

ASSESSORATO OPERE PUBBLICHE, TERRITORIO E AMBIENTE
DIPARTIMENTO AMBIENTE
VALUTAZIONI, AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E QUALITA' DELL'ARIA

PROVVEDIMENTO DIRIGENZIALE

N. 1677 in data 01-04-2025

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

In vacanza del Dirigente della Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell’aria, il
Coordinatore

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

richiamata la deliberazione della Giunta regionale n. 481 in data 8 maggio 2023 concernente la revisione della Struttura organizzativa dell’Amministrazione regionale a decorrere dal 1° giugno 2023;

richiamata la deliberazione della Giunta regionale n. 575 in data 22 maggio 2023 recante il conferimento dell’incarico dirigenziale di primo livello al sottoscritto;

richiamata la deliberazione della Giunta regionale n. 1696 in data 30 dicembre 2024, concernente l'approvazione del documento tecnico di accompagnamento al bilancio e del bilancio finanziario gestionale per il triennio 2025/2027 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 - PRT”;

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 25 luglio 2024, 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, comprensivo delle fasi preliminari relative alla consultazione transfrontaliera, 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 (PRT) 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, e da parte di terzi;

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 COORDINATORE
- Luca FRANZOSO -

**Assessorato opere pubbliche, territorio e ambiente,
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 corredato dei seguenti elaborati:

- *Relazione generale - Quadro conoscitivo*
- *Relazione generale – Progetto*
- *Atlante cartografico*
- *Monografie comunali*
- *Tavola 2-1 Integrazione della Valle d'Aosta nella Rete TEN-T*
- *Tavola 2.2 A Trasporto collettivo – Corridoio multimodale Fondovalle Dora*
- *Tavola 2.2 B Trasporto collettivo – Modello di esercizio integrazione e intermodalità*
- *Tavola 2.3 Mobilità ciclistica – struttura della rete e cicloservizi*
- *Tavola 2.4 A Viabilità – interventi programmati sulla Rete regionale*
- *Tavola 2.4 B Viabilità – riduzione, esternalità e resilienza*
- *Rapporto Ambientale;*
- *Sintesi non tecnica;*
- *Studio di Incidenza (VINCA)*

OBIETTIVI ED AZIONI

Il Piano persegue gli Obiettivi generali, e specifici, declinati nella seguente Tabella (tratta dal Rapporto ambientale)

Obiettivi generali		Obiettivi specifici	
OG1	<i>Integrare la Valle d'Aosta nella rete T E N T</i>		
		O.S.1.1	Aumentare la resilienza e la sicurezza del funzionamento dei trafori alpini in condizioni di funzionamento straordinarie (lavori di manutenzione, incidenti, assorbimento di flussi da altri itinerari transfrontalieri)
		O.S. 1.2	Aumentare l'efficienza e la resilienza del sistema autostradale regionale per i collegamenti transfrontalieri e interregionali passeggeri e merci.
		O.S.1.3	Velocizzare i collegamenti ferroviari con il nodo AV di Torino
OG2	<i>“Migliorare l'efficienza, la sicurezza e l'accessibilità universale del sistema della Mobilità Regionale”</i>		
		O.S.2.1	Garantire l'accessibilità universale al sistema della mobilità regionale a partire dalla rete portante regionale di TPL
		O.S.2.2	Valorizzare la Linea ferroviaria Aosta - Ivrea come elemento strutturante della rete portante del TPL regionale
		O.S.2.3	Tutelare l'integrità del sedime e delle opere d'arte della linea Aosta - Pré-Saint-Didier impiegandoli per realizzare un corridoio multimodale di mobilità sostenibile da Aosta a Courmayeur integrato nella rete portante del TPL regionale

		O.S.2.4	Estendere la copertura della rete portante regionale alle principali valli laterali per offrire alternative competitive all'utilizzo dell'auto privata per la mobilità interna alle valli e di scambio con l'esterno.
		O.S.2.5	Realizzare condizioni efficienti di integrazione fisica, funzionale e tariffaria tra le componenti della rete di TPL regionale
		O.S.2.6	Conseguire la riduzione del 50% delle vittime in incidenti stradali entro il 2030
		O.S.2.7	Completare la Pista ciclabile regionale Fondovalle Dora dal confine con il Piemonte ad Entrèves
		O.S.2.8	Aumentare la copertura, la capillarità e la sicurezza della rete ciclabile sul territorio regionale attraverso il coinvolgimento dei Comuni adottando modalità di intervento omogenee
		O.S.2.9.1	Realizzare le condizioni per l'aumento della Mobilità ciclistica per Studio e lavoro
		O.S.2.9.2	Realizzare le condizioni per l'aumento della Mobilità ciclistica per Svago e Turismo
		O.S.2.10	Realizzare le condizioni infrastrutturali e di coordinamento dei servizi ultimodali per promuovere circuitazioni turistiche o escursionistiche di fondovalle e intervallive
		O.S.2.11	Migliorare i servizi di supporto e di infomobilità a favore del trasporto merci transfrontaliero e interregionale
		O.S.2.12	Promuovere lo sviluppo di forme di logistica collaborativa finalizzate a ridurre le inefficienze nella Supply Chain di settore.
		O.S.2.13.1	Trasporto Aereo - Completare la dotazione infrastrutturale programmata per garantire la piena operabilità e l'accessibilità multimodale dell'aeroporto GEX
		O.S.2.13.2	Trasporto Aereo – Garantire la piena operatività del servizio Elisoccorso
O.G.3	Contrasto allo spopolamento delle aree interne e più svantaggiate		
		O.S.3.1	Contrasto allo spopolamento delle aree interne e più svantaggiate
O.G.4	Innalzare la resilienza delle infrastrutture mobilità rispetto ai cambiamenti climatici		
		O.S.4.1	individuare soluzioni di intervento per innalzare la Resilienza ai cambiamenti climatici della rete di interesse nazionale e internazionale
		O.S.4.2	Individuare criteri per l'individuazione delle priorità di intervento per innalzare la Resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità di competenza regionale
O.G.5	Ridurre le emissioni climalteranti riconducibili al settore della mobilità delle persone e del trasporto delle merci		
		O.S.5.1	Ridurre del 10% rispetto ai valori 2019 la mobilità su auto privata mediante diversione modale su TPL e bicicletta entro il 2035
		O.S.5.2.1	Raggiungere la neutralità climatica della rete portante multimodale di TPL - componente corridoio Fondovalle Dora (Ferrovia Aosta – Ivrea, BRT Aosta – Pré-Saint-Didier, BRT della Plaine) entro il 2030
		O.S.5.2.2	Raggiungere la neutralità climatica della rete di TPL – componente Trasporto urbano di Aosta e BRT delle Valli secondarie entro il 2035
		O.S.5.3	Raggiungere la neutralità climatica delle flotte del comparto pubblico (autovetture e mezzi per trasporto in genere) entro il 2035
		O.S.5.4.1	Ridurre almeno del 20 % rispetto al 2019 le emissioni climalteranti della mobilità interna e di scambio nelle testate delle valli più vulnerabili e nell'area

			della Plaine di Aosta (diversione modale, decarbonizzazione parco auto privati, attuazione parziale delle misure di contingentamento testate delle valli) entro il 2030
		O.S.5.4.2	Ridurre almeno del 50 % rispetto al 2019 le emissioni climalteranti della mobilità interna e di scambio nelle testate delle valli più vulnerabili e nell'area della Plaine di Aosta (diversione modale, decarbonizzazione parco auto privati, attuazione parziale delle misure di contingentamento testate delle valli) entro il 2035
		O.S.5.5	Promuovere d'intesa con le Regioni Piemonte e Auvergne-Rhône-Alpes la redazione entro il 2030 di un progetto per raggiungere la neutralità climatica del traffico sui corridoi stradali transfrontalieri entro il 2050

I suddetti Obiettivi vengono sviluppati attraverso le seguenti Linee di intervento:

- 1) Separazione delle corsie di marcia del Traforo del Monte Bianco
- 2) Miglioramento della capacità di deflusso della A5 tra Châtillon e il confine regionale
- 3) Miglioramento del collegamento con le stazioni pedaggio di Châtillon, Verrès e Pont-Saint-Martin
- 4) Completamento delle rampe degli svincoli di Entrèves, Courmayeur, e attivazione completa dello svincolo di Morgex
- 5) Accessibilità autostradale all'Hub Intermodale di Aosta
- 6) Revisione dei pedaggi autostradali sulla A5 e sul RAV
- 7) Sistema ITS per la gestione del traffico pesante transfrontaliero
- 8) Ingressi contemporanei in stazione e raddoppi selettivi
- 9) Collegamento Aosta – Pré-Saint-Didier – Courmayeur
- 10) Riorganizzazione della Stazione di Aosta
- 11) Realizzazione nodi di interscambio di rango interregionale e internazionale presso i caselli autostradali
- 12) Realizzazione nodi di interscambio di rango regionale-territoriale
- 13) Integrazione tariffaria tra tutti i vettori della rete di Trasporto Pubblico regionale
- 14) Integrazione degli orari dei servizi ferroviari e automobilistici
- 15) Impianti a Fune - Redazione del PFTE per l'estensione della Telecabina Aosta – Pila - Platta de Grevon fino a Cogne
- 16) Impianti a Fune - Avvio dell'iter autorizzatorio di fattibilità tecnico-economica del PFTE del collegamento funiviario tra la Val d'Ayas e la Valtournenche
- 17) Completamento della Pista ciclabile regionale "Fondovalle Dora"
- 18) Completamento del collegamento escursionistico ciclopedonale Ceresole reale – Pont
- 19) Collegamento escursionistico ciclopedonale Gressoney-Saint-Jean – Brusson attraverso il Col Ranzola
- 20) Potenziare i collegamenti ciclabili tra sinistra e destra orografica della Dora nell'area della Plaine
- 21) Strutture per il parcheggio delle biciclette
- 22) Trasporto biciclette a bordo di treni e bus
- 23) Trasporto biciclette sugli impianti a fune
- 24) Conseguimento delle condizioni di accessibilità universale su tutte le stazioni/fermate del Trasporto pubblico
- 25) Attrezzaggio delle flotte ferroviaria e automobilistica con dispositivi per l'accesso a persone a ridotta capacità motoria e sensoriale
- 26) Redazione di un manuale di Wayfinding regionale per uniformare le modalità di segnaletica di spazi
- 27) Realizzazione di un progetto pilota di Wayfinding specificamente indirizzato a bambini ed anziani
- 28) Strategie per la riduzione dell'incidentalità stradale - Educazione alla sicurezza stradale
- 29) Strategie per la riduzione dell'incidentalità stradale - Realizzazione di interventi infrastrutturali "self-explaining" e "forgiving"
- 30) Regolazione del traffico stradale in aree ad elevata vulnerabilità ambientale
- 31) Completamento dell'Aeroporto GEX
- 32) Completamento della copertura della rete regionale delle Elisuperfici
- 33) Candidatura della Valle d'Aosta come Incubatore del trasporto aereo a Emissioni 0
- 34) Decarbonizzazione della rete del TPL
- 35) Decarbonizzazione delle flotte della P.A.

IL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

RIFERIMENTI NORMATIVI E SOGGETTI COMPETENTI

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

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

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

PROCEDIMENTO

Si rammenta che il Piano in argomento era già stato oggetto di procedura di VAS, conclusasi con parere approvato con provvedimento dirigenziale n. 4663 in data 12 agosto 2022, e che, come dichiarato dall'Autorità proponente nell'istanza di VAS *“in base all'esito di tale procedura, è stato ritenuto opportuno provvedere all'aggiornamento del documento, in modo da renderlo più in linea con la situazione socio-economica attuale, alquanto mutata rispetto al 2019, data della versione precedente del PRT.”*.

L'Autorità proponente, con nota acquisita agli in data 25 luglio 2024 al prot. n. 5677/VIAS, ha quindi trasmesso alla Struttura regionale competente la nuova documentazione aggiornata comprendente la proposta del Piano, e la documentazione di VAS, per l'attivazione di una nuova 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, previa richiesta di integrazioni all'Autorità proponente e successivo espletamento di fasi preliminari relative alla consultazione transfrontaliera, ha provveduto a:

- pubblicare l'avviso di avvenuta presentazione della documentazione sopracitata sul Bollettino Ufficiale Regionale n. 61 del 17 dicembre 2024, 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 prot. n. 9087/VIAS inviata in data 18 dicembre 2024; tali soggetti, aventi competenze territoriali e ambientali, sono risultati essere i seguenti:

- Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette;
- 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;
- Dipartimento agricoltura;
- 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 dell'ambiente e della sicurezza energetica - Direzione generale valutazioni ambientali;

PARTECIPAZIONE PUBBLICA

I termini per l'espressione di eventuali osservazioni da parte del pubblico sono scaduti in data 30 gennaio 2025.

Durante il periodo di evidenza pubblica ai fini del procedimento di VAS, sono pervenute le seguenti osservazioni da parte di soggetti terzi (riportate per esteso in allegato al presente parere).

Le suddette osservazioni sono state tenute in debita considerazione nella presente istruttoria per quanto riguarda i contenuti attinenti ai documenti di Piano e di VAS.

- Associazione dei Musei di Cogne: osservazioni acquisite in data 9 gennaio 2025 (con prot. n. 135/VIASAS);
- Comitato Cuore di Ferro Valle d'Aosta: osservazioni acquisite in data 13 gennaio 2025 (con prot. n. 208/VIASAS);
- Federazione dei Trasporti FILT – CGIL: osservazioni acquisite in data 16 gennaio 2025 (con prot. n. 293/VIASAS);
- Soggetto Privato: osservazioni acquisite in data 18 gennaio 2025 (con prot. n. 349/VIASAS);
- Gruppo Politico "Per l'Europa Verde VdA" e "Rete Civica Cva": osservazioni acquisite in data 22 gennaio 2025 (con prot. n. 494/VIASAS);
- Soggetto Privato: osservazioni acquisite in data 27 gennaio 2025 (con prot. n. 604/VIASAS);
- Comitato Valle Virtuosa: osservazioni acquisite in data 27 gennaio 2025 (con prot. n. 613/VIASAS);
- Associazione Legambiente Valle d'Aosta: osservazioni acquisite in data 27 gennaio 2025 (con prot. n. 617/VIASAS);
- Associazione FIAB AOSTA à VéLO a.p.s.: osservazioni acquisite in data 28 gennaio 2025 (con prot. n. 618/VIASAS);
- Associazione Ripartire dalle Cime Bianche: osservazioni acquisite in data 29 gennaio 2025 (con prot. n. 653-654/VIASAS);

- Gruppo politico Valle d'Aosta Aperta: osservazioni acquisite in data 29 gennaio 2025 (con prot. n. 676/VIASAS);
- Associazione Mountainwilderness Italia aps: osservazioni acquisite in data 29 gennaio 2025 (con prot. n. 682/VIASAS);
- Comitato Insieme per Cime Bianche: osservazioni acquisite in data 29 gennaio 2025 (con prot. n. 690/VIASAS);
- Associazione Cipra Vivere nelle Alpi: osservazioni acquisite in data 29 gennaio 2025 (con prot. n. 715/VIASAS);
- Movimento politico Rassemblement Valdôtain: osservazioni acquisite in data 29 gennaio 2025 (con prot. n. 705/VIASAS);
- Partito popolare europeo Forza Italia: osservazioni acquisite in data 30 gennaio 2025 (con prot. n. 718/VIASAS);
- Associazione Potere al Popolo: osservazioni acquisite in data 30 gennaio 2025 (con prot. n. 738/VIASAS);
- Movimento Politico Valle d'Aosta Futura: osservazioni pervenute in data 29 gennaio 2025 via e.mail, ed acquisite al protocollo in data 3 febbraio 2025 (con prot. n. 799/VIASAS);
- Soggetto Privato: osservazioni pervenute in data 30 gennaio 2025 via e.mail, ed acquisite al protocollo in data 4 febbraio 2025 (con prot. n. 832/VIASAS).

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).

- Comune di Quart: osservazioni acquisite in data 24 gennaio 2025 (con prot. n. 555/VIASAS);
- Comune di Gressoney-Saint-Jean: osservazioni acquisite in data 28 gennaio 2025 (con prot. n. 642/VIASAS);
- Comune di Aosta: osservazioni acquisite in data 29 gennaio 2025 (con prot. n. 666/VIASAS);
- Dipartimento sviluppo economico ed energia: osservazioni acquisite in data 29 gennaio 2025 (con prot. n. 669/VIASAS);
- Parco Naturale Mont Avic: osservazioni acquisite in data 29 gennaio 2025 (con prot. n. 701/VIASAS);
- Dipartimento risorse naturali e Corpo forestale: osservazioni acquisite in data 30 gennaio 2025 (con prot. n. 712/VIASAS);
- Parco Nazionale Gran Paradiso: osservazioni acquisite in data 30 gennaio 2025 (con prot. n. 752/VIASAS);
- Società Autostrade Valdostane S.p.A: osservazioni acquisite in data 30 gennaio 2025 (con prot. n. 758/VIASAS);
- Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.: osservazioni acquisite in data 30 gennaio 2025 (con prot. n. 735/VIASAS);
- Regione Piemonte – Settore pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture: osservazioni acquisite in data 3 febbraio 2025 (con prot. n. 812/VIASAS);
- ARPA Valle d'Aosta: osservazioni acquisite in data 3 febbraio 2025 (con prot. n. 818/VIASAS);
- Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette osservazioni acquisite in data 6 febbraio 2025 (con prot. n. 922/VIASAS);
- Struttura Pianificazione territoriale osservazioni acquisite in data 7 febbraio 2025 (con prot. n. 962/VIASAS);
- Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali: osservazioni acquisite in data 10 febbraio 2025 (con prot. n. 979/VIASAS);
- Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio: osservazioni acquisite in data 12 febbraio 2025 (con prot. n. 1074/VIASAS);

Si evidenzia che il proponente deve effettuare un esame di dettaglio di tutte le osservazioni pervenute in istruttoria, sia da parte dei soggetti competenti, sia da parte di terzi, valutando ed approfondendo adeguatamente tutte le considerazioni contenute, dandone poi adeguata evidenza nella dichiarazione di sintesi.

ANALISI DEL PIANO

In merito ai contenuti del documento “Relazione di Progetto Generale” del Piano, la scrivente Struttura formula le seguenti osservazioni.

1.

- In generale si prende atto favorevolmente degli Obiettivi di Piano, ritenendo gli stessi sostanzialmente coerenti con i principi della Strategia regionale di Sviluppo Sostenibile e in linea con le pianificazioni e gli indirizzi regionali relativi all'adattamento e mitigazione al cambiamento climatico, e le principali pianificazioni di settore quali il Piano Energetico Ambientale Regionale e il Piano regionale per il risanamento, il miglioramento e il mantenimento della qualità dell'aria.

- Si rileva come l'individuazione degli Obiettivi nella relazione di Piano non sia supportata da una adeguata analisi S.W.O.T. (Strengths: debolezze; Weaknesses: opportunità; Opportunities: opportunità; Threats: minacce) a motivazione delle linee di intervento indicate, viceversa si prende atto della presenza della suddetta metodologia per l'analisi di sostenibilità nel rapporto ambientale.

- Pur comprendendo che la pianificazione in argomento deve basarsi su analisi di dati e valutazioni numeriche molto complesse, si ritiene in generale che la trattazione delle medesime nello sviluppo del Piano risulti a tratti eccessivamente specialistica, e poco organica. Si rileva ad esempio una certa carenza nell'illustrazione e nella sintesi dei risultati di numerose tabelle e studi.

- Per una migliore comprensione del documento si ritiene necessaria una implementazione della legenda presente nel rapporto ambientale con la descrizione di tutti gli acronimi utilizzati, da inserirsi anche nella relazione di Piano.

2.

- Si rileva che gli Obiettivi specifici saranno sviluppati attraverso l'attuazione di 35 Linee di intervento.

- Le suddette Linee di intervento sono trattate con un livello e grado di dettaglio molto variabile; tale aspetto risulta particolarmente rilevante per quanto concerne quelle che ricomprendono la previsione della realizzazione di interventi infrastrutturali sul territorio, la cui trattazione nei documenti di Piano risulta eterogenea, poco approfondita in relazione all'entità delle opere, e a tratti frammentaria.

