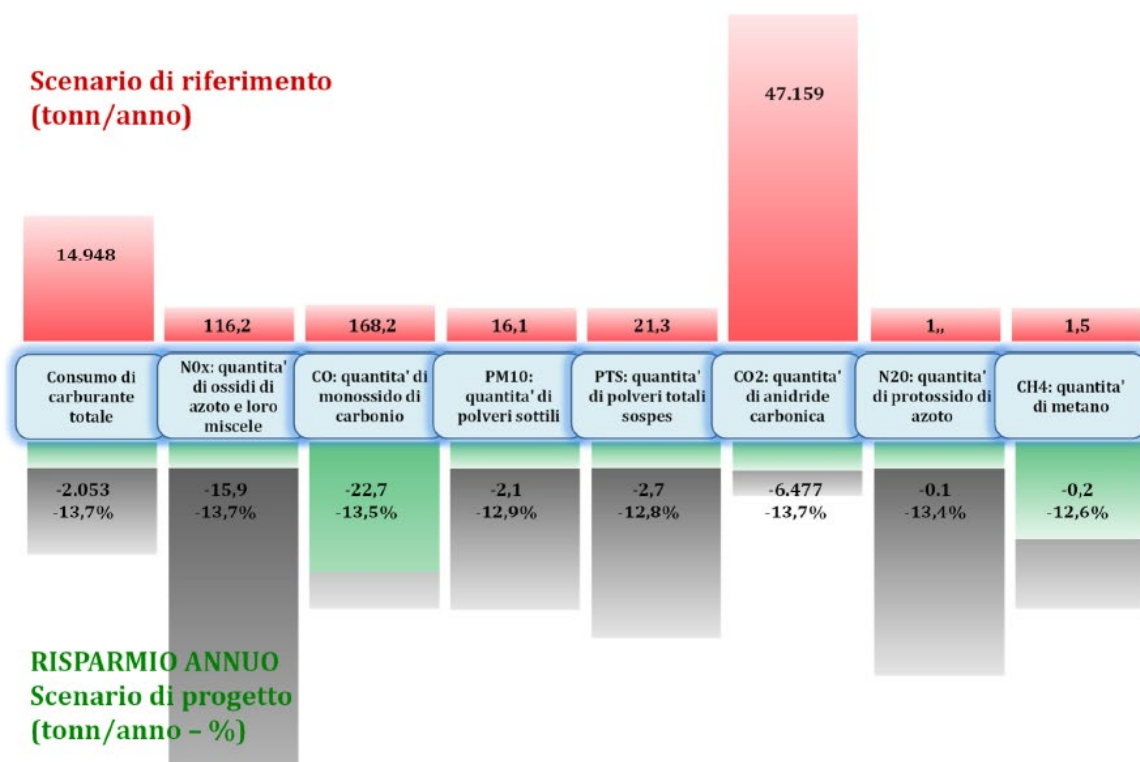
Confronto tra lo scenario di progetto e lo scenario di riferimento

Confronto tra lo scenario di progetto e lo scenario di riferimento (ora di punta della mattina 07:30 – 08:30)

RETE URBANA	VALORI ANNO				Risparmio percentuale
	Unità di misura	Scenario di riferimento	Scenario di progetto	Risparmi/anno (tonnellate)	
Consumo carburante / Emissioni Gassose					
Consumo di carburante totale	tonn/anno	14.948,4	12.895,3	2.053,1	13,7%
NOx: quantità di ossidi di azoto e loro miscele	tonn/anno	116,2	100,3	15,9	13,7%
CO: quantità di monossido di carbonio	tonn/anno	168,2	145,6	22,7	13,5%
PM10: quantità di polveri sottili PM10	tonn/anno	16,1	14,0	2,1	12,9%
PTS: quantità di polveri totali sospese	tonn/anno	21,3	18,6	2,7	12,8%
CO2: quantità di anidride carbonica	tonn/anno	47.159,7	40.682,5	6.477,3	13,7%
N2O: quantità di protossido di azoto	tonn/anno	1,1	1,0	0,1	13,4%
CH4: quantità di metano	tonn/anno	1,7	1,5	0,2	12,6%

Confronto tra lo scenario di progetto e lo scenario di riferimento

Confronto tra lo scenario di progetto e lo scenario di riferimento (valori anno)



Scenario di lungo periodo e relativo scenario di riferimento

Scenario di lungo periodo e relativo scenario di riferimento

Parallelamente, come si evince dalla tabella sottostante, è stata effettuata un'analisi delle emissioni acustiche tramite il calcolo dei seguenti indicatori:

- **Livello di esposizione al rumore da traffico veicolare (db):** stimato, con formula CNR 1980, come media pesata sulla lunghezza degli archi stradali interni al Comune di Aosta, relativamente al rumore emesso a 5 metri dalla sorgente (mezzeria della corsia stradale) in ora di punta del mattino tenendo conto della quantità del flusso veicolare, della sua composizione e della velocità di transito in ora di punta del mattino nel giorno ferialo tipo (dati forniti in output dal modello di simulazione);
- **riduzione dell'inquinamento acustico - livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare (%):** percentuale di riduzione, rispetto allo scenario attuale, della distanza alla quale si immettono 60db, calcolata come media pesata sulla lunghezza degli archi stradali interni al Comune di Aosta, in ora di punta del mattino tenendo conto della quantità del flusso veicolare, della sua composizione e della velocità di transito in ora di punta del mattino nel giorno ferialo tipo (dati forniti in output dal modello di simulazione);

Indicatore	Udm	Stato attuale	RBM	RML	PBM	PML
Livello di esposizione al rumore da traffico veicolare	db	69	69	69	69	69
Variazione dell'inquinamento acustico rispetto all'attuale: livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	% residenti esposti a >60 dBA	0.0%	-5.3%	-5.0%	-5.0%	-6.4%

Indicatori stimati con la formula CNR 1980

All'interno del documento di Rapporto Ambientale, una sezione è stata dedicata alle **possibili indicazioni di misure di mitigazione ambientale** e alle **indicazioni da tenere in considerazione per le successive fasi di progettazione** (secondo quanto prescritto nel punto g) dell'Allegato VI del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.).

L'ultima sezione del documento di Rapporto Ambientale è dedicata al **piano di monitoraggio** del PUMS e dei suoi piani di settore connessi che presenta un set di indicatori formulato per la misura delle politiche adottate.

La **Valutazione di Incidenza** è stata espletata tramite la compilazione del "Format screening di V.INC.A. per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività-PROPONENTE" è stata redatta secondo i contenuti dell'allegato B della D.G.R. n.1718 del 30 Dicembre 2021 della Regione Valle d'Aosta.

Dalla sovrapposizione degli interventi del PUMS e dei piani connessi con i Siti Rete Natura 2000 effettuata all'interno del Format non risultano esserci interferenze dirette.

Inoltre tra gli interventi del Piano e i Siti Rete Natura 2000 sono presenti elementi di discontinuità o barriere fisiche come (centri abitati sparsi, Fiume Dora Baltea, aeroporto).