- Sarebbe stato opportuno uno sviluppo con un medesimo livello di approfondimento per ogni argomento trattato, comprensivo di una sintesi finale atta ad evidenziare il contributo di ciascuna Linea di intervento al raggiungimento dell'obiettivo specifico di Piano correlato; nonché le modalità e le tempistiche di attuazione tramite le quali il Piano realizzerà la suddetta linea d'intervento con evidenziazione dei soggetti coinvolti.

- Come indicato in parte nel capitolo 3.3 del rapporto ambientale, si ritiene opportuno che, anche nella relazione del Piano siano definite più chiaramente le Linee di intervento ritenute prioritarie che contribuiscono in modo sostanziale al perseguimento degli Obiettivi individuati, promosse quindi direttamente dal Piano nel suo periodo di validità, distinguendole da quelle correlate ad altre pianificazioni e previsioni che non sono ricomprese nella durata del Piano medesimo. A tale fine risulterebbe opportuna la redazione di una o più tabelle di sintesi che evidenzino la sopracitata declinazione, oltre che riportare per ciascuna Linea di intervento attori, priorità e tempistiche.

- Inoltre, anche in considerazione della scarsa trattazione riportata nel Piano, si richiede di riconsiderare l'opportunità di inserire alcune Linee di intervento, comportanti rilevanti interventi infrastrutturali, che paiono più pertinenti ad altre pianificazioni.

3.

- Dall'esame della Relazione generale - Quadro conoscitivo, si rileva che i dati relativi al trasporto pubblico locale fanno riferimento con termine ultimo al 2019; inoltre, nel grafico relativo alla richiesta complessiva di trasporto pubblico su gomma, i dati sono riferiti al 2016. Si rileva che in questo modo vi è il rischio che non vengano adeguatamente presi in considerazione i miglioramenti conseguiti a seguito delle iniziative adottate negli ultimi anni.

4.

In merito ad alcune delle singole Linee di intervento si formulano le seguenti considerazioni.

- separazione delle corsie di marcia del Traforo del Monte Bianco.

Si prende atto che, come indicato nella relazione, il Piano pone all'attenzione del Governo Nazionale e della Comunità europea il tema dell'intervento di separazione delle corsie di marcia del traforo del Monte Bianco mediante la realizzazione di una nuova canna, risultando di fatto un intento programmatico che non si concretizzerà nello scenario di Piano.

A tale proposito si rileva quanto indicato nei documenti di Piano per cui l'intervento "non aumenta la capacità dell'infrastruttura ma esclusivamente la sicurezza e l'efficienza nella gestione degli eventi critici programmati e accidentali" (pagina 20 relazione Generale), e che "gli interventi sui Trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo non fanno parte dello scenario di Piano del PRT ma dello scenario evolutivo e non verranno pertanto analizzati nella presente fase".(rapporto ambientale).

Pur prendendo atto delle suddette previsioni motivazionali, che si ritengono condivisibili, si ritiene che l'argomento sia trattato in maniera eccessivamente sintetica rispetto alle potenziali ricadute dell'opera, in particolare per la parte realizzativa, per cui si richiede un approfondimento del quadro motivazionale.

- miglioramento della capacità di deflusso della A5 tra Châtillon e il confine regionale.

La suddetta linea di intervento ipotizza interventi infrastrutturali quali la realizzazione di una variante in galleria in corrispondenza dell'abitato di Hône e Bard (che contribuirebbe al contempo a migliorare anche la viabilità statale) e l'attuazione di una cosiddetta "terza corsia dinamica" (con possibilità di utilizzo della corsia di emergenza) funzionale a decongestionare il traffico oltre certe soglie.

Pur rilevando che, come confermato anche dai pareri acquisiti dagli attuali soggetti concessionari, tali previsioni saranno oggetto di futuri tavoli di concertazione a livello nazionale e si attueranno presumibilmente oltre la durata del Piano, si ritiene che la trattazione dell'intervento debba essere approfondita rispetto alle potenziali ricadute sul territorio.

- completamento delle rampe degli svincoli di Entrèves, Courmayeur e attivazione completa dello svincolo di Morgex.

Gli argomenti risultano adeguatamente sviluppati nel Piano.

- accessibilità autostradale all'HUB Intermodale di Aosta

L'intervento correlato alla previsione di realizzazione di un nuovo svincolo autostradale ad Aosta risulta illustrato in maniera frammentaria e poco approfondita. A tale proposito si ritiene necessario che l'intervento sia maggiormente correlato con la pianificazione generale dell'Area Fa08 in relazione alla progettazione in itinere sviluppata dai diversi attori coinvolti, oggetto di un accordo di programma tra Regione e Comune di Aosta.

Si ritiene più in generale che debba essere maggiormente approfondita anche la tematica del "traffico commerciale", in relazione, a titolo esemplificativo, al traffico pesante in uscita e in entrata dallo stabilimento CAS, e quello capillare di distribuzione merci a servizio del centro cittadino. Tale tematica è in parte indicata nell'obiettivo O.S.2.11, ma non trova poi riscontro nelle Linee di intervento.

- collegamento Aosta – Pré-Saint-Didier (mediante una soluzione con BRT).

Lo scenario di Piano prevede:

"l'acquisizione del sedime ferroviario da parte della Regione (ai sensi della norma di attuazione – D.Lgs. 26 ottobre 2010, n. 194) per creare un corridoio di mobilità sostenibile utilizzato in parte per concorrere a

realizzare una linea Metrobus (alias BHNS Bus à Haut Niveau de Service) tra Aosta e Courmayeur e, in parte, per completare la Pista Ciclabile Lungo Dora sulla tratta compresa tra Villeneuve e Pré-Saint-Didier”.

Si prende atto che il Piano individua quindi una soluzione diversa rispetto a quanto prospettato dalla L.R. 22/2016 e dalla “RoadMap Fossil Fuel Free (2040)”, che contribuisce comunque positivamente agli obiettivi comuni di decarbonizzazione e diversione modale.

Si ritiene in ogni caso che il Piano dovrebbe esplicitare ed illustrare maggiormente l’analisi delle alternative che hanno portato a individuare quale preferibile la soluzione prescelta (BRT), motivando adeguatamente la scelta di non riattivare la linea ferroviaria esistente (pagina 45 della Relazione Generale).

Come illustrato successivamente, si ritiene opportuno esplicitare maggiormente gli interventi infrastrutturali e i relativi impatti derivanti dall’attivazione del servizio, in particolare sulle porzioni dell’attuale sedime ferroviario e/o su tratti di strada SS26, (es. necessità di predisposizione di corsie preferenziali e/o di sistemi semaforici specifici) al fine di evidenziare più chiaramente gli effetti ambientali.

- TPL nel fondovalle, e nelle vallate secondarie.

Si ritiene condivisibile e importante implementarne l’efficacia ed efficienza, tramite diffusione capillare e con modalità chiare di accesso al servizio della rete TPL, anche mediante azioni volte a migliorare la fruibilità della medesima, tenendo conto delle esigenze di tutte le diverse fasce di utenza, comprese quelle più deboli.

Si ritiene opportuna una descrizione più approfondita delle modalità di erogazione del servizio nelle valli laterali.

A fronte della trattazione esemplificativa del sistema BRT per il tratto Aosta- Courmayeur, si richiede di approfondire la trattazione relativa ai benefici derivanti dall’adozione di tale sistema anche nelle valli laterali laddove localmente, vista l’orografia del territorio, appare più complicata una riduzione dei tempi di percorrenza per le limitazioni imposte dalla tipologia di strade presenti (in quanto risulta di difficile realizzazione l’eventuale progettazione di corsie preferenziali finalizzate ad un trasporto rapido).

A tale proposito, pur condividendo l’esigenza di implementare e migliorare l’efficienza del TPL ai fini di incentivare la diversione modale anche nelle valli laterali, si evidenzia una carenza nell’esame degli aspetti relativi ad un conseguente incremento di infrastrutture, quali i parcheggi, nei principali centri di mobilità. Tali aspetti devono essere tenuti in debita considerazione a livello di effetti ambientali, con particolare riguardo per le tematiche della riduzione del consumo di suolo e di pianificazione territoriale complessiva.

- Impianti a Fune – Redazione del PFTE per l’estensione della Telecabina Aosta – Pila – Platta de Grevon fino a Cogne.

Impianti a Fune – Avvio dell’iter autorizzativo di fattibilità tecnico-economica del PFTE del collegamento funiviario tra la Val d’Ayas e la Valtournenche (impianto “Cime Bianche”).

I suddetti argomenti non sono stati sviluppati in modo dettagliato nel Piano, in quanto la previsione è unicamente quella di avviare l’attività di progettazione o l’iter autorizzativo per il livello di progettazione di “fattibilità tecnico-economica”, e pertanto come tali si configurano quali Linee di intervento “immateriali”. Il Piano pertanto non introduce elementi di novità ma riporta interventi già individuati come strategici in documenti di programmazione sovraordinati quali il “DEFER”. Il Piano, riportando semplicemente tali argomenti, non esplicita la valenza di tali interventi in relazione al raggiungimento degli obiettivi di Piano e collegati a indicatori di risultato.

Inoltre, a livello motivazionale, si ritiene poco approfondito quanto indicato nel rapporto ambientale (pag. 28) “linee di intervento sopra elencate sono coerenti con le strategie di riduzione dell’accessibilità automobilistica alle testate delle valli e di creazione di circuitazioni che mettono a sistema i Comprensori turistici Valdostani con proiezioni interregionali e transfrontaliere”.

In generale si ritiene che dovrebbero essere maggiormente approfondite le valenze attribuite a tali impianti in quanto, se relative esclusivamente allo sviluppo turistico dei territori, paiono esulare dagli ambiti di applicazione del Piano.

- *Completamento del collegamento escursionistico ciclopedonale Ceresole Reale – Pont.*

- *Collegamento escursionistico ciclopedonale Gressoney-Saint-Jean – Brusson attraverso il Col Ranzola.*

Si ribadisce la necessità di approfondimento relativo agli aspetti motivazionali sopracitati anche per i percorsi ciclopedonali indicati, che si configurano come interventi di modifica sostanziale di tracciati già esistenti.

La trattazione non esplicita sufficientemente il disegno complessivo posto alla base di tali interventi in relazione ai benefici attesi e alla sostanzialità del contributo apportato in termini di raggiungimento degli obiettivi di Piano. Come per gli interventi precedenti andrebbe esplicitato l'eventuale ruolo di tali collegamenti in termini di aumento della resilienza del territorio.

In ogni caso, si richiede di riconsiderare l'opportunità di inserire fra le Linee di intervento i suddetti progetti, i quali, se relativi esclusivamente allo sviluppo turistico dei territori, paiono residuali rispetto al proprio contributo al conseguimento degli obiettivi principali di Piano, e le cui finalità devono comunque essere attentamente approfondite con i Comuni territorialmente competenti.

Si sottolinea, inoltre, l'incongruenza nella denominazione differente dei due interventi laddove per quello di Ceresole Reale – Pont si parla di un "completamento".

Per tali interventi, in ogni caso, andrebbero definite tempistiche, priorità, e attori coinvolti.

5.

- Come rilevato anche dalla Regione Piemonte, in relazione al "Quadro conoscitivo", nei documenti di Piano non viene indicato l'intervento in corso di realizzazione dell'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta", sebbene rappresenti un assunto di partenza per tutti gli scenari progressivi di Piano indicati.

6.

- Si valutano positivamente i vari Obiettivi specifici funzionali allo sviluppo della rete ciclistica per favorire la diversione modale a vantaggio della mobilità dolce.

Tuttavia si ravvisa nella documentazione di Piano un approccio apparentemente più concentrato sulla valenza turistica di tale tipo di mobilità, piuttosto che funzionale ai tragitti quotidiani casa-lavoro e/o casa-studio in ambito urbano e intercomunale. Si sottolinea a tale proposito quanto indicato dal Comune di Aosta: "*si ritiene necessario affrontare le necessità derivanti dalla carenza di infrastrutture in alcune zone dei Comuni di cintura, volte a promuovere la ciclabilità su scala sovra comunale.*

Tale istanza merita maggior attenzione al fine di dare risposte concrete ai bisogni dei cittadini e dei lavoratori che affrontano gli spostamenti quotidiani verso i principali poli di lavoro e servizi localizzati nella Plaine (es. asse Villair de Quart – Saint Christophe - Quartiere Dora) nell'ottica di una mobilità sostenibile che sappiamo essere condivisa e sostenuta anche finanziariamente dalla Regione." Si sottolinea, inoltre, quanto osservato in merito anche dal Comune di Quart (come da parere allegato).

Tali aspetti potranno essere approfonditi anche nell'ambito del Piano della Mobilità Ciclistica regionale.

7.

- Si rileva quanto indicato nel capitolo 10.7 "misure per la riduzione dei consumi finali netti di energia e delle emissioni climalteranti nel settore dei trasporti".

Il suddetto capitolo richiama opportunamente le azioni previste dal PEAR e le corrispettive linee di intervento del Piano trasporti comprensive degli orizzonti di riferimento del target, risultando di fatto coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione al 2040.

Il Piano apporta inoltre un contributo tangibile alla riduzione di emissioni inquinanti (particolato PM10 e PM2.5, ossidi di azoto, benzene) e risulta in linea con le azioni previste nella pianificazione regionale relativa alla tutela della qualità dell'aria.

Viceversa, anche alla luce di quanto osservato da ARPA Valle d'Aosta, si ritiene debba essere tuttavia verificato il calcolo relativo alle percentuali di riduzione dei gas climalteranti derivanti dalle azioni di Piano.

In merito ad alcune tematiche specifiche, di stretta correlazione con la pianificazione in tema di qualità dell'aria, si sottolinea l'importanza delle misure tese ad aumentare il tasso di utilizzo del trasporto pubblico, all'incentivazione della mobilità attiva e al decongestionamento del traffico sulle strade statali, a tal proposito si suggerisce di considerare misure volte a incentivare l'uso dell'autostrada e della tangenziale, superando la rigidità dell'attuale sistema di incentivi ai residenti basati sul sistema di telepedaggio e di valutare l'introduzione di una vignette sul modello svizzero.

8.

- Il capitolo 11.1 “completamento dell’aeroporto GEX” risulta molto sintetico, con indicazioni circa la previsione delle tempistiche dei lavori non aggiornate.

Si ritiene inoltre che il Piano debba esplicitare maggiormente le funzionalità che la riattivazione del servizio aeroportuale potrà rivestire in futuro, e le prospettive di sviluppo del traffico aereo, anche al fine di una valutazione degli effetti ambientali e territoriali in termini ad esempio di impatto acustico.

9.

- Si rileva come nel capitolo 12 “valutazione dello scenario di Piano” siano stati illustrati sinteticamente quattro scenari che di fatto rappresentano esclusivamente una progressiva implementazione del Trasporto pubblico tramite la rete BRT, e non dei veri e propri scenari alternativi.

Non risultano definite, oltre la progressiva implementazioni del TPL, l’insieme delle altre azioni che compongono gli scenari, se, ad esempio esiste un insieme di azioni comuni relative alla riduzione di autoveicoli, mobilità ciclistica, etc., che vengono riproposte in ogni scenario, oppure se vi sia una implementazione progressiva delle altre misure del Piano. A tal proposito assume rilevanza che sia posta chiarezza sugli archi temporali e su quali azioni effettivamente compongano i diversi scenari.

Si rileva inoltre che non è stato esaminato uno scenario evolutivo in assenza di pianificazione (Business-As-Usual).

Si richiede, laddove possibile, di illustrare maggiormente le alternative considerate e le valutazioni alla base delle scelte relative alle singole Linee di intervento, e il quadro motivazionale a supporto delle ipotesi scartate.

A tale proposito, richiamando alcuni aspetti emersi nelle osservazioni di terzi, si citano le seguenti ipotesi: la riattivazione della tratta ferroviaria Aosta – Pré-Saint-Didier e il ripristino del “trenino della galleria del Drinc”

ANALISI DEL RAPPORTO AMBIENTALE

In merito ai contenuti del rapporto ambientale, 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.

1.

ANALISI ALTERNATIVE E SCENARIO DI PIANO

Si rileva quanto indicato nel capitolo 3.2 “*Alternative e costruzione dello scenario di Piano*” evidenziando nuovamente che i quattro scenari indicati paiono rappresentare esclusivamente una progressiva implementazione delle azioni, con particolare riferimento al potenziamento del trasporto pubblico tramite la rete BRT. Si evidenzia che, all’interno di ciascun scenario, non è compiutamente descritto l’insieme delle linee di azione che lo compongono.

Come già indicato in precedenza, si sottolinea pertanto che non sono stati presi in considerazione scenari alternativi con azioni differenti, ad esempio l’implementazione di sistemi di TPL alternativi al BRT, oltre che l’esame dello scenario evolutivo in assenza di pianificazione.

Si rileva inoltre che non è stato esaminato uno scenario evolutivo in assenza di pianificazione (Business-As-Usual).

2.

CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

Si prende atto che l’analisi del contesto ambientale di riferimento (illustrata nel capitolo 4) è stata sviluppata principalmente mediante un’analisi S.W.O.T. sulla base dei tre aspetti ambientali ritenuti più prettamente pertinenti al Piano (qualità dell’aria, emissioni climalteranti, rumore), mentre invece non è stato ritenuto pertinente effettuare un inquadramento generale territoriale su altre tematiche (ad esempio suolo, sottosuolo,

acque, biodiversità, paesaggio, beni culturali, ecc.), sebbene il Piano, in modo particolare per le Linee di intervento comportanti opere infrastrutturali, possa comportare effetti ambientali di rilievo anche sulle altre matrici ambientali (es. consumo suolo, paesaggio, ecc.).

3.

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 l'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 con gli obiettivi previsti dalla pianificazione regionale di riferimento (cap. 6). Si ritengono le tabelle del capitolo 6.1 relative alla coerenza esterna esaustive e sufficientemente approfondite.

Si ritiene però che la suddetta analisi debba tenere in considerazione anche i seguenti Piani/Misure:

- Piano Urbano Mobilità Sostenibile della Città di Aosta;

- D.G.R. n.916/2024 “Approvazione degli obiettivi e aggiornamento delle misure di conservazione per le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) della Rete Natura 2000 della regione autonoma Valle d'Aosta, ai sensi dell'articolo 4 della l.r.8/2007. Revoca della DGR 3061/2011”;

- Piano regionale per il risanamento, il miglioramento e il mantenimento della qualità dell'aria: attualmente in fase di aggiornamento per il periodo 2025/2031; il PRT dovrà verificare il proprio allineamento con i nuovi obiettivi di tale Piano, a seguito dei nuovi standard di qualità dell'aria introdotti dalla Direttiva UE 2024/2881. Si evidenzia in particolare che la nuova direttiva europea in materia di qualità dell'aria ambiente, approvata nel mese di ottobre 2024, ha introdotto limiti significativamente più severi di quelli attuali. In alcuni casi i limiti della nuova direttiva, che entreranno in vigore nel 2030 risultano dimezzati, motivo per il quale potranno rendersi necessarie misure più incisive per la riduzione delle emissioni. Le principali criticità che si dovranno affrontare riguardano inquinanti quali polveri e ossidi di azoto, strettamente collegati ai settori trasporti ed energia. Potranno pertanto rendersi necessarie in futuro, in occasione dei monitoraggi intermedi, alcune rimodulazioni delle linee di azione del PRT al fine di ottemperare agli obblighi introdotti a livello europeo sugli obiettivi di qualità dell'aria.

- si richiede di approfondire gli aspetti di coerenza con l'analoga pianificazione di settore della Regione Piemonte come indicato nelle osservazioni pervenute.

Si rileva inoltre la parziale non coerenza dello scenario di BRT Aosta-Courmayeur in luogo della riattivazione della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier, come previsto invece dalla L.R. 22/2016 e dalla “RoadMap Fossil Fuel Free (2040)” pur ritenendo che l'attuazione dello scenario previsto dal Piano contribuisca positivamente agli Obiettivi comuni di decarbonizzazione e diversione modale.

In generale, ad ogni modo, anche sulla base delle osservazioni conseguite da parte dei soggetti competenti consultati, si sottolinea la coerenza degli Obiettivi di Piano con i principi della Strategia regionale di Sviluppo Sostenibile e con la pianificazione regionale di settore, comprese le principali pianificazioni di settore quali il Piano Energetico Ambientale Regionale e l'attuale Piano regionale per il risanamento, il miglioramento e il mantenimento della qualità dell'aria.

4.

VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SOVRAREGIONALI E TRANSFRONTALIERI

Per quanto concerne i potenziali effetti transfrontalieri della pianificazione in argomento, si evidenzia che, in considerazione del seguente obiettivo generale previsto dal Piano: “O.G.1 – Integrare la Valle d'Aosta nella Rete TEN T”, vi è l'Obiettivo specifico “O.S.I.1. - Aumentare la resilienza e la sicurezza del funzionamento dei trafori alpini in condizioni di funzionamento straordinarie (lavori di manutenzione, incidenti, assorbimento di flussi da altri itinerari transfrontalieri)” che prevede come linea di intervento: “la separazione della corsia di marcia del traforo del Monte Bianco”, è stata avviata presso il Ministero competente la fase di “manifestazione di interesse” da parte degli Stati interessati (Francia) ai sensi dell'art. 32 del d.lgs 152/2006 con nota prot. n. 6355/VIAVAS trasmessa in data 28 agosto 2024 al suddetto Ministero.

A tale proposito si dà atto che, a seguito della notifica formalizzata dal Ministero competente allo Stato francese, successivamente, con nota acquisita agli atti con prot. n. 198/VIAVAS in data 13 gennaio 2025, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha comunicato che le autorità francesi hanno informato il suddetto Ministero di non voler prendere parte alla consultazione transfrontaliera in argomento.

Si ritiene in ogni caso che la verifica degli effetti ambientali transfrontalieri della linea di intervento sopracitata dovrà essere oggetto sia di approfondita analisi in sede di valutazione di impatto ambientale sulla base dello specifico progetto per quanto riguarda gli impatti correlati alla cantierizzazione, sia dell'individuazione delle opportune misure atte a mantenere l'attuale volume di traffico veicolare che dovrà essere oggetto di monitoraggio nella fase attuativa.

Per quanto riguarda i potenziali effetti sovraregionali, si rimanda ai contenuti del parere espresso dalla Struttura regionale competente della Regione Piemonte (riportato in allegato).

5.

LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PIANO

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

Per quanto riguarda più prettamente la valutazione 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, emissioni climalteranti, 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).

Si rileva pertanto che complessivamente gli Obiettivi di Piano contribuiscono positivamente alle sopracitate componenti ambientali, con particolare riguardo alla diversione modale, ed il contenimento delle emissioni climalteranti, inquinanti ed acustiche.

5.a Analisi complessiva

In merito alla suddetta trattazione si formulano le seguenti osservazioni:

- 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."

La suddetta valutazione 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.

- Qualità dell'aria

"...risultano rispettati i limiti normativi, la 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."

Il traffico costituisce in effetti una delle fonti principali di inquinamento nella nostra Regione; il PRT è sicuramente in grado di apportare effetti positivi sulla qualità dell'aria.

Si rileva tuttavia che la trattazione non definisce priorità d'intervento e soggetti coinvolti nell'attuazione delle azioni proposte, e non tiene in riferimento il rispetto dei nuovi parametri ambientali introdotti dall'Unione Europea.

- Emissioni climalteranti

“...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, molte 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 PEAR.”

Si richiede di verificare gli aspetti segnalati da ARPA Valle d’Aosta in relazione alla correttezza dei dati utilizzati e delle relative simulazione;

Come indicato da ARPA Valle d’Aosta si sottolinea infatti il suddetto aspetto: *“Infatti, sebbene il PRT (O.G.5) miri a una riduzione del 10% della mobilità su auto privata entro il 2035, preveda la transizione delle flotte pubbliche verso combustibili alternativi, di ridurre le emissioni climalteranti della mobilità interna almeno del 20 % rispetto al 2019, l’impatto stimato delle azioni di piano appare limitato (pag. 84): la riduzione delle emissioni di CO₂ risulta pari solo al 3,1%, a fronte di target di riduzione del 20% entro il 2030 e del 50% entro il 2035. La criticità metodologica potrebbe riguardare il fatto che la simulazione si basa sul parco veicolare attuale, senza considerare il contributo della futura transizione tecnologica verso veicoli elettrici e a basse emissioni. Le simulazioni condotte con il software TREFIC, suggeriscono quindi un valore significativamente inferiore ai target previsti. Si richiede pertanto di chiarire le ragioni di tale divario. Inoltre, si ritiene importante che il PRT riporti una simulazione della riduzione delle emissioni climalteranti che sia coerente con gli obiettivi del piano stesso.”*;

Si segnala l’incongruenza del riferimento all’obiettivo OG.4 all’interno del suddetto capitolo in luogo dell’obiettivo OG.5.

- 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.”

- Il PRT apporta sicuramente contributi positivi riguardo il contenimento dell’inquinamento acustico, grazie alle azioni volte a ridurre il ricorso all’utilizzo di mezzi privati, il traffico di attraversamento, il traffico cittadino e alla riconversione del parco circolante.

Ciò detto, si ritiene comunque che potrebbero essere esplicitate maggiormente le tipologie di azioni promosse dal Piano che possono contribuire a ridurre la percentuale di popolazione esposta ad alti livelli acustici.

- Si rileva un’incongruenza tra le due tabelle (7.4.1 e 7.4.2) che pur riguardando ambiti territoriali a scala diversa, paiono avere molti valori numerici in comune.

- Si sottolinea che alcune Linee di intervento del Piano, quali quelle relative alle prospettive di sviluppo del traffico aereo, laddove comportassero incrementi del medesimo, possono potenzialmente apportare contributi negativi a livello di impatto acustico sul territorio.

- In generale, si rileva una carenza nella trattazione dei vincoli normativi relativi all’inquinamento acustico.

- Si evidenzia infine l’esigenza di un esame di dettaglio di quanto osservato da ARPA Valle d’Aosta.

5.b Analisi Interventi Infrastrutturali

A scala territoriale di dettaglio, l'analisi degli effetti ambientali del Piano nel rapporto ambientale è stata sviluppata tenendo in considerazione solo alcuni interventi infrastrutturali considerati direttamente correlati all'attuazione del Piano, senza tuttavia dare un quadro motivazionale dettagliato di tale scelta.

A tale proposito non si concorda con quanto affermato nel capitolo 3.3 del rapporto ambientale (a pag. 26) laddove vi è un elenco di interventi con differenziazione tra quelli direttamente dipendenti dal Piano in esame ed altri “*derivanti da altra pianificazione/programmazione e dunque già sottoposti a VAS*”, in quanto non tutti potrebbero fare parte di specifica pianificazione oggetto di VAS (pregressa o futura); inoltre si ritiene che l'inserimento di tali interventi nelle “Linee di intervento del Piano” debba comportare necessariamente una conseguenziale analisi e sviluppo nel rapporto ambientale.

Si ritiene che il rapporto ambientale avrebbe dovuto sviluppare un'analisi rispetto a tutte le Linee di intervento individuate dal Piano effettivamente realizzabili nell'arco temporale di applicazione del Piano, sia per quelle comportanti interventi infrastrutturali, sia per quelle configurabili in azioni “immateriali”, evidenziando per ognuna sia i potenziali effetti negativi e le eventuali misure di mitigazione, sia gli effetti positivi.

Si rileva invece che il rapporto ambientale, a livello di Linee di Intervento puntuali, ha preso in considerazione solo i seguenti interventi infrastrutturali:

- 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*
- 2) *realizzazione della linea BRT da Aosta a Courmayeur (Entrèves) tratta stradale di progetto per raccordo al sedime ferroviario Aosta – Villeneuve*
- 3) *completamento dello svincolo autostradale di Entrèves e parcheggio interscambio.*
- 4) *svincolo autostradale di Courmayeur.*

Nell'ambito della suddetta analisi sono stati considerati solo i vincoli ambientali e territoriali interferiti dagli interventi sopracitati, esaminando quindi a livello cartografico aspetti geologici e geotecnici, sismicità, morfologia e dissesto, pericolosità idraulica e ambiti inedificabili, vincoli paesaggistici e naturalistici.

Si sottolinea che la trattazione, oltre all'interferenza con i vincoli suddetti, non ha sviluppato adeguatamente l'analisi delle altre componenti ambientali potenzialmente impattate, quali a titolo esemplificativo l'assetto del territorio, la programmazione locale e l'uso del suolo, con riferimento inoltre anche alle rilevanti attività di cantiere e alla tematica di consumo del suolo.

Ciò premesso, si formulano alcune osservazioni puntuali:

-realizzazione della linea BRT da Aosta a Courmayeur (Entrèves) tratta stradale di progetto per raccordo al sedime ferroviario Aosta – Villeneuve.

Si rileva che per il suddetto intervento è stata effettuata un'analisi dei vincoli ambientali e territoriali focalizzata all'area compresa tra Villeneuve e Sarre, laddove sono previste due alternative di tracciato (con utilizzo del sedime della ferrovia fino a Villeneuve o solo fino a Sarre).

A tale fine si evidenzia la necessità di attenta valutazione della soluzione alternativa che sfrutta una porzione del sedime ferroviario alla luce delle esigenze di tutela (galleria ospitante una colonia di *Myotis*).

In generale, si ritiene che l'analisi di interferenza con i vincoli ambientali e territoriali sarebbe stato più opportuno fosse effettuata su tutta la linea Aosta-Courmayeur prendendo in considerazione anche le previsioni di intervento per adeguare il sedime ferroviario all'utilizzo di pista ciclabile (comprensiva dei proseguimenti da PSDidier a Courmayeur), oltre ad eventuali interventi infrastrutturali necessari per adeguare la SS 26 all'utilizzo di un sistema BRT (es eventuali allargamenti carreggiata in corrispondenza semafori, ecc.).

Inoltre, come indicato, l'analisi ambientale avrebbe dovuto approfondire maggiormente sia i benefici ambientali sia gli effetti negativi di tale soluzione progettuale su tutte le componenti ambientali.

In ogni caso, si precisa che gli interventi complessivi relativi al sistema “BRT” e di utilizzo del sedime ferroviario quale pista ciclabile dovranno essere oggetto di approfondita analisi nelle sedi valutative ed autorizzative sulla base di adeguata documentazione progettuale.

- separazione delle corsie di marcia del Traforo del Monte Bianco.

Premesso che, come indicato nel Piano, l'intervento pare essere enunciato quale intento programmatico che non si concretizzerà nell'arco temporale dello scenario di Piano, si sottolinea in ogni caso la complessità dell'opera e dei relativi importanti impatti ambientali connessi alla fase di cantiere, quali ad esempio quelli relativi alla gestione delle terre e rocce da scavo, si rileva l'assenza nel rapporto ambientale di una trattazione dei medesimi.

In ogni caso si evidenzia come l'analisi di compatibilità ambientale di un intervento di tale portata dovrà essere oggetto di approfondite analisi nei vari gradi di progettazione al fine di verificare la compatibilità ambientale e territoriale del medesimo sia in fase preliminare, sia nelle successive fasi valutative ed autorizzative (tra le quali la procedura di VIA).

Come già indicato, si ritiene che la verifica degli effetti ambientali transfrontalieri della linea di intervento sopracitata dovrà essere oggetto sia di approfondita analisi in sede di valutazione di impatto ambientale sulla base dello specifico progetto per quanto riguarda il cantiere, sia di un attento monitoraggio nella fase attuativa, finalizzato all'individuazione delle opportune misure atte a mantenere l'attuale volume di traffico veicolare.

- miglioramento della capacità di deflusso della A5 tra Châtillon e il confine regionale”.

Sottolineando la rilevante complessità dell'opera e dei relativi importanti impatti ambientali connessi alla fase di cantiere, si rileva l'assenza nel rapporto ambientale di una trattazione dei medesimi.

In merito alle ipotesi di potenziamento della capacità di deflusso della A5 mediante varie tipologie di interventi, a fronte dell'attuale indeterminatezza delle medesime, si sottolinea che nelle future fasi di concertazioni con gli Enti competenti concessionari dovranno essere verificate molto attentamente nei vari gradi di progettazione le compatibilità e fattibilità degli interventi rispetto ai vincoli territoriali ed ambientali interferiti, sia in fase preliminare, sia nelle successive fasi valutative ed autorizzative (tra le quali la procedura di VIA).

- Impianti a Fune – Redazione del PFTE per l'estensione della Telecabina Aosta – Pila – Platta de Grevon fino a Cogne.

Impianti a Fune – Avvio dell'iter autorizzativo di fattibilità tecnico-economica del PFTE del collegamento funiviario tra la Val d'Ayas e la Valtournenche (impianto “Cime Bianche”).

Sebbene tali interventi, come già rilevato, sono indicati esclusivamente come avvio di attività di progettazione o di iter autorizzativo per un livello di “fattibilità tecnico-economica”, e pertanto come tali si configurano quali Linee di intervento “immateriali”, e la cui valenza non pare così pertinente rispetto alla pianificazione in argomento, si sottolinea che trattasi di interventi che comportano ricadute ambientali, la cui compatibilità e coerenza rispetto ai vincoli territoriali presenti dovrà essere oggetto di approfondita analisi nei vari gradi di progettazione nelle successive fasi valutative ed autorizzative (tra le quali le necessarie procedure di valutazione ambientale).

- Completamento del collegamento escursionistico ciclopedonale Ceresole Reale – Pont.

- Collegamento escursionistico ciclopedonale Gressoney-Saint-Jean – Brusson attraverso il Col Ranzola.

Ribadendo che trattasi di interventi la cui valenza non pare così pertinente rispetto alla pianificazione in argomento, si sottolinea che trattasi di progetti che comportano ricadute ambientali la cui compatibilità e coerenza rispetto ai vincoli territoriali presenti dovrà essere oggetto di approfondita analisi nei vari gradi di progettazione nelle successive fasi valutative ed autorizzative.

Per quanto riguarda nello specifico l'intervento riguardante il collegamento escursionistico – ciclopedonale Ceresole Reale – Pont, si richiamano i rilevanti aspetti ambientali già anticipati dall'Ente Parco Nazionale Gran Paradiso nelle proprie osservazioni, allegate al presente parere.

6.

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).

7.

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 prende atto a tale proposito della ripartizione dei suddetti indicatori nelle tipologie di contesto (esterni e di contesto ambientale), di attuazione e di contributo (di Piano e rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale).

- Per quanto riguarda gli indicatori di contesto ambientale si richiede di approfondire le osservazioni formulate in merito da ARPA Valle d'Aosta.

- In generale, si richiede di esplicitare maggiormente la correlazione tra l'elenco di interventi presenti e codificati oggetto di monitoraggio (tabelle presenti alle pag.147-149), e le Linee di intervento derivanti dagli obiettivi specifici del Piano.

Si sottolinea infatti che gli indicatori di contributo non paiono essere completamente esaustivi in relazione a tutte le Linee di intervento indicate; si specifica che il set di indicatori di contributo deve essere sufficientemente completo e chiaro.

- Nel capitolo 8.5 viene indicata la previsione di una cadenza del monitoraggio ogni 5 anni; si chiede di correggere l'incongruenza presente a pagina 150 sulla durata del Piano (sono indicati 15 anni invece di 10).

- Si ricorda che le suddette previsioni dovranno essere strutturate in una specifica sezione (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.

- In relazione agli indicatori ambientali, al fine di non eccedere con la misurazione di dati di contesto, oltre a ridurre il rischio di duplicare la raccolta degli stessi nell'ambito di differenti pianificazioni, si ritiene importante venga svolto un lavoro congiunto con i soggetti competenti detentori dei dati al fine di individuare un set di indicatori ragionevolmente misurabili/raccogliibili e significativamente correlabili alle specifiche azioni e progetti derivanti dall'attuazione del Programma.

A tale proposito si raccomanda, per quanto possibile, di utilizzare indicatori fra quelli già definiti e implementati da ARPA Valle d'Aosta e fra quelli individuati dalla Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile al fine di verificare il contributo fornito dal Programma in argomento al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità regionali.

- Si sottolinea infine quanto richiesto da ARPA Valle d'Aosta in relazione all'esigenza di: “*sostituire gli indicatori di contesto riportati nelle Tabelle 8.2.1 e 8.2.2 del Rapporto Ambientale*”, con quelli indicati da ARPA.

CONSIDERAZIONI FINALI

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

Dato atto che durante il periodo di evidenza pubblica sono pervenute numerose osservazioni da parte di soggetti terzi che hanno evidenziato vari aspetti da valutare ed approfondire nel Piano;

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

Preso atto favorevolmente degli Obiettivi di Piano, ritenendo gli stessi sostanzialmente coerenti con i principi della Strategia regionale di Sviluppo Sostenibile e in linea con le pianificazioni e gli indirizzi regionali relativi all'adattamento e mitigazione al cambiamento climatico; nonché con le principali pianificazioni di settore quali il Piano Energetico Ambientale Regionale e l'attuale Piano regionale per il risanamento, il miglioramento e il mantenimento della qualità dell'aria.

Rilevato che fra le "Linee di Intervento" derivanti dagli Obiettivi specifici del Piano sono stati previsti vari interventi infrastrutturali comportanti potenziali ricadute ambientali e territoriali, la cui compatibilità e coerenza dovrà necessariamente essere oggetto di approfondito esame nei vari gradi di progettazione a seguito di specifiche ed adeguate procedure valutative ed autorizzative (nei casi previsti, anche tramite ulteriori procedure VAS o VIA);

Rilevato inoltre che il rapporto ambientale ha analizzato solo alcuni degli interventi infrastrutturali indicati nelle suddette "Linee di intervento", considerati direttamente correlati all'attuazione della suddetta pianificazione, mentre altri non sono stati adeguatamente trattati in quanto considerati attinenti ad altre pianificazioni e/o a scenari evolutivi di complessa valutazione attuativa e temporale;

Ritenuto pertanto che debbano essere definite più chiaramente nei documenti di Piano le Linee di intervento ritenute prioritarie che contribuiscono in modo sostanziale al perseguimento degli Obiettivi, promosse quindi direttamente dal Piano nel suo periodo di validità, distinguendole da quelle riconducibili ad altre pianificazioni e previsioni che non sono ricomprese nell'arco temporale del Piano, anche mediante la redazione di tabelle di sintesi che evidenzino attori, priorità, e tempistiche delle azioni previste nel Piano;

Ritenuto quindi che occorre chiarire meglio l'effettivo ambito operativo del Piano nelle varie Linee di intervento, anche al fine di un adeguato allineamento dello stesso con il rapporto ambientale;

Rilevato in ogni caso che, da parte dei soggetti competenti consultati, non sono stati evidenziati elementi di incompatibilità con la pianificazione di settore regionale, ed effetti negativi significativi tali da rendere l'attuazione del Piano non compatibile con l'ambiente nel perseguimento degli obiettivi generali e specifici;

Evidenziato in ogni caso che le osservazioni pervenute in istruttoria hanno rilevato numerosi aspetti che dovranno essere necessariamente approfonditi provvedendo eventualmente ad integrare/modificare adeguatamente i documenti del Piano ed 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 di quanto emerso nei pareri espressi dai soggetti competenti consultati, nelle osservazioni espresse da soggetti terzi, e nei contenuti della presente istruttoria,
- ad una definizione più chiara delle Linee di intervento ritenute prioritarie che contribuiscono in modo sostanziale al perseguimento degli Obiettivi, promosse quindi direttamente dal Piano nel suo periodo di validità, distinguendole da quelle correlate ad altre pianificazioni e dalle previsioni che non sono ricomprese nell'arco temporale di durata del Piano, anche mediante la redazione di tabelle di sintesi che evidenzino attori, priorità, e tempistiche delle azioni previste nel Piano; provvedendo all'integrazione del Piano e del rapporto ambientale a seguito degli approfondimenti sopracitati, al fine di un adeguato allineamento dei due documenti.