La Valutazione di incidenza si è concluso affermando che nel complesso tutte le azioni del PUMS risultano essere indirizzate alla sostenibilità ambientale sociale ed economica, attraverso interventi che, oltre a ridurre le emissioni climalteranti e acustiche mirano a configurare azioni e politiche finalizzate al miglioramento della qualità della vita del cittadino puntando al riequilibrio dello "split modale", alla riduzione dei tempi di spostamento e alla riduzione dell'incidentalità.

Le azioni del PUMS contribuiranno nel complesso a ridurre la pressione antropica nei confronti dei siti Rete Natura 2000 presenti in termini di riduzioni di emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche.

il PUMS e suoi piani di settore connessi con il Rapporto Ambientale, lo Studio di Incidenza e la Sintesi non Tecnica sono stati adottati con delibera della Giunta comunale n.87 del 07/06/2023.

1.4.1 Pareri pervenuti sul rapporto ambientale

A seguito del periodo di consultazione sui documenti adottati sono pervenute le osservazioni/contributi da parte dei seguenti soggetti:

- Regione Autonoma Valle d'Aosta Assessorato opere pubbliche, territorio e ambiente, Dipartimento ambiente Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria (in qualità di autorità competente)
- Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio
- Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile¹
- Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali
- ARPA Valle d'Aosta
- Dipartimento sviluppo economico ed energia
- Dipartimento ambiente
- Struttura pianificazione territoriale
- Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette

Le osservazioni effettuate dai Soggetti sopra elencati, i cui contenuti riguardano esclusivamente i documenti di piano/progetto del PUMS e dei suoi 4 piani di settore, trovano riscontro all'interno del documento C5SPR082.

¹ Il Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile ha formulato sole osservazioni riguardano i documento di piano/progetto del PUMS e piani di settore

Le osservazioni/contributi riguardanti invece prettamente i contenuti della VAS-V.INC.A. sono stati incasellati nelle seguenti tabelle, catalogate per soggetto, riportando nella colonna di destra le relative risposte da parte dello scrivente.

Regione Autonoma Valle d'Aosta Assessorato opere pubbliche, territorio e ambiente, Dipartimento ambiente Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria (in qualità di autorità competente)	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE (RISCONTRO)
<i>Si ritiene poco efficace la scelta di sviluppare eccessivamente l'analisi di inquadramento ambientale a scala piccola, con dati e informazioni relative a tutto il territorio regionale, in quanto troppo dispersiva, sottraendo quindi spazio e sviluppo all'analisi del territorio effettivamente impattato dalle azioni del Piano in argomento.</i>	<i>Le elaborazioni sono state fornite con una scala di maggiore dettaglio. Ad ogni modo le informazioni relative al territorio regionale sono rappresentative del fatto che il PUMS contiene alcuni interventi che vanno oltre i limiti del territorio comunale, che, anche se non oggetto di questa procedura forniscono una lettura complessiva degli stessi dal punto di vista ambientale</i>
<i>Si ritiene che le tavole/cartografie riportate nel suddetto capitolo del RA risultino di difficoltosa lettura (in quanto di piccole dimensioni, e relative ad ambito territoriale esteso).</i>	<i>Le elaborazioni sono state fornite con una scala di maggiore dettaglio all'interno del Rapporto Ambientale</i>
<i>Si invita a verificare anche i contenuti del parere di VAS espresso ed approvato con provvedimento dirigenziale n. 4663 in data 12 agosto 2022 del piano di trasporti regionale in fase di realizzazione.</i>	<i>La redazione del PUMS e dei Piani di Settore è stata condotta in coerenza con gli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti. È stata inoltre presa visione dei contenuti del parere espresso ed approvato con provvedimento dirigenziale n. 4663 in data 12 agosto 2022 del piano di trasporti regionale in fase di realizzazione.</i>
<i>Si mette in evidenza una forte correlazione tra PUMS e Piano trasporti regionale; pertanto, si evidenzia l'importanza della sinergia tra le due pianificazioni e si rimanda ad una attenta valutazione delle osservazioni formulate con il parere espresso dal Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile.</i>	<i>La redazione del PUMS e dei Piani di Settore è stata condotta in coerenza con gli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti. È stata inoltre presa visione dei contenuti del parere espresso ed approvato con provvedimento dirigenziale n. 4663 in data 12 agosto 2022 del piano di trasporti regionale in fase di realizzazione.</i>
<i>Si richiede l'effettuazione di un'analisi di confronto con il Piano Energetico Ambientale Regionale in fase di approvazione.</i>	<i>Si condivide, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati in base alle variazioni del PEAR2030.</i>
<i>Si ritiene che le cartografie riportate nel RA a supporto delle valutazioni ed analisi delle varie azioni rispetto alle componenti ambientali, in parte, risultano di difficile lettura nel rappresentare/evidenziare graficamente le sovrapposizioni esaminate (soprattutto per la scelta della scala delle tavole).</i>	<i>Le elaborazioni sono state fornite con una scala di maggiore dettaglio all'interno del Rapporto Ambientale</i>
<i>Si rileva che vi sono molte azioni indicate come "immateriali" per cui non arrecanti potenziali impatti territoriali per nuove infrastrutture.</i>	<i>Si coglie di buon grado la rilevazione di aspetti non ostativi per interventi di carattere "immateriali"</i>
<i>Occorre tenere in considerazione anche i potenziali aumenti di tali impatti in corrispondenza delle "Cerniere di Mobilità" che il Piano ipotizza di implementare, in quanto in tali siti la concentrazione del traffico presumibilmente aumenterà. Queste</i>	<i>La logica dell'osservazione è condivisibile, tuttavia le analisi modellistiche, a corredo del PUMS, hanno nel complesso mostrato dei miglioramenti dal punto di</i>