In vacanza del Dirigente
Il Coordinatore
Luca FRANZOSO

ALLEGATO 1

Osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti

Comune di Gressoney-Saint-Jean

“In riferimento al Piano Regionale dei Trasporti della Valle d’Aosta (PRT) oggetto di procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi della l.r. 12/2009, a seguito della presa visione della documentazione pubblicata nell’apposita sezione del sito istituzionale della Regione, si evidenzia che quanto indicato relativamente al “*Collegamento escursionistico ciclopedonale Gressoney-Saint-Jean – Brusson attraverso il Col Ranzola*” negli elaborati riguardanti l’elaborazione del PRT (in particolare nella Relazione generale del progetto - paragrafo 7.4.2.2) le caratteristiche esclusivamente escursionistiche ciclopedonali del collegamento intervallivo tra le testate della Valle di Gressoney e della Val d’Ayas non è coerente con quanto indicato nel progetto di fattibilità tecnico-economica a firma del Dott. For. Enrico Ceriani, il quale prevede tra le finalità dell’intervento di riqualificazione della strada intervalliva comunale che collega il Comune di Brusson al Comune di Gressoney-Saint-Jean tramite il Col Ranzola scopi e finalità a carattere agro-silvo-pastorale, tra cui anche il mantenimento dell’agricoltura di montagna e la prevenzione del rischio idrogeologico, l’accessibilità alle zone boscate di Gressoney-Saint-Jean e alla stazione di arrivo della seggiovia e del bacino idrico di Weissmatten, l’opportunità di realizzare sottoservizi e la connessione intervalliva.

Si richiede pertanto di modificare quanto indicato nel Piano Regionale dei Trasporti della Valle d’Aosta (PRT) relativamente al collegamento del Col Ranzola.

Si precisa, inoltre, che il progetto di fattibilità tecnico-economica risulta ad oggi in fase di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi della l.r. 12/2009, come da nota in data 18.11.2024, prot. n. 11312”;

Comune di Quart

“A seguito dell’avvio della procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) del Piano regionale dei trasporti e la relativa pubblicazione sul BUR con la presente si avanzano alcune osservazioni e suggerimenti in merito.

Relativamente agli interventi sulla rete ciclabile regionale, considerato il crescente numero di utenti che utilizzano la bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro verso Aosta, si chiede di valutare la realizzazione di un itinerario ciclabile che permetta di raggiungere il capoluogo regionale da loc. Villefranche verso il Villair de Quart e proseguendo poi verso il Comune di Saint-Christophe, itinerario posto a nord della Dora Baltea e a servizio delle zone residenziali dell’Adret”. Nello specifico è auspicabile la creazione di un percorso ciclabile che, partendo dal capoluogo comunale, dove in tal senso il rifacimento del cavalcavia ferroviario posto ad ovest del paese prevede la realizzazione di un passaggio ciclabile, raggiunga ed attraversi l’abitato del Villair de Quart, mediante la sistemazione di strade poderali esistenti e la nuova strada a servizio della frazione Combe, e si diriga verso Aosta, parallelamente all’attuale viabilità comunale; si rende necessario inoltre il disimpegno del centro abitato in località Teppe attraverso un intervento di riqualificazione del corrispondente tratto della strada SS26, già richiesto da questa Amministrazione, con contestuale collegamento a monte con la frazione Combe o in alternativa proseguendo verso il bivio del Villair; tale disimpegno permetterebbe di collegare le attività ricettive della zona, in particolare il campeggio, con la rete ciclabile.

Si chiede inoltre di valutare, nel quadro della riqualificazione del tratto di SS26 in loc. Amerique, il collegamento ciclabile della stessa con la città e l’attraversamento della strada SS26 per connettere le attività commerciali con i centri abitati a monte, connessione che potrebbe essere realizzata con una sede ciclabile dedicata da prevedersi nell’ambito del progetto Anas per la nuova rotonda.

Le proposte sopraelencate sono già state inoltrate all’Assessorato competente in occasione della redazione della bozza di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica avvenuta negli anni 2020-21.

Si segnala che località Amérique è stata recentemente oggetto di insediamento, oltre a quelle storicamente presenti, di numerose attività che forniscono servizi alla persona tra cui uno studio medico associato, la nuova sede del Dipartimento di Prevenzione della Azienda USL della Valle d’Aosta nonché l’ufficio tutele ed il nucleo Minori. Alla luce di ciò, nel campo del trasporto pubblico locale, si auspica un potenziamento delle linee urbane che interessano la zona con passaggi delle stesse interni all’area percorrendo la viabilità comunale e fermate nei pressi delle strutture indicate.

Si chiede infine di considerare l'eventuale collegamento al capoluogo regionale ed ai trasporti previsti sull'asse centrale, tramite TPL e con cadenza bisettimanale ad esempio, di alcune località del Comune poste in quota, La Montagne ad esempio, ad oggi non servite da alcun servizio di trasporto.”;

Comune di Aosta

“Con riferimento alla Vs. nota pec prot. n. 9087 del 18/12/2024 assunta al prot. n.72838 del 18/12/2024, con la quale si richiedeva la formulazione di eventuali osservazioni (contestualmente alla trasmissione del link per la consultazione della documentazione) per il procedimento di VAS di cui ai sensi dell'articolo 11 della l.r. 12/2009, e dell'art. 14 della Parte Seconda del D.lgs. 152/2006 ai fini dell'avvio della procedura di cui all'oggetto, valutati per quanto di competenza da parte dell'ufficio scrivente i contenuti della suddetta documentazione, si formulano le osservazioni in seguito riportate.

1.PUMS E PGTU – Coerenza esterna con gli strumenti di pianificazione e programmazione

Si riscontra che i principali obiettivi di sostenibilità ambientale e le linee di intervento esposti nel Piano Regionale Trasporti (di seguito PRT) sono coerenti con alcuni già previsti dal PUMS di Aosta, sebbene il suddetto piano non venga preso formalmente in analisi.

Constatato che, nonostante il PRT sia un piano a scala regionale nel quale sono previste opere su larga scala territoriale, gli interventi proposti presentano una visione strategica anche su scala urbana, con una ricaduta nell'ambito urbano comunale e dell'intera Plaine, si propone di prevedere un apposito capitolo, all'interno del PRT, che prenda in considerazione un'analisi di confronto delle azioni previste dai suddetti due piani in questione nonché dal PGTU.

2.HUB intermodale di Aosta

Le linee di intervento e le conseguenti azioni previste dal PRT all'interno dei confini del Comune di Aosta e dei Comuni di cintura facenti parte della Plaine avranno un'importante ricaduta sul tessuto urbano comunale. Il paragrafo 4.5.3 della Relazione generale del PRT fornisce indicazioni circa l'Hub intermodale di Aosta ossia l'insieme dei servizi connessi alle aree della cosiddetta “Porta sud” (comprendente anche la previsione di nuova localizzazione in tale sito del terminal del servizio del TPL extraurbano attualmente in via Carrel, azioni che sono già previste nei Piani PGTU e PUMS comunali vigenti), che sarebbe completata “con la realizzazione di un collegamento diretto con il RAV attraverso una stazione di pedaggio ad elevata automazione.” Nella figura riportata nel paragrafo è contenuto uno “schema concettuale dal valore puramente esemplificativo”. L'idea che viene esposta consiste nella realizzazione di un nuovo strategico “asse nord-sud”, finalizzato a convogliare il traffico attraverso una nuova uscita autostradale che condurrà ad un parcheggio per auto e pullman turistici di nuova realizzazione situato nelle vicinanze della cabinovia per Pila, a pochi passi dalla stazione ferroviaria e dal centro di Aosta.

La previsione di creazione di un casello autostradale con parcheggio di attestamento è contenuta anche nella pianificazione comunale vigente strategica (PUMS) e di settore (PGTU) ed è pertanto coerente con essa. Il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) indica, infatti, auspicabile la realizzazione di una “Uscita autostradale di Aosta Centro e annesso parcheggio. Si tratta di un intervento finalizzato a ridurre la pressione veicolare lungo la viabilità di collegamento tra le esistenti uscite autostradali e la città di Aosta, nonché all'interno dell'area urbana. La nuova uscita autostradale non sarà collegata alla viabilità ordinaria ma consentirà di accedere esclusivamente a un parcheggio per auto e pullman turistici di nuova realizzazione situato nelle vicinanze della stazione a valle della cabinovia per Pila, a pochi passi dalla stazione ferroviaria e dal centro storico di Aosta. I mezzi di trasporto collettivo, in particolare sulle linee di lunga distanza, potranno tuttavia accedere al nuovo terminal delle linee extraurbane (previsto nell'Area FA8 - “Porta Sud”) tramite una viabilità riservata e sorvegliata da telecamere; è quindi opportuno che il nuovo terminal sia predisposto per tale possibilità.”

Allo stesso modo il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) prevede “l'ipotesi di un nuovo parcheggio “polmone” con accesso dall'autostrada sull'esempio di Villa Costanza di Firenze;”.

Si segnala il fatto che l'eventuale localizzazione del parcheggio “osmotico”, seppure non esplicitata ma presumibilmente attestata all'estremità nord dell'uscita autostradale, richiederebbe, in caso di attuazione, una modifica dell'attuale PRG che assuma le indicazioni progettuali costituenti variante. Peraltro, l'iter per l'aggiornamento dell'attuale PRG è avviato, e sarà portato a termine giocoforza nel corso della prossima consiliatura.

Oltretutto si segnala che, seppure quanto indicato dal PRT sia puramente esemplificativo, il baffo che dovrebbe condurre all'area di sosta interferisce con l'accesso al deposito dei pullman della Soc. ARRIVA. Negli intendimenti di questa Amministrazione, ai fini di un nuovo accordo di programma relativamente alla riorganizzazione della sottozona Fa08 e più in generale della "Porta sud", le aree maggiormente vocate per la localizzazione di un hub intermodale per attestamento delle linee extraurbane del TPL, sono quelle situate nella porzione nord-est della Fa08.

La scelta messa in luce dal PRT viene considerata strategica e fortemente condivisibile dal punto di vista funzionale. Proprio per tali motivazioni, si auspica che la stessa diventi il primo possibile oggetto di un approfondimento tecnico ed economico, atto a garantire l'effettiva fattibilità dell'opera e il superamento delle eventuali difficoltà individuate.

Questa Amministrazione ritiene che le tematiche relative al posizionamento dello svincolo autostradale necessitino di un approfondimento alla luce delle problematiche tecniche relative ai conflitti con il tracciato della telecabina Aosta-Pila, con la viabilità comunale di Via dalla Chiesa, con l'interessamento di spazi e immobili di proprietà privata (Soc. ARRIVA s.r.l., Soc. Structure VdA e altri), nonché eventuali ulteriori problematiche (es. fasce di esondazione).

Questa richiesta è peraltro coerente con gli approfondimenti (oggetto di analisi da parte del Politecnico di Torino) in corso nell'ambito del tavolo di lavoro Regione-Comune volto alla revisione/nuovo Accordo di Programma delle Aree ex-Cogne.

3. Collegamento Aosta – Pré-Saint-Didier – Courmayeur

Attualmente la direttrice ferroviaria di fondovalle interessa il territorio del Comune di Aosta dal confine est con il Comune di Saint-Christophe al confine ovest con quello di Sarre. La linea Aosta-Ivrea è oggetto dei lavori in corso di realizzazione per l'elettrificazione mentre la linea Ao-PSD non è momentaneamente in esercizio.

La scelta operata dal PRT presenta l'ipotesi della creazione di una linea Metrobus Aosta-Courmayeur (BRT) con la previsione di un integrale recupero delle stazioni/fermate esistenti sulla tratta Aosta – Villeneuve con l'implementazione del numero fermate all'interno dei confini del Comune di Aosta (con proposta di sottoposizione a dibattito pubblico per consentire la più ampia partecipazione di cittadini e portatori di interessi).

Tale soluzione non è attualmente prevista dal PUMS vigente di Aosta e sembra quindi superare le due alternative individuate allo stato attuale dai piani comunali vigenti PGU e PUMS in merito alla tematica dell'utilizzo linea ferroviaria Aosta – Pré-Saint-Didier, alternative che ipotizzavano la realizzazione di un collegamento tram - treno a trazione elettrica tra Aosta e Courmayeur (nel seguito bocciato a causa del parere negativo rilasciato dalla società ANAS S.p.A.) o il ripristino del collegamento ferroviario. Si rileva il fatto che saranno mantenute e, se del caso, incrementate, le soste urbane del metro-bus e che il tracciato, sebbene con un mezzo differente rispetto a quello ipotizzato dai documenti programmatori comunali e comunque alimentato ad energie rinnovabili a impatto zero a impatto zero, sia conservato in sede propria.

4. Riorganizzazione della Stazione di Aosta

Nel capitolo che affronta questo tema il PRT afferma che "La dismissione della linea ferroviaria Aosta – Pré-Saint-Didier pone le condizioni per una radicale riorganizzazione della Stazione del nodo intermodale di Aosta e della stessa Zona Fa8 del Piano Urbanistico di Aosta."

A livello comunale si considera di notevole importanza la previsione di creare una "rottura di carico" strategica in corrispondenza della stazione di Aosta, nodo centrale verso il quale vengono indirizzati o transitano i diversi flussi di persone e merci all'interno della Valle d'Aosta, anche in relazione alle problematiche urbane di superamento della barriera costituita dall'asse ferroviario.

Il PRG evidenzia, anche in coerenza con il Piano Territoriale Paesistico PTP, la necessità di pervenire alla riqualificazione delle aree fluviali della Dora Baltea ..., tendente al ripristino delle aree golenali e la salvaguardia delle rispettive fasce di pertinenza, e di una modesta quota della fascia posta a sud dell'autostrada lungo riva sinistra della Dora in corrispondenza della zona F8 (già classificata dal PTP come sistema insediativo fluviale). Si tratta infatti di una porzione territoriale ampiamente denaturalizzata e particolarmente utile per il soddisfacimento di funzioni urbane altrimenti difficilmente collocabili, facenti parte del nuovo polo di accesso multimodale alla città.

Viene data inoltre importanza alla formazione di un sistema di aree verdi e di parchi attrezzati lungo le due fasce fluviali, ... alla riorganizzazione dell'assetto viabilistico e degli accessi principali alla città, all'area Cogne e alle altre aree di maggior interesse, con la formazione della "porta sud" di Aosta, quale infrastruttura

di interscambio modale e di sosta, per la interconnessione funzionale tra l'autostrada e l'area urbana, con l'integrazione della funivia per Pila nel sistema di trasporti urbani.

A tal fine è prevista inoltre una parziale riduzione del fascio dei binari a ovest della stazione FS per realizzare un raccordo stradale della via Carducci.

Per quanto attiene al superamento della ferrovia, in corrispondenza dalla sottozona Fa08, il PRG individua un collegamento all'altezza della Tour de Bramafam senza specificarne la tipologia.

Il PGTU, nel suo aggiornamento del 2021, pone attenzione all'area della stazione e dei sedimi ferroviari. Nel paragrafo 10.3 si afferma:

“... dovrà essere messo in moto un programma articolato di interventi, la gran parte di natura infrastrutturale, atto a strutturare il nuovo assetto del centro d'interscambio (superando la cesura tra le zone a nord e a sud della città), a costruire i necessari collegamenti viari (anche in relazione alla prevista chiusura del passaggio a livello di via Carrel) e di mobilità sostenibile nonché a trasformare e qualificare lo spazio pubblico.”. A tal fine vengono previsti:

- il prolungamento di via Paravera e la conseguente soppressione del passaggio a livello di via Carrel
- la riqualificazione del nodo di Piazza Manzetti
- il trasferimento dell'attestamento del TPL extraurbano in zona Fa08
- la riqualificazione della stazione ferroviaria e la sua connessione con la funivia per Pila
- la riorganizzazione e la riqualificazione del parcheggio adiacente la telecabina

Il PUMS, in coerenza con il PGTU, individua due nodi sui quali è necessario intervenire:

- Piazza Manzetti e stazione FS unitamente all'autostazione Carrel
- La zona Fa08 per la realizzazione di un sistema intermodale detto “Porta sud”

In particolare, per aumentare la permeabilità nord-sud della città il PUMS prevede 2 scenari:

- “A. ampliamento del sottopasso di stazione (per il quale esiste il progetto definitivo di RFI di allungamento) per l'attraversamento ciclo-pedonale;
- B. nell'attraversamento all'altezza di Tour Bramafam, si prevede un doppio scenario: 1. nel caso di riattivazione della linea ferroviaria, un nuovo sovrappasso/sottopasso ferroviario; 2. nel caso di Tram-treno/Tram, la permeabilità ciclo-pedonale in superficie con sistemazione del vecchio sedime ferroviario.”

Pertanto, per quanto attiene al capitolo della riorganizzazione dell'area della stazione si registra una sostanziale coerenza con gli strumenti pianificatori comunali.

5.Liberalizzazione della tratta autostradale tangenziale di Aosta

Si esprime un parere fortemente positivo circa la previsione della liberalizzazione della tratta autostradale tangenziale di Aosta tra le azioni di piano proposte dal PRT.

6.Nodi critici della mobilità nello spazio urbano a nord di Aosta: asse SS.26 tratto tra via Parigi e via Roma e viale Ginevra con l'ampliamento ospedaliero

Si auspica che il PRT affronti anche le problematiche inerenti all'attraversamento ovest-est sulla viabilità ordinaria costituita dal tratto della SS26 comprendente via Parigi e via Roma, in quanto tale tratto costituisce la principale arteria di scorrimento intercomunale nord di collegamento dei Comuni della Plaine alla Città di Aosta (non rappresentando pertanto una problematica del solo Comune di Aosta), risulta già ora ampiamente trafficata, in particolare dai pendolari durante gli orari di punta, andrà a caricarsi maggiormente a seguito del completamento dell'ampliamento del nuovo complesso ospedaliero, nonché nel corso dei relativi lavori, e costituisce scenario di frequenti incidenti automobilistici.

Il tratto in oggetto è individuato dal PUMS vigente del Comune di Aosta quale tratto tra i principali nodi che presentano livelli di particolare criticità, anche in relazione al suddetto progetto di ampliamento dell'ospedale Parini, criticità rilevate anche nell'incontro del “Tavolo tecnico per la costruzione del nuovo ospedale U. Parini di Aosta” del 03/11/2023 come risulta dal verbale della seduta.

7.Nodi critici della mobilità nello spazio urbano a sud di Aosta: attraversamento della Dora Baltea della strada del Pont-Suaz

Anche per quanto riguarda il settore sud del Comune di Aosta, si riscontra che all'interno del PRT il collegamento verso l'envers attraverso il Ponte Suaz non è stato affrontato. Il PRT infatti analizza tale zona esclusivamente in riferimento agli interventi di miglioramento e di messa in sicurezza del principale collegamento tra la pista ciclabile regionale (che corre in destra orografica della Dora) e la rete ciclabile “Aosta in Bicicletta” (Pont-Suaz), senza porre l'accento sulla considerevole valenza strategica intercomunale, a livello di mobilità, costituito da quello che è attualmente il principale attraversamento della Dora Baltea del fondovalle.

Tale tratto, che coinvolge la rotonda del Pont-Suaz e quella di intersezione con via 1° Maggio, è stato individuato dal PUMS come nodo critico sul quale porre l'attenzione: attualmente nelle ore di massima "punta" l'arteria è sede di fenomeni di forte congestione della circolazione veicolare intercomunale, di importanza non secondaria.

Analogamente alle criticità del settore nord, la problematica riguarda anche i Comuni di cintura e gli utenti che accedono ad Aosta, in particolare da sud, non solo il Comune di Aosta, e per tale motivazione si ritengono necessari approfondimenti progettuali del nodo strategico più di dettaglio, che definiscano la/e soluzione/i ottimale/i alla congestione del traffico, anche attraverso la previsione di nuovi interventi infrastrutturali, comprensivi anche dell'eventuale previsione di un nuovo punto di attraversamento della Dora Baltea. Tale infrastruttura, oltre ad avere un impatto positivo sulla fluidità del traffico e sull'ottimizzazione dei percorsi, avrebbe una forte rilevanza anche come dispositivo di protezione civile in casi di forzose chiusure del ponte Suaz, garantendo una valida e sicura alternativa.