Regione Autonoma Valle d'Aosta Assessorato opere pubbliche, territorio e ambiente, Dipartimento ambiente Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria (in qualità di autorità competente)	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE (RISCONTRO)
<i>ultime se da un lato riducono il traffico nelle zone più critiche della città, dall'altro però potrebbero causare un peggioramento della qualità dell'aria su scala locale; pertanto, trattasi di un'azione che va attentamente monitorata.</i>	<i>vista della qualità dell'aria e dei livelli di traffico generalizzato.</i>
<i>Si ritiene che per l'azione 3 "Aosta smart e sostenibile" occorre comunque considerare l'aumento del consumo di energia per l'effetto di implementazione dei mezzi elettrici e delle relative colonnine di ricarica.</i>	<i>Questo aspetto è stato enunciato nella valutazione qualitativa di impatto energetico. Si evidenzia, infatti, che di pari passo con la crescita del parco veicolare elettrico crescerà anche il fabbisogno di energia, e quest'ultimo dovrà tenere conto degli obiettivi PAER 2030 per lo sviluppo di fonti di energia rinnovabile.</i>
<i>Fra le ipotesi di interventi infrastrutturali più rilevanti indicati dal PUMS, vi sono quelli citati nell'illustrazione dell'azione 4 "Cerniere di mobilità", laddove si propone di aumentare l'accessibilità e la permeabilità dal centro città alla "Porta Sud" mediante l'ampliamento del sottopasso ferroviario della stazione di Aosta e la realizzazione di un nuovo sovrappasso all'altezza di Tour Bramafam. Tale ipotesi infrastrutturale sono illustrate in modo poco chiaro. In ogni caso trattasi di interventi strettamente dipendenti dalla pianificazione regionale e da soggetti terzi (RFI), pertanto risulterà necessaria una approfondita attività di concertazione, anche al fine di limitare gli impatti territoriali.</i>	<i>Il PUMS è un piano strategico che ha in primo luogo il compito di rendere armonici tutti i progetti e piani presenti sul territorio comunale. Per quanto riguarda nel dettaglio la Porta Sud, gli interventi citati sono recepiti all'interno del PUMS e aggregati secondo diversi scenari. Per sua natura, il PUMS necessita di successivo approfondimento progettuale quali: studi di fattibilità, PFTE, e soprattutto scelte urbanistiche a monte connesse alla revisione dell'accordo di programma Ex Area Cogne.</i>
<i>In merito alle le azioni 5 ed 8, vengono previsti vari interventi infrastrutturali finalizzati ad alleggerire la pressione nel centro città, o di "fluidificazione lenta del traffico" e di miglioramento delle condizioni di sicurezza dello stesso (molti dei quali già previsti, per cui il PUMS si limita a recepirli). Si rinvia ovviamente ad una attenta progettazione ed esecuzione dei medesimi (con particolare riguardo alla fase di gestione dei cantieri).</i>	<i>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</i>
<i>Per quanto riguarda l'azione 9 – BICIPLAN: si rimanda ad una attenta progettazione e valutazione in sede autorizzativa dei progetti relativi al completamento delle piste ciclabili (anche in riferimento ai tratti nella "cintura" di Aosta, che potrebbero interferire anche con aree agricole non infrastrutturate).</i>	<i>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</i>
<i>In riferimento al Piano del Trasporto Pubblico, oltre a varie azioni incidenti sull'attuale rete di trasporto collettivo, si ipotizzano anche vari scenari derivanti da interventi di recupero del sedime ferroviario (tratto Aosta e P.S. Didier), con un primo lotto di interventi nel tratto da Aosta a St. Pierre (con differenti modalità di mezzo di trasporto). Si ribadisce che</i>	<i>Gli scenari prospettati per il recupero della tratta Aosta/Prè Saint-Didier, prevedono per RFI la riattivazione della linea ferroviaria a valle di interventi di adeguamento della linea e per la Regione lo sviluppo di un sistema di tipo tram-treno.</i>

Regione Autonoma Valle d'Aosta Assessorato opere pubbliche, territorio e ambiente, Dipartimento ambiente Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria (in qualità di autorità competente)	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE (RISCONTRO)
<p><i>trattasi di interventi strettamente dipendenti dalla pianificazione regionale e da soggetti terzi (RFI), pertanto risulterà necessaria una approfondita attività di concertazione, anche al fine di limitare gli impatti territoriali.</i></p>	<p><i>Il PUMS introduce una nuova opportunità nel caso si proceda con la soluzione RFI di ripristino della linea ferroviaria, procedendo per tratti.</i></p> <p><i>La proposta va chiaramente discussa con gli enti coinvolti.</i></p>
<p><i>In merito al Piano Urbano della Sosta (azione 11), si ribadisce che, a fronte dei benefici ambientali generabili dalla riduzione del traffico e della sosta sistematica nel centro città, occorre comunque monitorare i potenziali incrementi di impatti concentrati nelle aree periferiche dedicate (HUB/Cerniere di Mobilità).</i></p>	<p><i>La logica dell'osservazione è condivisibile, tuttavia le analisi modellistiche, a corredo del PUMS, hanno nel complesso mostrato dei miglioramenti dal punto di vista della qualità dell'aria e dei livelli di traffico generalizzato.</i></p>
<p><i>In merito al Piano della Logistica Sostenibile (azione 12) si ribadisce che occorre comunque considerare le concrete esigenze commerciali logistiche del centro città, comprensiva del sempre maggiore traffico dovuto all'e-commerce.</i></p>	<p><i>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</i></p>
<p><i>Infine, in generale, si rilevano le opportune indicazioni di sintesi presenti nel capitolo 12.1 che richiamano la necessità di approfondite valutazioni rispetto agli eventuali vincoli ambientali e territoriali interferiti (eventualmente anche in sede di VIA, se prevista, o di verifica di VAS per eventuali varianti urbanistiche) nelle specifiche fasi autorizzative per le singole progettazioni.</i></p>	<p><i>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</i></p>
<p><i>L'illustrazione dei diversi scenari indicati nel capitolo 13.1 risulta sviluppata, a tratti, in modo poco chiaro. Vengono indicati due scenari di progetto, con diversi orizzonti temporali:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- breve-medio periodo (fino al 2026-2027)</i> <i>- medio – lungo periodo (fino al 2031-2032),</i> <p><i>ai quali si sommano gli interventi già in previsione per gli scenari di riferimento. In generale si ritiene necessario venga illustrata maggiormente la suddetta declinazione (scenario attuale, scenari di riferimento, scenari di progetto a breve e lungo termine).</i></p>	<p><i>Una descrizione più di dettaglio è già disponibile all'interno della relazione generale PUMS alla quale si fa rimando</i></p>
<p><i>Si rileva l'opportuno capitolo 14 relativo sia ad una trattazione sulle generiche misure di mitigazione da applicare in fase di cantiere (per gli interventi infrastrutturali), sia di richiamo di coerenza e rispetto delle normative/pianificazioni ambientali. Si ribadisce che, ovviamente, vi sarà la necessità di approfondite valutazioni rispetto agli eventuali vincoli ambientali e territoriali interferiti, e l'adozione di specifiche misure di mitigazione da definire</i></p>	<p><i>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</i></p>