8.MOBILITÀ CICLISTICA - Collegamenti tra sinistra e destra orografica della Dora nell'area della Plaine

Tanto gli strumenti pianificatori comunali, quanto il progetto "Aosta in bicicletta" ormai realizzato hanno definito un sistema ciclabile a rete che si sviluppa nella parte piana e urbanizzata del territorio comunale. La finalità è principalmente quella di favorire un diverso riparto modale a favore della bicicletta, con riduzione dell'uso dell'automobile per gli spostamenti entro i 5 Km, spostamenti quotidiani casa/scuola, casa/lavoro e shopping.

La rete ha dei punti di connessione con i Comuni limitrofi (Gressan) mentre è necessario migliorare la connessione con il Comune di Charvensod all'altezza del ponte del Pont Suaz. Ciò porterebbe ad un miglioramento della fruizione dell'intera rete ciclabile: quella di Aosta e il Vélo Doire che si sviluppa lungo il corso fluviale.

Il Comune di Aosta e quello di Charvensod, con nota n. 29856 del 14/06/2023 avevano richiesto un incontro all'Assessore alle Opere pubbliche e a quello alla Mobilità manifestando alla Regione l'interesse per l'individuazione di una soluzione infrastrutturale per l'ampliamento della sede viaria del Pont Suaz.

Il PRT, in coerenza con il Comune, ritiene "prioritario intervenire per creare un effetto rete tramite il miglioramento e la messa in sicurezza del principale collegamento tra la Pista ciclabile regionale che corre in destra Dora e la rete ciclabile "Aosta in Bicicletta (Pont-Suaz) ma anche attraverso due collegamenti che consentono di mettere in collegamento la sinistra orografica della Dora con la Pista ciclabile regionale (in destra orografica) in modo da creare itinerari prevalentemente in sede propria."

Si osserva, tuttavia, che il PUMS comunale, nell'elaborato BICIPLAN individua anche altri percorsi, oltre al nodo di connessione del Pont Suaz, che in prospettiva potranno connettere la rete ciclabile cittadina con gli altri Comuni quali:

- l'itinerario P1 che si conetterà con il tratto di ciclabile esistente in Comune di Pollein
- l'itinerario S6 verso Sarre
- l'itinerario S8 verso Saint-Christophe-Centro
- l'itinerario S9 verso Saint-Christophe-Senin
- l'itinerario S9 verso Charvensod

Lo sviluppo di questi tratti ciclabili consentirebbe di realizzare un'offerta di mobilità dolce per quegli spostamenti nel raggio di 5-7 Km che per motivo di lavoro, scuola o shopping potrebbero raggiungere il capoluogo in condizioni di sicurezza.

All'interno del PRT il tema della ciclabilità intercomunale è stato sviluppato principalmente a livello turistico. Si ritiene necessario affrontare le necessità derivanti dalla carenza di infrastrutture in alcune zone dei Comuni di cintura (rilevati anche nell'ambito degli incontri pubblici realizzati per la redazione del PUMS), volte a promuovere la ciclabilità su scala sovra comunale.

Tale istanza merita maggior attenzione al fine di dare risposte concrete ai bisogni dei cittadini e dei lavoratori che affrontano gli spostamenti quotidiani verso i principali poli di lavoro e servizi localizzati nella Plaine (es. asse Villair de Quart – Saint Christophe - Quartiere Dora) nell'ottica di una mobilità sostenibile che sappiamo essere condivisa e sostenuta anche finanziariamente dalla Regione.

9.Spazi adeguati a attestamento/interscambio.

Con riferimento anche alle valutazioni di cui ai precedenti punti, in particolare 6., 7. e 8., sempre nell'ottica di affrontare le problematiche di congestionamento del traffico veicolare e migliorare la mobilità, anche sulla Città di Aosta, si propone che il PRT sviluppi anche il tema degli spazi adeguati a attestamento/interscambio, argomento che il PUMS ha affrontato in relazione all'organizzazione della mobilità nella Plaine e

all'interscambio modale auto/TPL con il coinvolgimento di strutture di parcheggio ubicate anche al di fuori del territorio comunale di Aosta.”;

Dipartimento sviluppo economico ed energia

“In riscontro alla nota prot. n. 9087 del 18 dicembre 2024, esaminata la documentazione di VAS e gli elaborati relativi al Piano regionale dei trasporti, lo scrivente Dipartimento evidenzia che le previsioni del Piano energetico ambientale regionale (PEARVDA2030) sono state correttamente prese in considerazione e inserite nel medesimo, a seguito di confronto in fase di redazione del testo, pertanto non vi sono ulteriori osservazioni.”;

Parco Naturale Mont Avic

“La presente in relazione alla vostra nota prot. 9087 del 18 dicembre 2024, con la quale si trasmettevano la documentazione di VAS e gli elaborati relativi al Piano Regionale dei Trasporti della Regione Autonoma Valle d'Aosta, chiedendo la formulazione di eventuali osservazioni in merito.

Si richiamano in proposito:

- La Legge 6 dicembre 1991, n° 394 “Legge quadro sulle aree protette” e in particolare l'art. 25 “Strumenti di attuazione”, comma 2;
- La Legge regionale 10 agosto 2004, n° 16 “Nuove disposizioni in materia di gestione e funzionamento del Parco Naturale Mont Avic. Abrogazione delle leggi regionali 19 ottobre 1989, n° 66, 30 luglio 1991, n° 31, e 16 agosto 2001, n° 16” e in particolare l'art. 10 “Piano di gestione territoriale del Parco”, comma 3, lettera a);
- Il Piano di gestione territoriale del Parco Naturale Mont Avic (L.r. 10 agosto 2004, n° 16. Art.10, e DGR n° 794 del 19 giugno 2018) e in particolare gli artt. 2 “Divieti a carattere generale”, 14 “Veicoli a motore e altri mezzi di trasporto”, 15 “Accesso e mobilità pedestre” e 29 “Divieti e prescrizioni”;
- La DGR n° 916 del 6 agosto 2024 “Approvazione degli obiettivi e aggiornamento delle misure di conservazione per le zone speciali di conservazione (ZSC) della rete Natura 2000 della Regione Autonoma Valle d'Aosta, ai sensi dell'art. 4 della L.r. 8/2007.
Revoca della DRG 3061/2011”.

Presa visione della documentazione di cui sopra e considerata la finalità della stessa, si comunicano le seguenti osservazioni.

- Nella documentazione si fa riferimento ai confini del Parco Naturale Mont Avic antecedenti al Decreto del Presidente della Regione n° 298 del 31 maggio 2023 “Ampliamento dei confini territoriali del Parco Naturale Mont Avic, in Comune di Fénis, ai sensi della Legge regionale 10 agosto 2004, n° 16”; occorre pertanto aggiornare le informazioni sull'estensione territoriale e sui corretti confini dell'area protetta, compresi gli allegati cartografici.
- Considerato il positivo contributo che ne risulterebbe in termini di riduzione dei flussi veicolari motorizzati e del numero di autovetture in sosta nelle parti alte della vallata (entrambi aspetti sottolineati come critici nel vigente Piano di gestione territoriale del Parco), nonché della valorizzazione di percorsi intervallivi a destinazione ricreativa e turistica, si ritiene utile prevedere il potenziamento della viabilità ciclabile lungo la valle di Champorcher, su spazi dedicati.
- Considerate le criticità evidenziate nel vigente Piano di gestione territoriale del Parco che discendono dall'attuale regolamentazione della strada interpodereale per Dondena, aperta al flusso veicolare per gran parte dell'anno, si ritiene vada prevista una diversa regolamentazione che vieti o limiti fortemente la percorribilità pubblica, favorendo contemporaneamente la mobilità dolce (a piedi, in bici, a cavallo, ecc.), limitando in tal modo i problemi di sicurezza, di sovraffollamento di autovetture in transito e in sosta lungo la strada e spesso nei prati, di sollevamento di sabbia e polveri sottili.
- Considerata l'assenza di trasporto pubblico verso le testate di valle delle valli di Champdepraz e Fénis, interessate da crescenti flussi di visitatori attratti anche dalla presenza del Parco naturale, si ritiene che vadano approfondite soluzioni alternative al trasporto privato, fornendo peraltro con ciò a escursionisti e turisti l'opportunità di effettuare escursioni su sentieri intervallivi senza doversi organizzare con autovetture proprie e potendo programmare più facilmente permanenze di più giorni.
- Si segnalano le seguenti inesattezze al documento “Valutazione di Incidenza Ambientale VIInCA”:

- A pagina 15 del documento (13 a piè pagina) lo schema riporta un errore sul fondo, sono cambiate le risposte “SI” e “NO” alla domanda: “Il sito ospita habitat o specie prioritari?”;
- A pagina 26,27 e 29 (24,25 e 27 a piè di pagina) è da aggiornare il confine del Parco Naturale Mont Avic, ampliato di Fénis, come sopra citato:
- A pagina 30,34 (28,32 a piè di pagina) è sbagliata la superficie del Parco Naturale Mont Avic, attualmente di 7.293 ha.

In conclusione, si ricorda che qualsiasi intervento o attività che ricada nel territorio del Parco o che possa avere interferenze con lo stesso, prima della sua realizzazione o autorizzazione da parte di altro Ente dovrà in ogni caso ottenere il preventivo parere-nulla osta dell’Ente Parco ed essere sottoposto a screening d’incidenza, inviando specifica documentazione tecnica e progettuale di supporto.”;

Dipartimento risorse naturali e Corpo forestale

“In riferimento alla nota prot. n. 9087 del 18/12/2024, di pari oggetto, si trasmettono, di seguito, le osservazioni delle strutture Foreste e sentieristica e Corpo forestale della Valle d’Aosta dello scrivente Dipartimento:

- Struttura Foreste e sentieristica

- si evidenzia che, pur non essendoci obiettivi e Strategie nel PRT direttamente inerenti la tutela/valorizzazione delle risorse forestali, l’auspicato aumento della sostenibilità della mobilità si tradurrà anche in generali effetti positivi su tutti gli ecosistemi naturali, ivi compresi quelli forestali. In merito ai soli aspetti di competenza, si prende atto del fatto che, tra le azioni previste in attuazione delle Strategie del PRT, vi è il completamento dello svincolo di Courmayeur che interesserà sia aree urbanizzate, sia terreni “naturali”, in particolare un’ampia area boscata vincolata sia ai sensi dell’art. 142 c.1 lettera g del D. Lgs. 42/2004 (Vincolo paesaggistico per Bosco di Tutela), sia ai sensi dell’art. 33 (aree boscate) della L.R. 11/98. Il progetto delle opere dovrà dunque essere oggetto di autorizzazione paesaggistica (art. 146 D. Lgs. 42/2004) e urbanistica (art. 33 della L.R. 11/98) e, se necessario, dovrà introdurre delle opere di mitigazione e/o compensazione paesaggistica. Si sottolinea infine che, poiché i popolamenti forestali interessati dai sopra menzionati lavori sono di proprietà pubblica, per effettuare le operazioni di “martellata” con la quale verranno assegnate le piante da tagliare, dovrà essere preliminarmente contattata la stazione forestale territorialmente competente.

- Corpo forestale della Valle d’Aosta

- per quanto riguarda le matrici ambientali foreste e suolo si esprimono le seguenti osservazioni. In relazione ai macro-obiettivi del Piano, in particolare “qualità dell’aria” e “sicurezza e salute”, si ritiene che la componente forestale possa essere a tali fini valorizzata anche attraverso la realizzazione di corridoi verdi in adiacenza alle vie veicolari di maggior transito e impatto ambientale. Riguardo alle aree ad elevata vulnerabilità ambientale e alle proposte di regolazione del traffico stradale, al fine di ridurre le esternalità negative come, ad esempio, l’occupazione temporanea di suolo per il parcheggio, si coglie l’occasione per sottolineare l’importanza di valutare e disciplinare un approccio pianificatorio strategico, a scala regionale, in merito al consumo/occupazione di suolo.”;

Parco Nazionale Gran Paradiso

“- Vista la Vs. nota del 18.12.2024, prot. 9087, pervenuta il 08.01.2025, prot. 51 dell’Ente Parco, relativa all’oggetto ed esaminata la documentazione prodotta

- 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 lo Statuto dell’Ente, approvato con Decreto del Ministro della Transizione Ecologica prot. 97 del 23/02/2022;

- 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;

- 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, si formula il seguente parere:

-RELAZIONE GENERALE: 7.4 Interventi sulla rete ciclabile regionale - Collegamenti ciclopedonali intervallivi: completamento del collegamento Pont di Valsavarenche – Colle del Nivolet - Ceresole Reale. In relazione alla proposta di realizzazione di tale collegamento si evidenzia che il versante lungo il quale si sviluppa il tracciato proposto è oggetto di forte instabilità geomorfologica, come testimoniano i frequenti movimenti gravitativi di elementi lapidei, anche lungo la sottostante strada bianca. Pertanto, la realizzazione dell'infrastruttura ciclopedonale, che porterebbe ad un sensibile aumento della frequentazione antropica in un'area critica, vedrebbe la conseguente necessità di effettuare frequenti lavori di disgaggio e rimozione dei materiali accumulati, nonché la necessità di realizzare opere complementari per la messa in sicurezza del transito. La Valsavarenche è già fortemente interessata dalla realizzazione di reti paramassi in molteplici punti a protezione della viabilità di fondovalle e dei centri abitati e sono frequenti gli interventi di disgaggio, anche con l'impiego di esplosivi. Nel loro insieme generano un impatto cumulato non irrilevante sia nell'immediato delle fasi realizzative sia rispetto alla permanenza di manufatti che rappresentano ostacoli, talvolta letali, per le specie animali presenti. Stante quanto evidenziato e considerato che l'intervento proposto è da realizzare *ex novo* si richiede una rielaborazione tesa a:

a) ridurre l'entità dell'opera da realizzare valutando un percorso sentieristico più coerente con il contesto circostante e con le caratteristiche degli altri esistenti nell'area, con possibilità di fruizione mista;

b) Integrare il tragitto in funzione di altri interventi che prevedano azioni di scavo e modificazione delle aree, così come discusso nell'ambito delle ipotesi di ampliamento delle opere di presa per l'acquedotto derivato dalla sorgente "Grande fontaine" in loc. Nivolet;

c) Integrare e comprendere il più possibile sentieri e tragitti già esistenti nel sito.

-RAPPORTO AMBIENTALE: 3.3 Azioni di Piano e alternative localizzative. Tra le azioni del Piano da realizzare, nell'ambito della mobilità ciclabile, si richiama l'intervento infrastrutturale "C1004b Percorso ciclopedonale Colle del Nivolet – ripristino", qualificato come "ripristino" e "completamento".

Si rappresenta che la proposta del tracciato di collegamento dovrebbe congiungere due tratte di sentiero, dalla Piana del Nivolet e dalla strada bianca delle Meyes, sviluppandosi, nei tragitti ipotizzati, in aree attualmente non interessate dalla presenza di sentieri o passaggi di alcun tipo. La proposta prevederebbe, pertanto, la realizzazione *ex novo* di una infrastruttura con significativi impatti diretti, nella realizzazione, e indiretti, nella successiva gestione, su molteplici fattori biotici e abiotici presenti nell'area.

6 La valutazione di coerenza del piano. In relazione alla coerenza del Piano si riporta come unico obiettivo attinente con il Piano del Parco quello relativo alla "promozione di circuitazioni turistiche o escursionistiche di fondovalle e intervallive attraverso mobilità che tutelino la biodiversità". In stretta connessione con quanto finora esposto si evidenzia che la tutela della biodiversità si può perseguire utilizzando infrastrutture già presenti nel territorio e non realizzando ulteriori nuovi interventi che necessitano di importanti lavori, che modificano il contesto ambientale e paesaggistico, andando, inoltre, a portare una presenza antropica laddove attualmente non è presente.

Individuare interventi gestionali per la promozione di mobilità alternativa all'uso del veicolo privato per l'accesso turistico verso alcune località particolarmente interessate dal traffico motorizzato potrebbe, invece, rappresentare un più significativo passo per la tutela della biodiversità, riducendo emissioni in atmosfera, rumore e, in generale, portando a un miglioramento della qualità ambientale delle zone interessate.

-VALUTAZIONE D'INCIDENZA AMBIENTALE: 6 VALUTAZIONE DEI POTENZIALI IMPATTI DEGLI INTERVENTI SUI SITI NATURA 2000. Nel paragrafo sono indicate le azioni che potrebbero avere una possibile interferenza con i siti Natura 2000 e, come si evince dalla tabella ivi presente, non è elencato l'intervento infrastrutturale "C1004b Percorso ciclopedonale Colle del Nivolet – ripristino" che, tuttavia, è completamente ricadente entro i confini dell'area del Parco e pertanto andrebbe incluso congruamente nella trattazione rispetto al livello del Piano. In ogni caso, lo Studio di Incidenza dovrà tenere già conto in questa fase di eventuali presenze di specie vegetali e animali e analizzarne gli impatti potenziali su di essi, fermo restando che successivamente anche i singoli interventi dovranno essere sottoposti alla procedura di Valutazione d'Incidenza.”;

Società Autostrade Valdostane S.p.A.

“La presente viene resa con riferimento alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi della l.r. 12/2009, relativa al Piano Regionale dei Trasporti della Valle d'Aosta (PRT) adottato con deliberazione della Giunta Regionale dello scorso luglio 2024.

In linea generale, pur ritenendo condivisibili alcune delle linee di azione delineate dal PRT, occorre nuovamente rappresentare che si ritiene che il Piano non configuri correttamente al suo interno il ruolo del tratto autostradale di competenza della scrivente concessionaria nell'ambito del sistema dei trasporti della Regione e, più in generale, quale direttrice internazionale di collegamento, sia per il traffico turistico/leggero sia per quello commerciale/pesante, tra il nord-ovest d'Italia verso il nord Europa attraverso i trafori ed i valichi del Monte Bianco e del San Bernardo.

Già in sede di consultazione della bozza del PRT, avevamo infatti rappresentato (rif. nota SAV prot. n. 996 del 30 aprile 2019) come i diversi obiettivi che nel PRT vedono fortemente coinvolta l'autostrada sembrano prescindere dagli elementi caratterizzanti la funzione dell'autostrada e la sua precisa collocazione nella gerarchia delle reti in ossequio al quadro normativo, risultandone dalla proposta di PRT un'infrastruttura funzionalmente "flessibile" da prestarsi a forme di utilizzo (nella più ampia accezione del termine) che arrivano a snaturarne la sua essenziale caratterizzazione ed il suo inequivocabile ruolo di collegamento rapido e sicuro verso, da e attraverso la Valle d'Aosta. Osservazioni presentate sin dal 2019, dettagliate agli estensori del Piano in sede di consultazione con gli stakeholders (incontro del novembre 2023 presso il Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile) e che, nostro malgrado, riteniamo non siano state tenute debitamente in conto nell'ambito del Piano adottato.

Per tale ragione, ripresentiamo nel dettaglio le osservazioni già a suo tempo esposte in relazione alle linee di azione del PRT che maggiormente interessano l'infrastruttura di competenza, esponendo altresì i nostri spunti di riflessione relativamente agli aspetti ambientali, stradali e territoriali.