Regione Autonoma Valle d'Aosta Assessorato opere pubbliche, territorio e ambiente, Dipartimento ambiente Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria (in qualità di autorità competente)	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE (RISCONTRO)
<p><i>puntualmente nelle fasi autorizzative per le singole progettazioni.</i></p>	
<p><i>Si specifica tuttavia che, l'attività di monitoraggio, oltre che verificare i risultati raggiunti dall'attuazione delle azioni del PUMS, confrontando i vari scenari nel tempo, deve anche analizzare gli effetti ambientali che le medesime hanno sui vari comparti ambientali. In altri termini, il monitoraggio di Piano deve essere integrato con il monitoraggio ambientale di VAS. A tale proposito, si rileva che alcuni degli indicatori proposti sono funzionali anche alla valutazione degli effetti ambientali (es. quelli finalizzati a misurare emissioni inquinanti in atmosfera), tuttavia occorre dare maggiore evidenza di tale aspetto, oltre a valutare la necessità di implementazione dei suddetti indicatori "ambientali" (si rimanda per tale aspetto al parere espresso da ARPA in tema di indicatori acustici)</i></p>	<p><i>Gli indicatori ambientali richiesti dalle LLGG per la redazione dei PUMS, e facilmente quantificabili con supporto modellistico, sono quelli riportati in relazione.</i></p> <p><i>Le LLGG sono già molto cogenti (non a caso c'è un dibattito aperto anche in ambito ministeriale per verificare una semplificazione degli indicatori) e non è opportuno aggiungerne altri, se non quelli che può fornire ARPA attraverso l'auspicato coordinamento. Pertanto, è stata inserita nel piano di monitoraggio di considerare la possibilità di valutazioni in coordinamento diretto con ARPA, così come per il b2.e e b2.f.</i></p>
<p><i>Si raccomanda di favorire il raccordo della suddetta attività di monitoraggio con le analoghe azioni che sono attuate anche per altri Piani regionali correlabili alla pianificazione in oggetto, al fine di ottimizzare e uniformare, laddove possibile, l'acquisizione dei dati e l'elaborazione degli stessi, oltre che di ottimizzazione del flusso dei dati ambientali con i soggetti responsabili degli stessi (es. ARPA).</i></p>	<p><i>Gli indicatori definiti all'interno del PUMS e Piani di Settore discendono da specifiche linee guida nazionali. Le LLGG sono già molto cogenti, infatti è in corso un dibattito anche in ambito ministeriale per verificare una semplificazione degli indicatori. Ad ogni modo si condivide la raccomandazione espressa e se ne terrà conto nelle successive attività di monitoraggio.</i></p>
<p><i>Si segnalano inoltre i seguenti aspetti di dettaglio:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- si sottolinea l'importanza di un attento monitoraggio dell'indicatore d2 "livello di soddisfazione per il sistema di mobilità urbana con focus su utenza debole..."</i> <i>- gli indicatori presenti a pag. 208 e 209 paiono ripetuti due volte;</i> <i>- la descrizione degli indicatori a4.f e d1.b graficamente risulta in parte "tagliata" e, quindi, poco leggibile.</i> 	<p><i>Sono stati opportunamente trattati i refusi e le correzioni richieste</i></p>

Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p><i>Il dipartimento non evidenzia aspetti ostativi. Si ritiene utile richiamare alcuni aspetti di principio connessi ad eventuali future autorizzazioni per l'attuazione del piano in oggetto, relativamente agli interventi interferenti con i vincoli di media ed elevata pericolosità di frane, colate detritiche ed esondazioni e/o ricadenti nella fascia dei 10 metri dalla sponda</i></p>	<p><i>Si coglie di buon grado la non evidenza di aspetti ostativi.</i></p> <p><i>Le considerazioni richiamate risultano essere utili per le successive fasi di progettazione.</i></p>

Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>dei corsi d'acqua o interferenti con l'alveo dei torrenti, relativamente alla realizzazione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nuove viabilità comunali; - Modifiche alle viabilità esistenti; - Nuove viabilità ciclabili/pedonali; - Modifiche alle viabilità ciclabili/pedonali esistenti; - Realizzazione di nuovi attraversamenti; - Interventi su attraversamenti esistenti; - Realizzazione di aree a parcheggio; - Modifiche delle aree a parcheggio esistenti; - Riutilizzo di infrastrutture lineari esistenti (es ferrovia ...) <p>Si ricorda, pertanto, che, per quanto riguarda gli aspetti di coerenza della scelta urbanistica rispetto ai vincoli esistenti, in sede di adeguamento del PRG al PTP e alla l.r. 11/1998, non è ammessa la realizzazione di parcheggi, viabilità comunali e aree di sicurezza in aree interessate da vincoli di media e elevata pericolosità, per frane, inondazioni, colate detritiche e valanghe, a meno che non venga attestata l'assenza di alternative percorribili o l'utilizzo stagionale compatibile, e, unicamente in tali casi, si richiede di definire o specifici interventi di messa in sicurezza o regole di gestione in sicurezza delle aree adibite a parcheggio.</p>	
<p>Relativamente alla realizzazione di nuovi percorsi ciclabili, si ricorda che in relazione all'interferenza con eventuali vincoli di media ed elevata pericolosità potranno rendersi necessarie o analisi di rischio o documenti di gestione del rischio idraulico.</p>	<p>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</p>
<p>Ai sensi dell'art. 27 della l.r. 5/2001, in caso di calamità riferibili ad eventi franosi, inondazioni, valanghe o slavine, le aree interessate dal dissesto sono classificate come aree ad elevata pericolosità idrogeologica e in esse si applicano rispettivamente i vincoli di utilizzo previsti dagli articoli 35, 36 e 37 della legge regionale 6 aprile 1998, n. 11 (Normativa urbanistica e di pianificazione territoriale della Valle d'Aosta), per le aree a pericolosità più elevata per frana, inondazione, valanga o slavina, nelle more dell'approvazione da parte dei Comuni della revisione delle cartografie degli ambiti inedificabili di cui al titolo V della l.r. 11/1998.</p>	<p>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</p>
<p>Per quanto riguarda le aree poste in prossimità delle sponde dei corsi d'acqua per una distanza inferiore ai 10 m, sono soggette all'applicazione della norma definita ai sensi dell'art. 41 della l.r. 11/1998. Dal punto di vista urbanistico, è necessario prevedere una fascia di rispetto di metri 10,00 dalle</p>	<p>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</p>

Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>sponde dei torrenti, al fine di assicurare la tutela dei corpi idrici e per consentire la manutenzione delle sponde e degli argini. In casi eccezionali, quando non sia tecnicamente possibile rispettare la predetta distanza minima, l'Amministrazione regionale può autorizzare la realizzazione di interventi altrimenti non consentiti, in relazione alle dinamiche del corso d'acqua ed alle peculiari condizioni degli argini e delle sponde, avendo sempre riguardo alla loro tutela e manutenzione. In tal caso sarà onere del gestore dell'infrastruttura garantire idonee condizioni di sicurezza atte ad evitare la caduta nel corso d'acqua.</p>	
<p>Si ricorda altresì che nell'ambito della città di Aosta sono presenti sulla tavola P3 del PRG la delimitazione delle aree di salvaguardia di pozzi ad uso potabile, rispetto alle quali è richiesto il rispetto della disciplina della risorsa idrica ai sensi delle norme di settore (art. 42, l.r. 11/1998, NAPTP art. 35, p. 8 e 9, DCR n. 792/XI del 28/07/1999, art. 19 NA PTA, art. 94 D.Lgs. 152/2006,...).</p>	<p>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</p>
<p>Si segnala infine che è disponibile anche la carta tematica Carta dei suoli (carta pedologica della Valle d'Aosta) per completare il quadro conoscitivo rispetto alla matrice "suolo" descritta nel rapporto ambientale unicamente dalla carta di copertura del suolo."</p>	<p>Per la natura strategica del PUMS e per il fatto di non avere capacità conformativa diretta dei suoli non riteniamo necessaria tale integrazione nel rapporto ambientale.</p> <p>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</p>

Dipartimento Soprintendenza per i beni e le attività culturali	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>Tutti gli interventi contenuti nel PUMS dovranno essere opportunamente approfonditi e definiti nei piani particolareggiati e nelle successive fasi di progettazione, si ricorda che tali proposte progettuali, qualora ricadenti in aree tutelate dovranno essere trasmesse a questa Soprintendenza per gli adempimenti previsti per legge</p>	<p>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</p>
<p>Infine, si rammenta che per le operazioni previste comportanti scavi o movimenti di terreno di qualunque natura e ricadenti nella categoria di pubblica utilità, e in aree non soggette a specifica tutela, in quanto soggette al dettato dell'allegato I.8 di cui all'articolo n. 41 c.4 del d.lgs. n. 36 del 2023 (ex art. 25 del D.Lgs. 50/2016), la progettazione dovrà essere completata da un elaborato di "archeologia preventiva", da trasmettere alla Struttura patrimonio archeologico e restauro</p>	<p>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</p>

Dipartimento Soprintendenza per i beni e le attività culturali	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p><i>beni monumentali di questa Soprintendenza per le valutazioni del caso. In alternativa, qualora se ne ravvisino gli estremi, potrà essere inviata alla stessa Struttura motivata richiesta di esclusione dall'applicazione della precedente norma."</i></p>	

ARPA Valle d'Aosta	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p><i>Nonostante gli obiettivi dichiarati nel PUMS siano generalmente coerenti con le più recenti indicazioni dell'IPCC e della Comunità Europea a livello teorico, e le azioni pianificate siano sicuramente efficaci per la riduzione delle emissioni di gas serra e inquinanti, si riscontrano alcune incoerenze dal punto di vista della quantificazione dei valori di emissioni attuali e delle rispettive riduzioni. Per una corretta pianificazione delle politiche climatiche dal livello locale a quello globale e la valutazione degli obiettivi prefissati, sarebbe infatti opportuno standardizzare le procedure di quantificazione: il software EMISMOB utilizzato (pagg. 187-194 del Report Ambientale) calcola le emissioni nell'ora di punta, mentre non viene indicata la modalità di calcolo per il passaggio da g/h a tonn/anno nelle tabelle delle pagg. 192-193.</i></p> <p><i>Il valore in tonn/anno, infatti, si discosta da quello calcolato da ARPA attraverso le linee guida IPCC e incluso nell'Inventario delle Emissioni per i gas serra. Tale confronto è necessario per una corretta valutazione dei progressi nella riduzione delle emissioni al 2030 e 2040 a livello locale e regionale. Si suggerisce pertanto di inserire un commento relativo all'incertezza dei valori riportati e per le quantificazioni e il monitoraggio futuro degli indicatori ambientali legati alle emissioni di inquinanti e gas serra, si suggerisce un coordinamento diretto con ARPA.</i></p>	<p><i>Il passaggio da g/h a t/anno è operazione complessa e ardua (a nostro avviso non da PUMS, non a caso su questo e su altri indicatori c'è un dibattito aperto anche in ambito ministeriale) a partire dai modelli di traffico utilizzati, che sono comunque all'avanguardia. Tuttavia, si potrebbe sempre operare una proxy e provare a farlo in prima istanza proporzionalmente alla modulazione (giornaliera, settimanale e mensile) dei flussi della rete e ciò potrà essere verificato in fase di coordinamento diretto con ARPA, come suggerito dall'osservante e richiamato nel Rapporto Ambientale</i></p>
<p><i>È probabile che la riduzione in termini di tonnellate di CO2 (13% come indicato in Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica) sia troppo bassa per poter rispettare le traiettorie indicate nelle linee guida per la decarbonizzazione a livello regionale e in linea con le indicazioni Europee. Ciononostante, si riconosce la difficoltà di effettuare tale previsione, che dovrà dipendere anche da politiche a scala Regionale e Nazionale.</i></p> <p><i>Infine, si suggerisce di indicare il metodo di calcolo utilizzato per realizzare tale stima.</i></p>	<p><i>La riduzione di CO2 è uno degli obiettivi del PUMS, insieme alla riduzione di altre sostanze rilasciate in atmosfera dovute ai trasporti. Il PUMS introduce tutte le politiche possibili per la riduzione delle emissioni ma, per arrivare alla riduzione citata, dovrebbe essere, approssimativamente, ridotto l'utilizzo delle auto della metà. Per raggiungere tale scopo si dovrebbero introdurre delle politiche da parte delle amministrazioni esterne, ovvero vietare il transito nelle aree considerate (tutto il territorio comunale) alla metà dei veicoli con motore a scoppio e non è realistico a livello di</i></p>

ARPA Valle d'Aosta	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
	<p><i>pianificazione, nel piano si sono indicati interventi e azioni realizzabili e accettabili dagli utenti.</i></p> <p><i>Per quanto riguarda il metodo di calcolo, è stato meglio esplicitato nel documento RA nella tabella degli indicatori</i></p>
<p><i>Obiettivi del PEAR 2014-2020 indicati nel rapporto ambientale sono ormai superati e quindi poco utili ai fini del PUMS, si suggerisce di esplicitare piuttosto i nuovi obiettivi al 2030. Si suggerisce inoltre, di riportare una legenda per il grafico a pagina 43 della sintesi</i></p>	<p><i>Si condivide l'osservazione, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati considerando al loro interno gli obiettivi del PEAR VDA 2030 e con la legenda a pagina 43 della sintesi</i></p>
<p><i>Siccome il PUMS è un piano di settore che concorre alla formazione dei piani urbanistici generali come strumento di supporto per le scelte relative alle politiche di traffico, gli interventi in esso contenuti e le relative interazioni con la matrice Acque superficiali dovranno essere opportunamente approfonditi nelle future fasi di progettazione.</i></p>	<p><i>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</i></p>
<p><i>Infine, si evidenzia l'opportunità significativa di promuovere la tutela degli idrosistemi tramite la presenza di piste ciclabili lungo Dora Baltea, Buthier e rete irrigua urbana nonché la necessità di mettere attivamente in connessione la rete ciclabile urbana con le ciclovie turistiche che attraversano la regione e la collegano con Svizzera, Francia e Piemonte e si sviluppano prioritariamente lungo corsi d'acqua naturali e artificiali.</i></p>	<p><i>Tale tematica non risulta essere attinente al PUMS in quanto piano strategico della mobilità sostenibile.</i></p>
<p><i>A pag 66 della tabella rumore il punto 38) manca una parte di testo</i></p>	<p><i>Si condivide l'osservazione, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati correggendo la frase del punto 38</i></p>
<p><i>A pag. 146 dopo la premessa che riporta la definizione di "valori limiti assoluti di immissione" per essere più chiari occorre sostituire la frase "Tale valore per la Classe acustica IV-Aree di intensa attività umana è di 65 dB per il periodo diurno e di 55 dB per il periodo notturno. Dalla lettura delle tabelle emerge che le centraline che presentano più superamenti dei limiti stabiliti dalla normativa sono quelle ubicate in Via 1° Maggio, in Via Carrel e in Via Parigi mentre quelle che presentano dati migliori sono le centraline di Via Carrel (sede SAVT) e di Via Boson anche se in quest'ultima risulta monitorato solo l'anno 2020" con la seguente frase " A titolo esemplificativo si possono considerare come indicatori di monitoraggio il livello di 65 dBA per il periodo diurno e il valore di 55 dBA per il periodo notturno (che corrispondono ai valori limite assoluti di immissione della classe acustica IVAree di intensa attività umana). Dalla lettura delle tabelle che riportano i dati dei rilevamenti condotti dall'ARPA attraverso le proprie centraline rilocabili emerge che si</i></p>	<p><i>Si condivide la riformulazione della frase ed è stata riscontrata nel Rapporto Ambientale</i></p>