Potenziamento della capacità della tratta autostradale tra Verres e Quincinetto per ridurre i fenomeni di congestione legati al pendolarismo turistico [V1016]

Sebbene il Piano chiarisca che tale intervento non costituisce parte dello scenario assoggettato a VAS ma del suo scenario evolutivo (oltre il 2035), si ritiene opportuno sin d'ora presentare alcune osservazioni relative a tali ipotesi:

- la realizzazione della "terza corsia dinamica" nel tratto dell'A5 compreso tra Quincinetto (km 53) e Montjovet (km 76), considerando le attuali caratteristiche geometriche della carreggiata e delle numerose opere d'arte presenti (corsia d'emergenza di larghezza 2,5m), comporterebbe la necessità, lungo un tratto di autostrada di lunghezza superiore a 20km, di adeguamenti/ampliamenti alla sede autostradale che si ritengono difficilmente realizzabili in ragione delle numerose interferenze presenti sul fondovalle, che risulta già fortemente infrastrutturato nella zona immediatamente a ridosso dell'autostrada (presenza di viabilità statali, regionali e comunali, piste ciclabili, ferrovia, opere idroelettriche), nonché dalla presenza degli abitati direttamente attraversati dal tracciato (Verres, Arnad, Donnas, Quincinetto). È inoltre evidente che un adeguamento di tale portata lungo oltre 20km di autostrada, se sottoposto ad un'analisi costi-benefici, evidenzerebbe dei costi e degli impatti (tanto in fase di cantiere che in configurazione definitiva) del tutto sproporzionati rispetto alla sola funzionalità di "terza corsia dinamica" da attivarsi sporadicamente ai fini di decongestionare il traffico in occasione delle puntuali giornate di controesodo;

- sul profilo della sicurezza stradale (e quindi anche in relazione all'obiettivo di riduzione dell'incidentalità stradale che il Piano si propone globalmente di perseguire – V1015), la validità e la sostenibilità dell'ipotesi di "variante della A5 in galleria a due canne" volta all'attraversamento della stretta di Hone-Bard dovrà essere valutata, sin da primi livelli di sviluppo progettuale, con riferimento alle specifiche procedure di approvazione definite dalla legislazione europea per le strade appartenenti alla TEN-T (Direttive 2004/54/CE, 2008/96/CE e (UE) 2019/1936) siccome recepite nell'ordinamento italiano (D. Lgs. 264/2006, D. Lgs. 35/2011 e D. Lgs. 213/2021).

Tratta autostradale tangenziale di Aosta – Nuovo svincolo HUB [V1008]

Il PRT riporta "uno schema concettuale dal valore puramente esemplificativo" di un nuovo svincolo da realizzarsi sulla tangenziale di Aosta a servizio dell'Hub intermodale.

Nel rimettere alle strutture regionali competenti le valutazioni in merito alla compatibilità idraulica di tale ipotesi nella zona interessata, non possiamo che ribadire che la stessa non ci pare percorribile tanto dal punto di vista della sicurezza stradale tanto da quello ambientale.

In relazione al primo aspetto ed in assenza nel Piano di qualsiasi indicazione specifica in merito a concrete soluzioni progettuali per l'attuazione di tali ipotesi, la stessa, nell'areale considerato, appare infatti incompatibile con riguardo alle vigenti normative in materia di sicurezza stradale (cfr. ad es. D.M. 5 novembre 2001 e D.M. 19 aprile 2006) ed alle già citate procedure di approvazione previste dalle Direttive 2008/96/CE e (UE) 2019/1936.

In relazione al secondo aspetto, si rimarca che il PRT afferma, in modo generico e attraverso un paragone ad altra infrastruttura considerata analoga (ma in realtà in alcun modo a priori assimilabile alla tangenziale di Aosta), che il nuovo svincolo “non genera perturbazioni di traffico sul tronco autostradale intercluso”. Si ritiene che tale aspetto non possa essere oggetto di un’affermazione generica ma debba invece essere debitamente valutato, tenuto conto della sua importanza non solo sulla fluidità e sulla sicurezza del traffico autostradale da e verso il Monte Bianco ma anche in relazione ai potenziali aumenti delle emissioni veicolari generati dalle probabili situazioni di congestionamento, attraverso uno specifico studio di capacità dello svincolo ipotizzato.

Proposte per la revisione dei pedaggi autostradali sulla A5 e sul RAV [V1006, V1007 e V1009]

Il regime delle tariffe autostradali, ivi compreso il loro aggiornamento, soggiace all’osservanza della normativa di riferimento ed agli atti convenzionali, che vedono il gestore rapportarsi al Concedente MIT ed alle agenzie di Stato competenti quali ART.

Appare quindi molto eccentrica, apodittica e riduttiva l’analisi svolta in merito all’incidenza dei livelli tariffari sugli squilibri tra i flussi di traffico rilevati tra viabilità autostradale e viabilità statale, emergendo l’assenza di un, invece, doveroso approfondimento su numerosi e rilevanti fattori che influenzano le scelte degli utenti, avendo in considerazione anche le significative eterogeneità in ordine ad esempio ai veicoli (mezzi pesanti, leggeri, ecc.), al tipo di spostamento (locale, regionale, transfrontaliero, ecc), al motivo del viaggio (lavoro, turismo, ecc.), ecc. Gli stessi dati su cui sono fondate le rappresentazioni riportati nel PRT appaiono non adeguati per fotografare compiutamente la situazione attuale né, ancor meno, per poter trarre conclusioni, ed in particolare quella inerente alle asserite responsabilità delle tariffe.

Allo stesso modo, si segnala che alcune delle linee di indirizzo previste dal PRT (V1007 e V1009) risultano già concretamente attuate grazie alle agevolazioni (assunte in doveroso concerto con il Ministero Concedente) già poste in campo (cfr. “Convenzione residenti - PENDOLARI”, un’agevolazione rivolta a tutte le persone fisiche residenti nella Valle, titolari di contratti di telepedaggio, e rientrati nella classe tariffaria “A” (autovetture e motocicli); “Gratuità della tangenziale di Aosta”, un’agevolazione che si applica a tutti le classi di veicolo, secondo la regolamentazione ormai roduta, indipendentemente dalla residenza, per i percorsi che hanno origine e termine tra gli svincoli autostradali di Aosta Est e Aosta Ovest Saint-Pierre e viceversa).

Riqualficazione ed ampliamento area di regolazione mezzi pesanti di Aosta [V1010]

Manifestiamo il nostro apprezzamento in merito all’inserimento nel PRT di tale intervento, dai noi suggerito in occasione dell’incontro del novembre 2023, in quanto concretamente correlato ad un’attenzione specifica al ruolo dell’infrastruttura autostradale soprattutto in concomitanza di eventi, ormai di carattere non eccezionale ma sempre più frequenti ed ordinari negli ultimi anni, che vedono un importante accumulo di mezzi pesanti diretti al Monte Bianco presso l’area di regolazione di competenza SITMB (ricorrenti chiusure notturne del Traforo, ormai in essere sin dal 2018, ovvero i recenti avvenimenti che hanno interessato la direttrice internazionale del Frejus comportando, per periodi prolungati, un considerevole aumento del traffico pesante su quella del Monte Bianco).

L’ampliamento dell’area di regolazione attraverso un’opportuna riqualficazione della c.d. “area grigia” porterebbe infatti, in concomitanza di tali eventi, ad agevolare lo stoccaggio dei mezzi pesanti diretti al Monte Bianco ed evitare le situazioni, manifestatisi in maniera ricorrente nel corso degli ultimi anni, di congestionamento/blocco del traffico in autostrada in avvicinamento alla barriera di Aosta est, con le conseguenti ricadute negative in termini di fluidità e sicurezza del traffico ed incremento delle emissioni veicolari.

Ai fini di un’efficace attuazione di tale linea di indirizzo, risulterà successivamente necessario definire nelle opportune sedi (ad es. Comitato Operativo per la Viabilità) le competenze gestionali e manutentive sottese alla stessa, affinché siano affidate ai gestori del Traforo e non più poste in capo al gestore autostradale, che subisce sull’infrastruttura di competenza il riverbero delle misure di cadenzamento dei mezzi pesanti adottate presso il Traforo.”;

Raccordo Autostradale Valle d’Aosta S.p.A.

“Con riferimento a quanto rappresentato in oggetto e seguito di un’attenta lettura del medesimo e con particolare riferimento ai principali capitoli di ns. competenza, si rappresentano le osservazioni di seguito riportate:

- per quanto riguarda i dati di traffico indicati all’interno della pag. 34 del suddetto piano si evidenzia che, con riferimento alla rappresentazione relativa ai dati della sola tratta dell’autostrada A5, si evidenzia che il TGM sulla tratta RAV risulta pari a 9.591 v/g in entrambe le direzioni (fonte bilancio RAV 2022). A seguito

di opportune ulteriori elaborazioni statistiche, in linea con le considerazioni prese in esame nel piano regionale (giorno feriale primaverile) si riportano, in allegato, i dati di transito da RAV rilevati sulla tratta di competenza e derivanti dai percorsi del Traforo del Monte Bianco;

- con riferimento alla proposta di realizzazione dello svincolo di Morgex, riportato nel piano in oggetto, ci preme rappresentare altresì che il progetto esecutivo dell'Autostrada A5 Aosta-Monte Bianco prevedeva uno svincolo/barriera a Morgex che consentiva la gestione del traffico sia in direzione Traforo Monte Bianco sia in direzione Aosta sia in entrata che in uscita.

A seguito dello studio di impatto ambientale realizzato sul tracciato del Raccordo Autostradale, su sollecitazione del Comune di Morgex con il supporto dell'Amministrazione Regionale, tale svincolo, che rientrava nelle cosiddette varianti di impatto, è stato totalmente modificato con l'eliminazione della barriera suddetta e la riduzione del rilevato autostradale per ridurre ulteriormente l'impatto sul territorio. Tali modifiche hanno comportato la soppressione dei rami di svincolo da e per Courmayeur. Contestualmente all'apertura della tratta Morgex-Courmayeur, la RAV per consentire interventi urgenti della polizia Stradale, 118 e Vigili del Fuoco ha ripristinato parzialmente lo svincolo seppure con raggi di curvatura e corsie di accelerazione ridotti condizionati dalla disponibilità degli spazi. Tale conformazione assicura ancora oggi la completa gestione delle attività di emergenza.

Premesso che andrebbero valutate le reali esigenze di impiego dei rami in uscita da Courmayeur ed in entrata da Morgex per Courmayeur, da noi ritenute al momento sufficientemente esigue, si evidenzia altresì come la realizzazione di uno svincolo nel rispetto del Codice della Strada e delle attuali normative di costruzione comporterebbe un'importante forma di investimento e un significativo impatto sul territorio.

SEGUE ALLEGATO TECNICO TRASMESSO DIRETTAMENTE ALLA STRUTTURA REGIONALE PROPONENTE.”;

Regione Piemonte – Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture

“La presente nota costituisce il parere dell'Organo Tecnico Regionale (OTR) in merito alla documentazione resa disponibile dalla Regione Autonoma Valle d'Aosta ai fini della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (fase di Valutazione) avviata sul Piano Regionale dei Trasporti (PRT).

ELEMENTI DELL'ISTRUTTORIA

La Regione Autonoma Valle d'Aosta, alla luce delle recenti modifiche intervenute nello scenario di riferimento trasportistico, socioeconomico e normativo, ha avviato la fase di valutazione della proposta del Piano Regionale dei Trasporti che aggiorna il PRT già oggetto di procedura VAS nel 2019 per la fase di Scoping e nel 2022 per la fase di Valutazione. Tale procedura era stata chiusa dalla Regione Valle d'Aosta con Provvedimento Dirigenziale n. 4663 del 12/08/2022 di approvazione del parere di VAS sul PRT comprensivo delle osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti in materia ambientale e territoriale consultati, incluso il parere della Regione Piemonte trasmesso con nota Prot. n. 5340/A1800A del 15/07/2022. Al fine di ottimizzare i tempi del procedimento e non sminuire l'attività svolta con la precedente procedura di VAS la Regione Valle d'Aosta ha ritenuto di attivare il nuovo procedimento (Rif. ns. Prot. n.214870/A1600A del 18/12/2024) senza effettuare l'attività di concertazione preliminare e ha reso disponibile sul sito web istituzionale gli elaborati prodotti ai fini della fase di valutazione della VAS.

La Regione Piemonte partecipa alla procedura in qualità di soggetto con competenza ambientale ed è consultata come regione confinante potenzialmente interessata dagli effetti ambientali del Piano così come previsto dall'art.30 del D.lgs 152/2006 e s.m.i.

La Direzione scrivente competente per materia, con nota Prot. n. 345/A1800A del 07/01/2024 ha attivato l'Organo Tecnico Regionale e invitato le Direzioni regionali a partecipare a una riunione di confronto convocata in data 23/01/2025 e a trasmettere i propri contributi per l'espressione del parere unico regionale. La Direzione scrivente ha raccolto le osservazioni pervenute da:

- Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, protezione civile, Trasporti e logistica (Ambito difesa del suolo – email del 22/01/2025)
- Direzione Coordinamento politiche e fondi europei - Turismo e sport (email del 23/01/2025)
- Direzione Competitività del sistema regionale (Ambito cave e miniere - nota Prot. n.841/A1900A del 27/01/2025)
- Direzione Ambiente, energia e territorio (nota Prot. n.12642/A1600A del 27/01/2025)

- Arpa Piemonte (nota Prot. n.9859/A1600A del 22/01/2025)

Istruita la documentazione tecnica resa disponibile dalla Regione Valle d'Aosta e recepiti i contributi delle Direzioni regionali interessate a esprimersi, si formulano le osservazioni riportate nei paragrafi successivi.

OSSERVAZIONI GENERALI

Il PRT si configura come Piano Direttore rispetto agli altri Piani e Programmi di livello regionale o sottordinati e rappresenta lo strumento di “Pianificazione completa al livello appropriato” previsto dal Regolamento CE 1060/2021 come condizione abilitante per l'accesso ai fondi europei al fine di conseguire gli obiettivi della nuova Politica di Coesione Europea 2021 – 2027.

Il Rapporto Ambientale (RA) previsto, ai sensi dell'art.13 del D.Lgs 152/2006, costituisce parte integrante della documentazione di Piano, ne accompagna l'intero processo di elaborazione e approvazione e concorre alla definizione dei suoi obiettivi e strategie. Esso stima gli impatti significativi che l'attuazione del piano potrebbe avere sull'ambiente, valuta ragionevoli alternative e dimostra che i fattori ambientali sono stati integrati nel processo decisionale. Il RA, infine, dovrebbe dare atto della consultazione preliminare ed evidenziare come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti dai soggetti con competenza in materia ambientale.

Tuttavia, l'ultimo RA elaborato dalla Valle d'Aosta non presenta una sezione dedicata alle controdeduzioni utile a conoscere in che modo sono stati recepiti nell'aggiornamento del PRT le osservazioni trasmesse in occasione della fase di consultazione VAS del 2022.

La decisione della Regione Valle d'Aosta di superare la fase di scoping, inoltre, non ha consentito ai soggetti nuovamente consultati di suggerire le dovute integrazioni da includere nel Rapporto Ambientale per una più adeguata valutazione degli impatti che l'attuazione del PRT può avere sull'ambiente, nonché per una completa analisi che tenga conto degli sviluppi anche in termini di pianificazione avvenuti dal 2022 oltre i confini regionali.

Il PRT deve garantire la coerenza dei suoi obiettivi con gli strumenti sovraordinati di livello europeo e nazionale e la ricerca di una concordanza con quelli delle regioni europee limitrofe. Il Rapporto Ambientale e la Relazione generale della valle d'Aosta, infatti, contengono un quadro sintetico di quanto elaborato in materia di pianificazione dei trasporti e della mobilità nelle regioni limitrofe, a partire dal Piemonte. In particolare, nell'analisi di coerenza esterna si fa riferimento agli obiettivi e ai contenuti del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) piemontese, approvato con D.C.R. n.256-2458 del 16 Gennaio 2018. A titolo informativo, si segnala che nel 2023 la Giunta Regionale ha approvato con D.G.R. n. 6-7459 del 25 settembre 2023 il “Piano Regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) e il Piano regionale per la Logistica alle merci (PrLog). Le azioni 2030”, attuativo del PRMT e che fornisce elementi di maggiore dettaglio in merito agli aspetti di coordinamento interregionale.

Si segnala, inoltre, che nel quadro pianificatorio piemontese il Piano territoriale regionale (Ptr), approvato nel 2011 e attualmente in fase di aggiornamento (adozione degli elaborati della variante con D.G.R. n.4-8689 del 3/06/2024) costituisce lo strumento unitario di indirizzo e di governance del territorio e, in coerenza con il piano regionale di settore, richiama le principali priorità in materia di integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione e logistica nella Parte V delle Norme tecniche di Attuazione.

Si suggerisce, pertanto, di verificare la coerenza con gli obiettivi della Strategia 3 del Ptr finalizzata a rafforzare la coesione territoriale e lo sviluppo locale, nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione europea, con particolare riferimento agli obiettivi generali “3.1 - Riorganizzazione della rete territoriale dei trasporti, della mobilità e delle relative infrastrutture” e “3.2 - Riorganizzazione e sviluppo dei nodi della logistica”.

Inoltre, l'analisi di coerenza nei confronti del Ptr piemontese dovrebbe riguardare il rapporto dello strumento di pianificazione in oggetto con l'articolazione in Ambiti di integrazione territoriale (Ait), in particolare a quelli confinanti con la Regione Valle d'Aosta.

Il nuovo aggiornamento del PRT riporta un quadro di sintesi che correla in modo chiaro gli obiettivi generali e specifici alle linee di intervento previste, così come richiesto in occasione della fase di specificazione del precedente PRT (ns. Prot. 23384 del 30/09/2019).

Il PRT, inoltre, sviluppa una pianificazione a livello appropriato attraverso la declinazione dello Scenario di Piano alle diverse scale territoriali e di relazioni di traffico che caratterizzano la realtà valdostana, in cui coesistono e si integrano tra loro le dinamiche di mobilità e trasporto che riguardano il traffico internazionale attraverso i valichi e i trafori, lo scambio con le regioni limitrofe e quelle interne alla regione a livello urbano e/o territoriale.

Il Rapporto Ambientale, di contro, non tiene in considerazione quest'ultimo aspetto e non tratta la sezione che riguarda l'identificazione dell'ambito di influenza territoriale potenzialmente interessato dagli effetti del PRT, area che non coincide necessariamente con l'ambito geografico o amministrativo di riferimento e può essere anche interregionale o transfrontaliero.

Più in generale, quindi, andrebbero valutati in modo maggiormente esplicito gli effetti che le previsioni di carattere infrastrutturale contenute negli strumenti di pianificazione in esame potrebbero generare sui territori delle regioni contermini, sia in modo diretto che indiretto. Questo al fine di rafforzare l'approccio transregionale delle analisi di carattere ambientale che travalichi il mero confine amministrativo e valuti gli effetti territoriali non solo sulle aree limitrofe ma anche sull'intero sistema infrastrutturale, insediativo e socio-economico dei territori di confine.

OSSERVAZIONI SPECIFICHE

Di seguito si riportano alcune osservazioni che riguardano ambiti specifici:

Paesaggio

Rapporto Ambientale del PRT al paragrafo 7.5 “Sistema risorse naturali e paesaggistiche” analizza le azioni di piano potenzialmente impattanti sotto il profilo delle risorse naturali e paesaggistiche. Nessuna di queste è localizzata in prossimità del confine regionale.

A titolo collaborativo si invita, in ogni caso, a consultare le Schede degli ambiti di paesaggio confinanti (n. 20, 26, 28, 31, 32 e 33) definiti nel Ppr piemontese (DCR n. 233-35836 del 3 ottobre 2017) e, in particolare la scheda relativa all'Ambito 28 – Eporediese che, nella sezione Fattori strutturanti, elenca i principali elementi afferenti al sistema stradale storico, fortemente condizionante dal punto di vista paesaggistico per l'area di fondovalle, nel tratto che collega il Piemonte alla Valle d'Aosta. La stessa autostrada A5 è individuata nella Tavola P5 - Rete di connessione paesaggistica tra le infrastrutture da mitigare.

Per la continuità visiva tra i due territori regionali, si evidenzia inoltre la presenza dal lato piemontese dei beni paesaggistici A094 - Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'Autostrada Torino-Ivrea-Quincinetto (tutelato per la sua panoramicità) e B077 – Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona dei vigneti di Carema (tutelato per le caratteristiche distintive del paesaggio terrazzato). Le prescrizioni specifiche riportate nel “Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte - Prima parte” possono costituire un utile riferimento di cui tenere conto nella progettazione degli interventi infrastrutturali previsti dal PRT in prossimità del confine con il Piemonte e nella individuazione di eventuali misure di mitigazione.