ARPA Valle d'Aosta	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p><i>hanno più superamenti di questi due valori, presi come riferimento, per i punti di monitoraggio ubicati in Via 1° Maggio, in Via Carrel e in Via Parigi mentre quelle che presentano dati migliori sono le centraline di Via Carrel (sede SAVT) e di Via Boson anche se in quest'ultima risulta monitorato solo l'anno 2020". I dati forniti da tali centraline potranno essere utilizzati per un confronto a seguito dell'attuazione del PUMS, le cui azioni sono finalizzate anche ad una riduzione dell'inquinamento acustico;</i></p>	
<p><i>Si propone l'inserimento di altri indicatori ambientali sul rumore tenendo conto dei dati già a disposizione, che potranno essere aggiornati negli anni futuri con ulteriori monitoraggi e aggiornamenti della mappatura acustica. A tale proposito si propongono come indicatori di confronto:</i></p> <p><i>a) Il livello equivalente Leq sulle 24 ore</i></p> <p><i>b) Il livello equivalente Leq sul periodo diurno L06-22</i></p> <p><i>c) Il livello equivalente Leq sul periodo notturno L22-06</i></p> <p><i>d) l'andamento delle giornate tipo</i></p> <p><i>e) La variazione di popolazione esposta al rumore su classi di distribuzione dei decibel per gli intervalli 55-59, 60-64, 65,69, 70-74, >75 per il valore Lday (06-22) e Ldem</i></p>	<p><i>Gli indicatori ambientali sul rumore richiesti dalle LLGG per la redazione dei PUMS, e facilmente quantificabili con supporto modellistico, sono quelli riportati in relazione.</i></p> <p><i>Tali indicatori si riferiscono alle emissioni dovute al solo traffico veicolare e non tengono conto di altri sorgenti di rumore.</i></p> <p><i>Come indicato nella tabella relativa la Piano di Monitoraggio (relazione generale) per l'indicatore B3, nelle successive fasi il rumore potrà essere stimato dal coinvolgimento di enti/soggetti del settore per elaborazioni da fonti documentali.</i></p> <p><i>Le LLGG sono già molto cogenti (non a caso c'è un dibattito aperto anche in ambito ministeriale per verificare una semplificazione degli indicatori) e non è opportuno aggiungerne altri, se non quelli che può fornire ARPA attraverso l'auspicato coordinamento. Pertanto, è stata inserita nel piano di monitoraggio di considerare la possibilità di valutazioni in coordinamento diretto con ARPA, così come per il b2.e e b2.f.</i></p>
<p><i>A pag 196 come indicatore acustico per quantificare la variazione dell'inquinamento acustico rispetto all'attuale come livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare viene riportata la percentuale di residenti esposti ad un livello di rumore ambientale >60 db mentre nella tabella LINEE GUIDA PUMS di pag 175 della relazione generale come Indicatore di risultato (UDM al punto b3 "livelli di esposizione al rumore del traffico veicolare") si riporta nella nota esplicativa la percentuale di riduzione rispetto allo stato attuale, della distanza alla quale si immettono 60 db che è contraddittorio con quanto riportato nel rapporto ambientale. Si chiede di verificare ed esplicitare meglio se si tratta di due indicatori separati</i></p>	<p><i>È stato meglio esplicitato nel RA e nella Relazione generale di piano. Si tratta di un refuso, trattandosi della percentuale di riduzione della popolazione esposta a rumore; pertanto, è stata corretto alla riga b3 il contenuto della nota.</i></p>

Dipartimento sviluppo economico ed energia	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p><i>Il Piano energetico Ambientale della Valle d'Aosta, vigente fino al 2020, è ormai superato e che è in corso la redazione della dichiarazione di sintesi della nuova proposta di piano (PEAR VDA 2030)</i></p> <p><i>I documenti presenti sul sito istituzionale costituiscono, pertanto, fino all'approvazione del documento definitivo, il riferimento più aggiornato alla pianificazione energetica regionale al quale fare riferimento</i></p>	<p><i>Si condivide, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati in base alle variazioni del PEAR2030.</i></p>
<p><i>Nel Rapporto ambientale nel cap 8 (pag 68 e 81) si chiede di fare riferimento agli obiettivi PEAR VDA 2030 in particolare: obiettivo efficienza energetica con riduzione dei consumi finali del 12% dal 2019 al 2030, obiettivo "aumento della produzione da fonte energetica rinnovabile locale (FER)" del 12% dal 2019 al 2030, obiettivo "Fossil Fuel Free" ovvero riduzione emissioni di GHGs del 34% dal 2017 al 2030</i></p>	<p><i>Si condivide, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati secondo le indicazioni dell'osservazione</i></p>
<p><i>Capitolo 9.1; in analogia a quanto riportato nel punto precedente, si richiede di fare riferimento alla proposta di PEAR VDA 2030 per ottenere la coerenza esterna. Si segnala, che tutti gli obiettivi specifici del PUMS risultano coerenti sia con l'obiettivo 1, sia con l'obiettivo 3 della proposta PEAR VDA 2030</i></p>	<p><i>Si condivide, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati secondo le indicazioni dell'osservazione</i></p>
<p><i>Al capitolo 15.2 (pag.208) in riferimento all'indicatore di monitoraggio "b1. Consumo annuo di carburante pro-capite, litri/anno per ambiente", come da fonti dati si fa riferimento al Bollettino Petrolifero. Si invita a utilizzare (o confrontare) i dati con quanto riportato periodicamente sul Monitoraggio del Piano Energetico Ambientale Regionale, attualmente aggiornato al 2019 e disponibile sul sito https://www.regione.vda.it/energia/pianificazione_energetica_regionale/default.i.aspx</i></p>	<p><i>Si recepisce l'osservazione. È stato indicato nella tabella degli indicatori di consultare quanto disponibile a livello regionale per i futuri monitoraggi</i></p>
<p><i>capitolo 15.2 (pag.208): in riferimento all'indicatore di monitoraggio "d4.a – riduzione del tasso di motorizzazione", si evidenzia che tale indicatore, desunto dalle statistiche ACI, riporta valori che sono nettamente superiori alla media italiana (per esempio per il 2022 il n° auto/abitante in VdA è pari a 2,3 contro 0,68 della media nazionale). Questa situazione è dovuta principalmente a due fattori: da un lato la dispersione territoriale dei piccoli insediamenti rende molto forte la richiesta di mobilità con uso di automobili private, dall'altro in Valle d'Aosta (come accade anche in Trentino-Alto Adige), le imposte provinciali di trascrizione sono inferiori rispetto ad altre regioni per cui molte aziende di</i></p>	<p><i>Nella stesura del PUMS, a partire dal Quadro Conoscitivo, questo aspetto è stato considerato. Ad ogni modo ISPRA fornisce il dato già corretto e potrà essere coinvolto in fase di monitoraggio.</i></p>

Dipartimento sviluppo economico ed energia	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>autonoleggio immatricolano i mezzi sul territorio regionale ove non circolano effettivamente. Questa particolare situazione viene rilevata anche dalle statistiche redatte dall'ACI ("Autoritratto - Nota metodologica e considerazioni" (ACI Studi e ricerche -Autoritratto) in cui viene ricostruito il parco autovetture intestato a persone fisiche e quello intestato a persone giuridiche (comprensivo anche delle pubbliche amministrazioni). Dai dati aggiornati al 2022 emergono circa 86.068 autovetture intestate a persone fisiche e 201.872 intestate a persone giuridiche, per totale di 287.951 autovetture. Tali considerazioni sono riportate anche nel Rapporto Ambientale della proposta di PEAR VDA 2030 (capitolo 3.1.6 Trasporti). Si evidenzia pertanto, a titolo informativo, che tale indicatore potrebbe non rappresentare l'effettiva situazione del territorio regionale e non monitorare correttamente l'efficacia delle misure</p>	

Dipartimento ambiente	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>Relativamente al capitolo 8.2 Quadro strategico regionale di sviluppo sostenibile 2030, si segnala la necessità di apportare il seguente aggiornamento per quanto attiene la Strategia regionale di sviluppo sostenibile: La strategia regionale di sviluppo sostenibile della valle d'Aosta integrata con il quadro strategico regionale, approvato dal consiglio regionale. Si chiede di apportare i dovuti aggiornamenti relativamente agli obiettivi di Policy declinati nella strategia. In particolare, al capitolo 7, Obiettivi di sostenibilità ambientale, è necessario aggiornare la tabella in funzione degli obiettivi di sostenibilità come individuati dalla Strategia regionale di sviluppo sostenibile che sono sintetizzati secondo la classificazione di seguito riportata...</p> <p>PER L'OP VDA + VERDE</p> <p>AMBITO DI INTERVENTO: Energia e decarbonizzazione , obiettivo "fossil fuel free"</p> <p>DIRETRICE STRATEGICA: Sviluppare la "mobilità esistente"</p> <p>Linee di azione: a) completamento ed ampliamento piste ciclabili, realizzazione di stalli attrezzati per parcheggio e deposito biciclette, attivazioni servizi di bike sharing e ricarica delle biciclette elettriche</p> <p>b) Favorire lo sviluppo dell'intermodalità dei sistemi di mobilità e di trasporto sui mezzi pubblici</p>	<p>Quanto riportato è già contenuto nel piano. Nello specifico al par. 8.2 si riportano gli obiettivi del Quadro strategico regionale di sviluppo sostenibile, al par. 9.1 si riporta la verifica di coerenza con i suddetti obiettivi.</p> <p>Al capitolo 7 è riportato inquadramento di sostenibilità ambientale a livello nazionale</p>

Dipartimento ambiente	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p>c) ridurre le emissioni da traffico attraverso lo sviluppo della mobilità elettrica e infrastruttura di ricarica</p> <p>d) riorganizzazione degli orari di percorrenza del TPL e delle connessioni intermodali</p> <p>e) Introduzione di mezzi di trasporto pubblico a basso impatto ambientale (gas, elettrico, idrogeno)</p> <p>f) Sviluppo di una rete di produzione e distribuzione di idrogeno per il TPL</p> <p>g) Adozione di politiche atte a promuovere la mobilità sostenibile attiva pedonale e ciclabile</p> <p>Per l'OP VDA + CONNESSA</p> <p>AMBITO DI INTERVENTO: Trasporti e mobilità sostenibile</p> <p>DIRETTRICI STRATEGICHE: Potenziamento ed efficientamento del TPL ed efficientamento della mobilità e delle merci</p> <p>Per l'OP VDA + SOCIALE</p> <p>AMBITO DI INTERVENTO: Salute</p> <p>DIRETTRICI STRATEGICHE: Approccio trasversale alla salute</p> <p>Tali piani dovrebbero essere considerati nell'analisi di coerenza</p>	
<p>AMBITO DI INTERVENTO: Salute</p> <p>DIRETTRICE STRATEGICA: Salute</p> <p>Linee di azione: a) Promozione delle necessarie sinergie tra i soggetti preposti alla gestione delle problematiche ambientali</p> <p>b) Interventi di prevenzione e sensibilizzazione della popolazione alla promozione della salute</p> <p>c) tutela della biodiversità alimentare</p> <p>d) promozione nelle scuole di competenze per la prevenzione e promozione della salute</p> <p>e) pianificazione di azioni basate su un'alleanza tra dimensioni culturale e sociale</p>	<p>Quanto riportato è già contenuto nel piano. Nello specifico al par. 8.2 si riportano gli obiettivi del Quadro strategico regionale di sviluppo sostenibile, al par. 9.1 si riporta la verifica di coerenza con i suddetti obiettivi.</p> <p>Al capitolo 7 è riportato inquadramento di sostenibilità ambientale a livello nazionale</p>
<p>Considerare nell'analisi di coerenza anche le Linee guida per la definizione della strategia regionale di decarbonizzazione, contenute nel documento "Roadmap per una Valle d'Aosta Fossil Fuel Free al 2040", la Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici della Regione Autonoma Valle d'Aosta e il Piano regionale della prevenzione (PRP)</p>	<p>Quanto riportato è già contenuto nel piano.</p>
<p>Capitolo 8,9 si segnala la necessità di specificare che il PEAR 2030 è stato da poco sottoposto a valutazione strategica la cui procedura si è conclusa il 26 Giugno 2023. Si ritiene far riferimento agli</p>	<p>Si condivide, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati secondo le indicazioni dell'osservazione</p>