Difesa del suolo

In riferimento a quanto segnalato in fase di specificazione (ns. Prot. 23384 del 30/09/2019) e richiamato in quella di Valutazione (Prot. 5340 del 15/07/2022) sulle problematiche afferenti alla frana di Quincinetto/Chiappetti (posta al confine tra Piemonte e Valle d'Aosta) si ribadisce quanto segue:

- il suggerimento di escludere sviluppi o nuovi tracciati viari che richiedano una prosecuzione degli stessi nel Comune di Quincinetto (TO) in occupazione delle aree di fondovalle poste a ridosso della frana di Chiappetti, in ragione dell'elevata pericolosità geologica di queste e dell'attuale impiego delle stesse per interventi di mitigazione del rischio. Sono attualmente ancora in corso, da parte di SAV, i lavori per la realizzazione di un rilevato paramassi e, da parte del Comune, i lavori per ridurre il volume di alcuni grossi blocchi al piede del versante. La strada comunale di Quincinetto, soggetta alla possibile evoluzione della frana di Chiappetti, dà accesso al cantiere in territorio valdostano per i "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)". Per tale ultimo aspetto, Regione Piemonte non è in grado di definire se il citato cantiere sia o meno ancora in funzione. In data 24/04/2022, la strada di accesso al cantiere è stata coinvolta dal crollo in roccia di loc. Faretta, per cui vigeva un piano di gestione del transito veicolare, piano che si rende necessario comunque 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, secondo il "Piano speditivo frana Comune Quincinetto (TO) - località Chiappetti" vigente (edizione 15/12/2020).

Servizi e Infrastrutture ferroviarie

La Relazione Generale e il Rapporto Ambientale del PRT individuano tra gli obiettivi prioritari la “ulteriore valorizzazione del trasporto ferroviario in ambito regionale”, attraverso il potenziamento della dorsale principale costituita dalla linea ferroviaria Aosta-Ivrea-Chivasso-Torino. In particolare, negli scenari di progetto della Relazione Generale viene contemplato l'intervento di elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta.

Tuttavia, nel capitolo dedicato alla “Rete ferroviaria” del documento del PRT relativo al “Quadro conoscitivo” non viene indicato l’intervento in corso di realizzazione (avvio lavori a fine 2023) dell’elettrificazione della tratta Ivrea -Aosta.

A tal proposito, si ricorda che gli interventi in corso di attuazione rientrano nel progetto di adeguamento e miglioramento della linea ferroviaria Chivasso-Aosta, in base a quanto previsto dall’Accordo di Programma Quadro tra Regione Valle d’Aosta e RFI ed è finalizzato a incrementare e migliorare le prestazioni dei servizi sulla linea Aosta – Ivrea – Torino.

Il principale intervento consiste nell’elettrificazione del tratto di linea tra Ivrea ed Aosta, lungo 66 km, e prevede la realizzazione di tre nuove sottostazioni elettriche a Donnas, Chatillon ed Aosta con l’adeguamento delle opere d’arte e delle gallerie lungo la tratta.

Ulteriori interventi, finalizzati all’efficientamento della linea e alla regolarità dell’esercizio, sono previsti nelle stazioni di Nus, Hone Bard, Montanaro e Strambino, oltre all’adeguamento agli standard internazionali in termini di accessibilità per persone a mobilità ridotta, con la realizzazione di un sottopasso e sovrappasso, ascensori, percorsi per ipovedenti e marciapiedi rialzati.

A conclusione dei lavori l’elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta consentirà la circolazione di treni completamente elettrici, in alternativa o in sostituzione agli attuali treni diesel e bimodali, permettendo maggiori disponibilità in termini di capienza e di incremento degli standard di regolarità e puntualità oltre che contribuire al perseguimento delle strategie globali di sviluppo sostenibile.

Gli interventi sulla linea ferroviaria Ivrea-Aosta sono finanziati anche con fondi PNRR. Nel corso del 2022 è stata realizzata la progettazione e si è concluso il percorso autorizzativo, nel 2023 la progettazione esecutiva e l’avvio lavori con termine al 2026.

Le azioni previste per il raggiungimento degli obiettivi del PRT della Regione Autonoma Valle d’Aosta comportano necessariamente interventi anche in territorio piemontese, sia dal punto di vista dell’infrastrutturazione che dell’assetto dei servizi eserciti sulla linea. Nel PRT l’attenzione è concentrata, in particolare, sulla necessità di un raddoppio della linea, anche selettivo e per fasi successive, ed è correttamente richiamato in proposito il Tavolo Tecnico di collaborazione tra le Regioni Piemonte, Valle d’Aosta e RFI.

Tuttavia, si evidenzia come lo scopo di tale Tavolo, oggetto di apposito PdI sottoscritto tra le parti a fine 2023, risulta essere di più ampio respiro, prevedendo l’elaborazione di una “Analisi congiunta in merito alla domanda di mobilità passeggeri lungo la relazione Aosta-Torino” con esplicitazione delle principali relazioni e dei relativi volumi nonché al potenziale sviluppo di traffici ferroviari lungo la direttrice ferroviaria Chivasso – Ivrea – Aosta, includendo anche il business merci. Si segnala, pertanto, che gli esiti di tale Analisi costituiranno la base per la definizione di un preliminare modello di esercizio per il trasporto pubblico locale atteso su ferro, con un orizzonte post 2030, e per la determinazione delle caratteristiche del materiale rotabile da prevedere sui collegamenti in oggetto in base ai volumi stimati. In particolare, sulla base degli esiti dell’Analisi congiunta potranno essere individuati i possibili interventi tecnologici e/o infrastrutturali, atti a valorizzare l’attuale tracciato della linea Chivasso-Aosta, eventualmente realizzabili anche per fasi successive, in coerenza con le ipotesi di progressivo sviluppo dei traffici, e opportunamente inseriti nei documenti di programmazione nazionale per consentirne l’attuazione e il rilascio in tempi congrui con le esigenze sottese. Gli elementi descritti concorreranno alla predisposizione, da parte di RFI, del Quadro Esigenziale relativo agli eventuali interventi di potenziamento tecnologico e infrastrutturale da porre a base del successivo Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP), previsto ai sensi della normativa vigente.

Cave e miniere

L’analisi della documentazione di piano e di quella relativa alla VAS non ha riscontrato la presenza di opere che abbiano ripercussioni e/o interferenze con le attività di tipo estrattivo.

Si ritiene tuttavia utile rammentare che, in caso di opere pubbliche riguardanti anche la Regione Piemonte che richiedessero l’attivazione o riattivazione di cave nel territorio piemontese, sarà necessario uniformarsi a quanto previsto dalla legislazione relativa alle attività estrattive, in particolare alla L.R. 23/2016, che richiede la redazione/modifica del “Piano di reperimento e di gestione dei materiali litoidi occorrenti per la realizzazione di opere pubbliche” e alle prescrizioni del Piano Regionale per le Attività Estrattive adottato con D.G.R. 20-252 del 16/12/2024 e del quale è in corso l’iter di approvazione.

Urbanistica

Nell’ambito del Ptr piemontese è possibile recepire le indicazioni che possono derivare da disposizioni di politica integrata e verificare gli aspetti di coerenza di livello “operativo” e non solo strategico.

A questo livello, si ritiene opportuno segnalare alcuni elementi peculiari individuati dal suddetto Piano che possono risultare interessanti anche per il territorio valdostano al fine della valutazione degli aspetti urbanistici

collegati al PRT della Valle d'Aosta, in particolare per quanto riguarda le relazioni tra consumo di suolo e trasporti.

Il Ptr piemontese - per quanto concerne le aree urbane esterne ai centri abitati – incentiva il ricorso al compattamento della forma degli insediamenti non prevedendo nuove aree di espansione dell'urbanizzato di tipo sparso, sviluppi a carattere lineare lungo gli assi stradali o protendimenti edificati all'interno delle aree agricole (art.20, comma 8 delle NTA).

Nei territori montani il Ptr evidenzia la necessità di limitare il contenimento degli sviluppi insediativi, con particolare riferimento a quelli di tipo lineare lungo la viabilità (art.29, comma 6 NTA).

Infine, il Ptr indica la necessità di localizzare ed organizzare le aree di nuovo insediamento in modo coerente con i caratteri delle reti stradali e tecnologiche evitando fratture con il contesto urbano (art.31, comma 9 NTA). Per quanto concerne le valutazioni di carattere prettamente urbanistico si riportano di seguito alcuni spunti che il Piano della Valle d'Aosta può opportunamente considerare ed eventualmente approfondire:

- valutare con particolare attenzione la presenza di aree dismesse in prossimità delle stazioni come opportunità per effettuare operazioni di rigenerazione territoriale in funzione della riduzione del consumo di suolo e di avvicinare le funzioni territoriali al sistema del trasporto pubblico favorendo la riduzione della domanda di mobilità e l'utilizzo del trasporto pubblico stesso;

- considerare l'opportunità dello sviluppo e dell'occupazione e riuso dei siti dismessi rafforzando il marketing territoriale per la logistica. La logistica e la “logistica a valore aggiunto” rappresentano infatti attività ad alto impatto ambientale e territoriale, anche perché affidate ancora prevalentemente al trasporto su gomma. Individuare le aree libere a vocazione logistica può essere utile per definire un piano strategico di marketing delle aree da proporre agli investitori secondo diverse tipologie di recupero;

- evitare il più possibile l'ubicazione di attività produttive logistiche “a spot” sul territorio non correlate in un sistema di logistica integrata, ma proposte ed attuate dai singoli Comuni all'interno del proprio territorio ricorrendo esclusivamente a strumenti di pianificazione urbanistica di livello locale.

- localizzare le aree logistiche preservando i territori agricoli e le aree irrigue, nonché evitare la frammentazione dei terreni ad uso agricolo e dei corridoi ecologici.”;

ARPA Valle d'Aosta

“Premessa

Le presenti osservazioni sono inoltrate all'Assessorato opere pubbliche, territorio e ambiente – Dipartimento Ambiente, a seguito della comunicazione di avvio del procedimento di VAS ai sensi dell'articolo 11 della l.r. 12/2009, e dell'art. 14 della Parte Seconda del d.lgs 152/2006 concernente “Piano Regionale dei Trasporti della Regione Autonoma Valle d'Aosta” (8863/VIAVAS) del 10 dicembre 2024 - 0016180 del 18/12/2024.

Emissioni climalteranti

Come riportato nelle osservazioni alla precedente versione del Piano (agosto 2022), per la quantificazione delle emissioni di gas climalteranti (GHG) dai trasporti non è stato utilizzato il dato reso disponibile da ARPA, attraverso l'inventario di GHG, e certificato per l'anno 2017. Inoltre, come già indicato in precedenza, un valore di 36.702,51 KgCO₂/giorno (Tabella 7.3.2) non è compatibile con la stima di 308.000tCO₂/anno dovute al settore trasporti. Si suggerisce di verificare la correttezza della simulazione. Dall'analisi del Rapporto Ambientale, emergono alcune discrepanze rispetto agli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti definiti nel Rapporto Ambientale stesso (vedi O.G.5) e nei documenti di pianificazione regionale e settoriale, in particolare rispetto al PEAR VDA 2030 e alla Roadmap Fossil Fuel Free 2040. Infatti, sebbene il PRT (O.G.5) miri a una riduzione del 10% della mobilità su auto privata entro il 2035, preveda la transizione delle flotte pubbliche verso combustibili alternativi, di ridurre le emissioni climalteranti della mobilità interna almeno del 20 % rispetto al 2019, l'impatto stimato delle azioni di piano appare limitato (pag. 84): la riduzione delle emissioni di CO₂ risulta pari solo al 3,1%, a fronte di target di riduzione del 20% entro il 2030 e del 50% entro il 2035. La criticità metodologica potrebbe riguardare il fatto che la simulazione si basa sul parco veicolare attuale, senza considerare il contributo della futura transizione tecnologica verso veicoli elettrici e a basse emissioni. Le simulazioni condotte con il software TREFIC, suggeriscono quindi un valore significativamente inferiore ai target previsti. Si richiede pertanto di chiarire le ragioni di tale divario. Inoltre, si ritiene importante che il PRT riporti una simulazione della riduzione delle emissioni climalteranti che sia coerente con gli obiettivi del piano stesso.

Campi elettromagnetici:

Il PRT mira ad incentivare il passaggio a forme di mobilità che sfruttano veicoli elettrici esprimendo la volontà di aumentare la dotazione di colonnine per la ricarica di tali veicoli. Si richiede di inserire una nota riguardo al rispetto delle normative e alle azioni che saranno previste per evitare l'aumento dell'esposizione della popolazione ai campi elettrico e magnetico generati da tali infrastrutture.

Qualità dell'aria

1. Coerenza con il Piano Aria regionale

Le strategie del PRT sono finalizzate principalmente all'incremento dell'uso del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile.

Secondo quanto riportato nel Rapporto Ambientale (paragrafo 7.2), le azioni previste dal PRT potranno comportare una diminuzione delle emissioni complessive di ossidi di azoto (NO_x) e particolato fine (PM10 e PM2.5) sul territorio regionale, stimate pari a circa il 3% in media rispetto allo scenario attuale.

In linea generale, le azioni previste dal PRT possono essere considerate coerenti con l'obiettivo di miglioramento della qualità dell'aria che è alla base della definizione del Piano regionale per il risanamento, il miglioramento e il mantenimento della qualità dell'aria previsto dal d.lgs. 155/2010.

2. La valutazione dell'impatto del traffico sulla qualità dell'aria

Per la valutazione dell'impatto del traffico sulla qualità dell'aria ARPA utilizza sia le misure delle concentrazioni di inquinanti attraverso la rete di monitoraggio, sia la stima delle emissioni delle singole sorgenti attraverso l'Inventario regionale delle emissioni.

3. Misure - la nuova direttiva 2024/2881 sulla qualità dell'aria

Nella documentazione del PRT, viene fatto riferimento al Piano Aria 2016/2024 (approvato con l.r. 23/2016). È attualmente in corso il processo di revisione e aggiornamento del Piano Aria per il periodo 2025/2033, che si baserà sui nuovi standard di qualità dell'aria introdotti dalla Direttiva UE 2024/2881 del 23 ottobre 2024 e che entreranno in vigore a partire dal 2030. I nuovi standard di qualità dell'aria sono particolarmente restrittivi per le polveri sottili e per il biossido di azoto (NO₂), per i quali è previsto un forte abbassamento dell'attuale limite sulla media annuale e l'introduzione di un valore limite sulla media giornaliera per PM2.5 e NO₂ (Tabella 1).

Tabella 1 – Nuovi standard di qualità dell'aria previsti dalla Direttiva UE 2024/2881 per polveri sottili e biossido di azoto (NO₂)

Inquinante	Indicatore statistico	Livelli di riferimento	
		Fino al 2030 (Dlgs 155/2010)	A partire dal 2030 (Direttiva UE 2024/2881)
PM10	Media 24 h	50 µg/m ³ da non superare più di 35 volte per anno civile	45 µg/m ³ da non superare più di 18 volte per anno civile
	Media annuale	40 µg/m ³	20 µg/m ³
PM2.5	Media 24h	Non previsto	25 µg/m ³ da non superare più di 18 volte per anno civile
	Media annuale	25 µg/m ³	10 µg/m ³
NO ₂	Media 24h	Non previsto	50 µg/m ³ da non superare più di 18 volte per anno civile
	Media annuale	40 µg/m ³	20 µg/m ³

Considerando i valori misurati negli ultimi anni, il rispetto dei nuovi limiti di qualità dell'aria previsti dalla Direttiva UE 2024/2881 presenta delle criticità per PM2.5 e NO₂, in quanto:

- i valori medi annuali di PM2.5 nelle stazioni di Aosta sono prossimi al nuovo valore limite previsto di 10 µg/m³ (Figura 1);
- il nuovo limite sulla media giornaliera di PM2.5, previsto dalla direttiva, è stato quasi sempre superato negli ultimi anni nelle stazioni di Aosta (Figura 2);
- i valori medi annuali di NO₂ nelle stazioni di Aosta sono prossimi al nuovo valore limite previsto di 20 µg/m³ (Figura 3)..

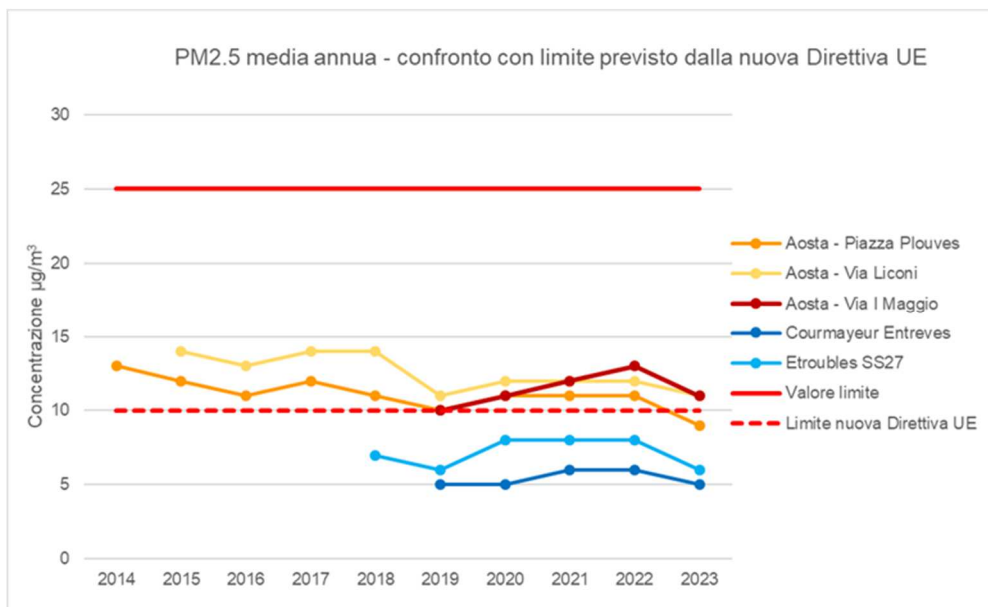


Figura 1 – Valori medi annuali di PM2.5. Nelle stazioni di Aosta (Piazza Plouves, via Liconi, via I Maggio) i valori sono risultati quasi sempre superiori al nuovo limite di 10 µg/m³ che entrerà in vigore a partire dal 2030

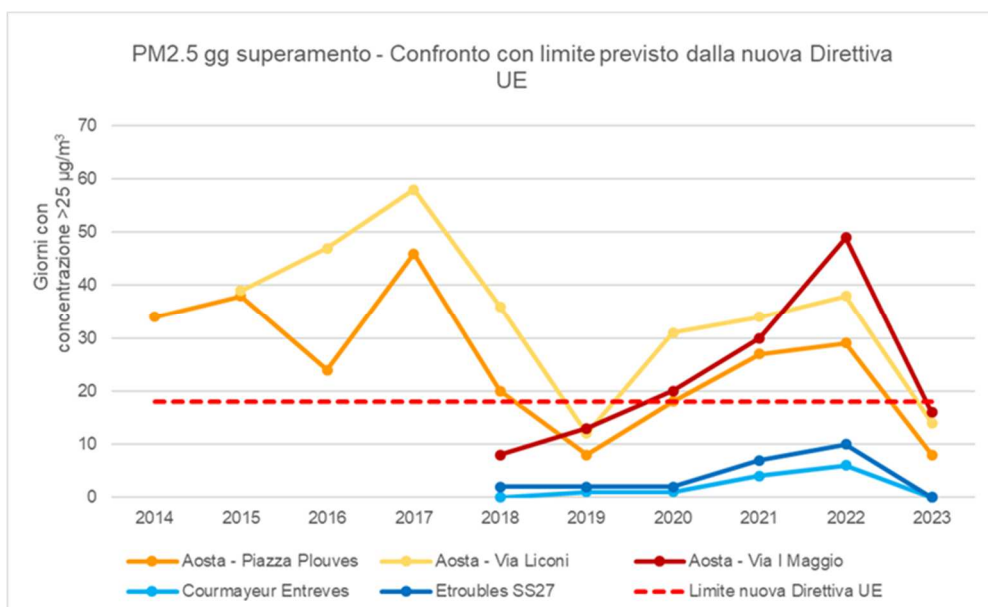


Figura 2 – Numero di superamenti del limite giornaliero di PM2.5 previsto dalla nuova Direttiva UE 2024/2881. Nelle stazioni di Aosta (Piazza Plouves, via Liconi, via I Maggio) i valori sono risultati quasi sempre superiori al nuovo limite che entrerà in vigore a partire dal 2030

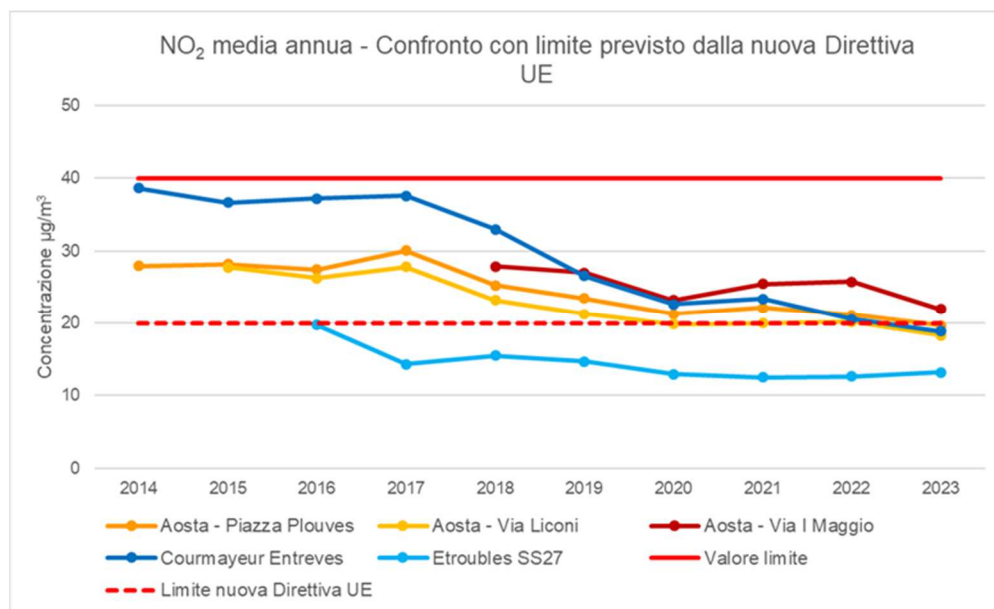


Figura 3 – Valori medi annuali di NO₂. Nelle stazioni di Aosta (Piazza Plouves, via Liconi, via I Maggio) i valori quasi sempre superiori al nuovo limite di 20 µg/m³ che entrerà in vigore a partire dal 2030. La stazione di Courmayeur – Entrèves, collocata in diretta prossimità della carreggiata lungo la strada che porta al TMB e deputata alla valutazione dell’impatto diretto dei veicoli diretti al tunnel, non è compresa nel Programma di Valutazione della qualità dell’aria previsto dal Dlgs 155/2010

La localizzazione delle stazioni di misura è riportata nella Figura 4 seguente.