Dipartimento ambiente	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p><i>obiettivi individuati dal nuovo PEAR 2030 in fase di approvazione</i></p>	
<p><i>Al capitolo 9 sono presi in considerazione i 14 obiettivi specifici del PUMS e confrontati con gli obiettivi specifici dei Piani settoriali regionali richiamati al Capitolo 8. Dall'analisi svolta non risultano incoerenze con detti piani, ma tuttavia la matrice di confronto con il QSR deve essere aggiornato con la strategia regionale di sviluppo sostenibile approvata in consiglio regionale nel gennaio 2023</i></p>	<p><i>I contenuti della strategia regionale di sviluppo sostenibile approvata nel gennaio 2023, rappresenta l'unione ragionata del Quadro strategico regionale di sviluppo sostenibile 2030 e la Strategia di sviluppo sostenibile della Valle d'Aosta 2030. I 5 obiettivi, ai quali corrispondono 5 assi strategici di intervento corrispondo a quelli già contenuti all'interno del Rapporto Ambientale, pertanto sono stati inseriti al par. 8.2 le specifiche appena espresse.</i></p>
<p><i>Si richiede di integrare il capitolo 9.1 con una valutazione di coerenza anche con gli obiettivi di decarbonizzazione individuati dal nuovo PEAR VDA 2030</i></p>	<p><i>Si condivide, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica sono stati aggiornati secondo le indicazioni dell'osservazione</i></p>
<p><i>Si chiede di esplicitare maggiormente le funzionalità delle LEZ, ovvero zone a bassa emissione dei gas a effetto serra, per migliorare la qualità dell'aria nel centro storico e la salute dei cittadini. Si aggiungono alle LEZ anche le zone 30 che, riducendo la fase di accelerazione dei veicoli, comportano una minore emissione di CO2. Tali zone sono di contestuale fruizione da parte della mobilità dolce, ciclabile e pedonale</i></p>	<p><i>L'azione relativa alla LEZ è stata stralciata dal PUMS poco prima dell'adozione, considerandola una soluzione non pertinente per l'Amministrazione. È stato allineato il Rapporto Ambientale a riguardo.</i></p>
<p><i>Il paragrafo 11.4 Biodiversità ed ecosistema urbano: si segnala che la frase "nel territorio di interesse del PUMS e dei suoi piani connessi risultano essere presenti....." potrebbe essere fuorviante in quanto i siti di Rete Natura 2000 elencati sono presenti in tutto il territorio regionale non esclusivamente nel territorio di interesse del PUMS</i></p> <p><i>Si chiede se sia stata valutata l'interferenza delle azioni previste dal PUMS con la Rete ecologica regionale attualmente in fase di studio nell'ambito del progetto europeo transfrontaliero Biodiv' connet che, oltre ad individuare la connettività ecologica della regione, definirà alcuni interventi di miglioramento e ripristino della continuità ecologica esistente.</i></p>	<p><i>Nel paragrafo 11.4 è stata corretta la dicitura "fuorviante", sebbene l'indicazione di tali siti sia rappresentativa del fatto che alcuni degli interventi riguardano territori che vanno oltre i limiti comunali di Aosta.</i></p> <p><i>Essendo in fase di studio non sono stati reperiti elementi per verificare le interferenze con la rete ecologica.</i></p> <p><i>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</i></p>

Struttura pianificazione territoriale	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p><i>Il documento non sembra approfondire un'utile verifica di coerenza con le recenti scelte contenute nel piano generale del traffico urbano, rispetto al quale la programmazione della mobilità sostenibile deve essere coordinata ed integrata</i></p>	<p><i>I contenuti del PGTU sono di carattere più di dettaglio rispetto alle linee di intervento definite dal PUMS. Ad ogni modo le azioni di piano ne tengono conto, sono dunque già coerenti.</i></p>

Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette	
OSSERVAZIONE/CONTRIBUTO	RISPOSTA SCRIVENTE
<p><i>si rileva che tutti gli interventi attivi previsti dalle azioni non immateriali del Piano, non intercettano siti della rete Natura 2000 o altro tipo di area protetta, per cui la loro realizzazione non induce modifiche dirette a carico di habitat o specie di flora di interesse comunitario.</i></p>	<p><i>Si coglie di buon grado la rilevazione di aspetti non ostantivi per interventi di carattere "immateriali"</i></p>
<p><i>Per quanto riguarda la componente faunistica, si ritiene importante per la conservazione di specie di interesse conservazionistico quali uccelli migratori, invertebrati, chiroteri – a questo proposito si ricorda la presenza della colonia riproduttiva di <i>Rhinolophus ferrumequinum</i>, specie in Allegato II della direttiva 92/43/CE, nella cattedrale di Aosta, inclusa nel sito Natura 2000 IT1205034 Castello e miniere abbandonate di Aymavilles – considerare tra gli obiettivi del Piano anche la riduzione dell'inquinamento luminoso (illuminazione pubblica di strade, parcheggi, piste ciclabili). Si chiede, pertanto, di inserire nelle misure di mitigazione a favore della conservazione della biodiversità, indicazioni gestionali per limitare l'inquinamento luminoso, individuate nell'ambito della Rete ecologica della Valle d'Aosta, in fase di ultimazione.</i></p> <p><i>Tali misure prevedono essenzialmente:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. l'utilizzo diffuso di sensori di movimento e di timer, ideali per siti a passaggio ridotto quali strade secondarie, parcheggi, piste ciclabili, aree residenziali;</i> <i>2. la regolamentazione dell'intensità luminosa privilegiando l'uso di LED, scegliendo moduli con temperature di colore inferiore ai 2700 K ed escludendo quelli a luce fredda;</i> <i>3. dove possibile, l'aumento della componente vegetazionale lungo i percorsi per sfruttarne l'effetto schermante.</i> 	<p><i>Le prescrizioni sono state inserite all'interno della sezione dedicata alle mitigazioni ambientali per la componente biodiversità</i></p>
<p><i>Relativamente al previsto ripristino della linea ferroviaria Aosta-Pré- Saint-Didier, si fa presente che è stata recentemente documentata, in una galleria nel comune di Sarre, la presenza di una colonia riproduttiva di grandi <i>Myotis</i>, specie in Allegato II della direttiva 92/43/CEE. Per tale motivo, gli interventi che interesseranno tale infrastruttura dovranno essere sottoposti alla procedura di VInCA, ai sensi della l.r. n.8/2007."</i></p>	<p><i>Tale considerazione risulta essere utile per le successive fasi di progettazione.</i></p>

La documentazione relativa alla procedura VAS-VI è stata opportunamente rivista sulla base dei contributi/osservazioni accolti o parzialmente accolti (Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica).



Sede Italia - Via Roberta, 1 – 06132 S.Martino in Campo (PG)
C.F. e P.IVA 01701070540 - N.Iscriz.Trib. di Perugia 18432
Tel. 075/609071 Fax 075/6090722

Sede Lettonia – Lāčplēša iela 37, Riga

Sede Turchia – Fetih Mah. Tahralı Sok. Tahralı Sitesi Kavakyeli Plaza 7-D Blok D:8 Ataşehir 34704 İstanbul

Sede Albania - Baer Consulting Sh.p.K, Kajo Karafili pall Bimbashi, Kati 6, AP. B., Tirana

E-mail: sintagma@sintagma-ingegneria.it - www.sintagma-ingegneria.it