Figura 4 – La rete regionale di monitoraggio della qualità dell’aria

Nella città di Aosta, sono presenti n. 2 stazioni di fondo urbano (Piazza Plouves e Via Liconi) e una stazione industriale (Via I Maggio) dedicata alla valutazione dell’influenza delle emissioni dello stabilimento Cogne Acciai Speciali.

La rete di monitoraggio comprende anche n. 2 stazioni dedicate alla valutazione dell’influenza sulla qualità dell’aria del traffico internazionale nelle direttrici principali dei due trafori, quello del Monte Bianco (stazione di Courmayeur - Entrèves) e quello del Gran San Bernardo (stazione di Etroubles SS27). Tali stazioni non sono incluse nel Programma di Valutazione della qualità dell’aria, in quanto, per via delle caratteristiche del sito di localizzazione, non possono essere considerate stazioni di misura per la valutazione della qualità dell’aria ai fini della protezione della salute umana.

La rete di misura regionale non comprende pertanto stazioni da traffico così come definite dal d.lgs 155/2010. Le stazioni di misura che possono essere prese in considerazione per la valutazione degli impatti del traffico sulla qualità dell’aria sono:

- le stazioni di fondo urbano di Aosta (Piazza Plouves e via Liconi), dove l'influenza del traffico è di entità confrontabile rispetto al riscaldamento domestico
- la stazione di via I Maggio che, pur essendo deputata alla valutazione dell'influenza delle emissioni dello stabilimento industriale Cogne Acciai Speciali, è localizzata in prossimità di una strada ad alta percorrenza anche in relazione ai flussi turistici legati all'utilizzo della funivia per Pilaz
- le stazioni di Courmayeur-Entrèves e di Etroubles SS27, deputate alla valutazione degli effetti delle variazioni dei flussi di traffico in prossimità dei due trafori.

4. Stima delle emissioni – Inventario regionale

L'inventario delle emissioni è costituito da una serie organizzata di dati relativi alle quantità di inquinanti introdotti nell'atmosfera da sorgenti naturali e da attività antropiche, localizzati sul territorio con opportune tecniche di georeferenziazione. I dati sono raggruppati per inquinante, per attività, per combustibile, per unità territoriale, per intervallo temporale.

Per quantificare le emissioni degli inquinanti dalle diverse sorgenti si effettuano sia misure dirette (ad esempio per gli impianti industriali con misure a camino) sia stime basate sulla definizione di un indicatore di attività e di un fattore di emissione (in particolare per sorgenti diffuse come gli impianti di riscaldamento ed il traffico stradale).

L'inventario è uno strumento dinamico: la sua evoluzione riguarda sia l'aggiornamento delle informazioni sia il miglioramento dell'affidabilità e del grado di dettaglio dei dati.

Per quanto riguarda i trasporti stradali, la stima delle emissioni prodotte si effettua utilizzando due indicatori: i flussi di traffico sul reticolo viario regionale ed il parco veicoli circolante (dato ACI Valle d'Aosta).

Per la valutazione dei flussi di traffico si utilizza il parametro Traffico Giornaliero Medio, TGM, che è una stima del numero medio di transiti giornalieri rappresentativo della variabilità annuale del traffico. Per i Trafori, le autostrade e le strade regionali sono utilizzati i dati provenienti dagli enti gestori, per le strade statali si utilizza un modello di traffico, che consente di stimare i flussi di traffico sulle strade dell'intera regione e per i principali centri urbani (Aosta, Pont-Saint-Martin, Verrès, Châtillon, Courmayeur).

I fattori di emissione utilizzati per i trasporti derivano dal progetto CORINAIR dell'European Environment Agency, sono espressi in termini di massa di inquinante per unità di percorrenza (g/km) e dipendono dal carburante, dal tipo di veicolo, dalla velocità media di percorrenza, dalle caratteristiche della strada. Tali fattori vengono calcolati da un apposito software, che determina un fattore per ogni tratto stradale, tipo di veicolo ed inquinante.

Le emissioni prodotte dai trasporti in Valle d'Aosta sono quindi stimate moltiplicando il fattore di emissione per i volumi di traffico e per la lunghezza del tratto stradale.

5. Indicatori di monitoraggio

In riferimento a quanto riportato al paragrafo 8 del Rapporto Ambientale, nel quale vengono riportati gli indicatori per il monitoraggio delle azioni del PRT, tenendo conto degli elementi riportati nei paragrafi precedenti, si ritiene opportuno proporre una modifica degli indicatori di contesto relativi all'inquinamento dell'aria.

Nella Tabella 8.2.1 ("Indicatori esterni che influenzano il contesto"), sono riportati i seguenti due indicatori relativi all'inquinamento dell'aria:

- emissioni non da traffico - inventario emissioni (kg NOx e PM10);
- giorni favorevoli all'accumulo di inquinanti (n. superamenti).

Per quanto riguarda il primo indicatore relativo alle emissioni, se ne suggerisce la sostituzione con un indicatore relativo alle emissioni derivanti dal traffico, considerando anche il PM2.5 e valutando, per ogni inquinante, il contributo delle emissioni del traffico sia in termini ponderali (tonnellate/anno) sia in termini percentuali rispetto alle altre fonti di inquinamento.

Per quanto riguarda il secondo indicatore relativo ai giorni di superamento, si ritiene che possa essere ricompreso tra gli indicatori di contesto ambientale indicati nella Tabella 8.2.2 del Rapporto Ambientale, come di seguito specificato.

Nella Tabella 8.2.2 ("Indicatori contesto ambientale"), sono riportati i seguenti indicatori:

- concentrazione inquinanti stazione di monitoraggio traffico e fondo urbano (n. superamenti e concentrazioni medie)
- n. sforamenti del valore limite degli inquinanti da traffico (gg).

Tenendo conto che, come meglio specificato in precedenza, la rete di monitoraggio della qualità dell'aria non prevede stazioni da traffico così come definite dal d.lgs. 155/2010, si ritiene opportuno prendere in

considerazione i valori rilevati nelle stazioni di misura di Aosta (Piazza Plouves, via Liconi e via I Maggio) e nelle stazioni dedicate al monitoraggio del traffico dei trafori (Courmayeur-Entrèves, Etroubles SS27). Per quanto riguarda le tipologie di inquinanti, si ritiene utile prendere in considerazione PM10, PM2.5 e NO2, facendo riferimento ai limiti previsti dalla nuova Direttiva UE 2024/2881. Pertanto, sulla base delle considerazioni sopra riportate, si propone di sostituire gli indicatori di contesto riportati nelle Tabelle 8.2.1 e 8.2.2 del Rapporto Ambientale con gli indicatori definiti nella Tabella 2 seguente.

Tabella 2 – Proposta di indicatori di contesto per il PRT per la valutazione degli effetti sulla qualità dell'aria

Tipologia	Descrizione indicatore	Fonte	Unità di misura
Indicatori esterni che influenzano il contesto	Emissioni da traffico di PM10, PM2.5 e NOx	Inventario emissioni regionale (ARPA)	tonnellate/anno
	Contributo del traffico alle emissioni complessive di PM10, PM2.5 e NOx sul territorio regionale	Inventario emissioni regionale (ARPA)	% rispetto alle emissioni totali
Indicatori di contesto ambientale	Valori di PM10, PM2.5, NO ₂ nelle stazioni di Aosta (Piazza Plouves, Via Liconi, via I Maggio) e nelle stazioni di monitoraggio del traffico dei trafori (Courmayeur-Entrèves, Etroubles SS27). Riferimento ai parametri previsti dalla Direttiva UE 2024/2881	ARPA	Valori medi annuali N. superamenti giornalieri all'anno

6. Proposta di azioni per la valutazione dell'influenza del traffico sulla qualità dell'aria

Al fine di monitorare gli effetti delle azioni del PRT sulla qualità dell'aria e valutarne la coerenza con gli obiettivi del Piano Aria, nei prossimi anni dovrà essere posta particolare attenzione alla valutazione dell'effettivo contributo alla qualità dell'aria da parte del traffico rispetto alle altre sorgenti di inquinamento. A tale proposito, risulterebbe utile per ARPA disporre della rilevazione continuativa nel corso dell'anno dei flussi di traffico in prossimità delle stazioni di misura, in modo di affinare le analisi statistiche di correlazione su base oraria e giornaliera tra i valori degli inquinanti e i flussi di traffico.

Si suggerisce pertanto l'installazione di rilevatori contatraffico lungo le strade localizzate in diretta prossimità delle stazioni di misura della qualità nelle stazioni di Aosta (Piazza Plouves, via Liconi, via I Maggio) e, possibilmente, anche delle stazioni di misura di Courmayeur-Entrèves e di Etroubles SS27 e la condivisione con ARPA dei dati acquisiti.

Inoltre, per consentire la valutazione dell'impatto del traffico sulle emissioni, attraverso la stima annuale ottenuta dall'Inventario Regionale, è necessario disporre di dati aggiornati annualmente su punti significativi del reticolo viario regionale e statale.

Rumore Ambientale

L'Agenzia Europea per l'Ambiente indica il rumore come il secondo più importante fattore causale ambientale di malattie nell'Unione europea, dopo l'inquinamento atmosferico. Tra le più importanti fonti di inquinamento acustico in Europa ci sono il traffico stradale ed aereo e delle infrastrutture dei trasporti in generale.

Gli obiettivi del Piano dei trasporti dovranno non solo tendere alla costruzione di infrastrutture e all'organizzazione di quelle esistenti in modo da rispettare i limiti di rumore fissati dalla normativa vigente, ma di raggiungere, nel lungo periodo, i livelli di rumore indicati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) come non nocivi per la salute umana.

Si segnala inoltre come i decreti applicativi della direttiva prevedano l'individuazione da parte delle autorità competenti di zone silenziose sia all'interno degli agglomerati sia in aperta campagna: l'impatto acustico derivante dall'attuazione delle azioni previste dal Piano dovrà essere valutato con riferimento anche a queste aree.

Il recentissimo decreto 5 agosto 2024 riportante "Adozione dei criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione ed esecuzione dei lavori di costruzione, manutenzione e adeguamento delle infrastrutture stradali" (CAM Strade) fissa nuovi criteri sull'emissione acustica delle pavimentazioni e sulle prestazioni ambientali dei cantieri.

Il paragrafo 7.4 sull'inquinamento acustico del rapporto ambientale contiene una valutazione della variazione della popolazione esposta al rumore dei trasporti confrontando la situazione attuale con quella prevista dal piano. Il confronto è stato condotto sia sulla città di Aosta che su tutto il territorio regionale. Si segnala tuttavia che le due tabelle (la 7.4.1 su Aosta e la 7.4.2 sul resto della Regione) riportano gli stessi valori di numero di abitanti considerati e le stesse e identiche variazioni in termini distribuzione della popolazione nelle varie classi di decibel considerate. **Si richiede quindi la correzione delle tabelle sopra indicate.**

Rispetto al traffico aereo, si fa presente che l'eventuale riapertura dell'aeroporto Corrado Gex al traffico civile comporterà la verifica degli adempimenti previsti in tema di inquinamento acustico indicati nel Decreto Ministeriale 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale". In particolare andrà verificato se l'aeroporto di Aosta è soggetto all'istituzione della Commissione aeroportuale prevista dal comma 1 dell'articolo 5 del decreto medesimo e all'applicazione degli adempimenti che ne derivano che comprendono anche le procedure previste per il contenimento del rumore dei velivoli. Rimanendo nell'ambito del rumore aereo si fa inoltre presente che la previsione contenuta nel Piano relativa al completamento della copertura della rete regionale delle elisuperfici presuppone che nell'individuazione delle piazzole di decollo e atterraggio si tenga conto di una sufficiente distanza dall'abitato al fine di garantire i valori limite previsti dalla normativa vigente sull'inquinamento acustico. L'utilizzo a pedaggio da parte di servizi privati di aerotaxi dall'Aeroporto Corrado Gex verso le principali destinazioni turistiche anche attraverso velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale (VTOL) è soggetto al rispetto delle disposizioni e dei valori limite previsti dalla normativa nazionale e regionale vigente sull'inquinamento acustico.

Rispetto al capitolo indicatori, si ritiene insufficiente come unico indicatore di contesto ambientale di monitoraggio del Piano quello inerente la popolazione esposta a L_{den} citato nelle varie tabelle del rapporto ambientale. Si richiede, a questo proposito, l'inserimento di altri indicatori sul rumore ambientale quali:

- la variazione della percentuale di popolazione esposta al rumore su classi di distribuzione dei decibel per gli intervalli 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75 per il valore L_{day} (06-22) e L_{den} , e per gli intervalli 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70 per il valore L_{night} (22-06), previsti dal Dlgs 194/2005;
- l'andamento orario medio di giornate tipo feriali, del sabato e della domenica del traffico veicolare e del livello equivalente;
- le infrastrutture e le progressive chilometriche interessate da opere di mitigazione acustica (posa di asfalto fonoassorbente, installazione di barriere antirumore ...);
- rapporto tra velivoli elettrici e velivoli a motore termico operanti sul territorio regionale contemplati dall'obiettivo "Valle d'Aosta come incubatore del trasporto aereo a emissioni 0".

A tal riguardo si segnala che per il monitoraggio degli impatti del traffico sul rumore ambientale ci si può anche riferire ai punti di misura di prossimità stradale che l'Arpa conduce nell'ambito del proprio osservatorio acustico e i cui risultati sono riportati sul sito al seguente link

https://sede.arpa.vda.it/index.php/view/map/?repository=rumore&project=rumore_monitoraggi

Si richiede, infine, che la riduzione del traffico sulla S.S. 26 a seguito degli interventi di revisione del pedaggio su A5 e RAV sia esplicitata in funzione delle differenti tratte funzionali della strada considerate nello studio. In conclusione, si rammenta che le opere e infrastrutture dovranno essere valutate puntualmente per quanto riguarda l'impatto acustico sulla base di quanto previsto dalla normativa vigente ed in particolare della l.r. 20/2009 e della D.G.R. 2083/2012 sia dal punto di vista dei ricettori abitativi che delle possibili interferenze e disturbi sulla fauna presente nelle aree tutelate. A tal riguardo dovrà essere considerato attentamente anche l'impatto acustico durante la fase di cantiere e non solo quello prodotto nella fase di esercizio.";

Struttura biodiversità, sostenibilità e aree naturali protette

"In relazione alla nota del 18 dicembre 2024, n. prot. 9087 /TA, visto il contenuto della relazione d'incidenza allegata al rapporto ambientale della VAS in oggetto, si formulano le seguenti osservazioni:

1. con la D.G.R. n.916/2024 "Approvazione degli obiettivi e aggiornamento delle misure di conservazione per le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) della Rete Natura 2000 della regione autonoma Valle d'Aosta, ai sensi dell'articolo 4 della l.r.8/2007. Revoca della DGR 3061/2011" sono state aggiornate le misure di conservazione per la Rete Natura 2000 (esclusa la ZPS IT1202020 "Mont Avic e Mont Emilius") e, contestualmente, riclassificati i 28 Siti Natura 2000 che risultano ora in 13 ZSC, 1 ZPS e 14 ZSC/ZPS. In particolare, i tre siti Natura 2000 presenti nel Comune di Courmayeur sono stati accorpati in un unico sito IT1204010 "Ambienti glaciali del Monte Bianco", con contestuale soppressione della ZSC IT1204032

“Talweg della Val Ferret”, della ZPS IT1204030 “Val Ferret” e senza modifiche dei confini e delle superfici interessate. L’area complessiva di territorio regionale interessato dalla RN2000 rimane invariato sia in termini di ettari (98.948) che di percentuale effettiva (30,4%); Si precisa, inoltre, che nel 2024 è stato effettuato l’ultimo aggiornamento dei Formulare Standard;

2. i dati relativi al Parco regionale Mont Avic non risultano aggiornati in quanto antecedenti all’ampliamento dell’area protetta nel Comune di Fénis, avvenuto nel 2023 (Decreto del Presidente della Regione n. 298/2023);

3. la relazione d’incidenza segue le tracce metodologiche definite dalle linee guida nazionali per i programmi/piani relativamente alla parte descrittiva (normativa, obiettivi e azioni, descrizione generale del piano) anche se risulta carente sulla verifica di coerenza con altri strumenti di pianificazione delle aree protette e con gli obiettivi di conservazione vigenti nei siti N2000. La parte descrittiva dei siti N2000 deriva dalla bibliografia disponibile e comprende una sezione dedicata a “Stato di conservazione e minacce” generiche, non espressamente correlate all’applicazione del piano L’individuazione e l’analisi delle interferenze del Piano sui siti N2000 è stata ottenuta incrociando le informazioni precedenti da cui sono stati estrapolati gli interventi attivi che interessano, direttamente o indirettamente siti della Rete N2000;

4. relativamente ai singoli interventi si precisa che:

- gli interventi per il completamento delle piste ciclabile e ciclopedonale tratto Sarre-Entreves, interventi BRT linee Aosta-Courmayeur e Aosta-Nus e completamento svincoli autostradale Entreves, sono esterni ma limitrofi a siti N2000. Per questi sono state individuate le relative misure di conservazione da osservare per evitare/mitigare eventuali ripercussioni negative delle opere su habitat e specie N2000. A questo proposito si precisa che nelle successive fasi dovrà essere verificata la coerenza con le nuove misure di conservazione approvate con DGR n. 916/2024 (fase di screening di VInCA) con conseguente aggiornamento delle misure;

- L’intervento T1007 BRT Aosta-Courmayeur – alternativa su ferrovia dismessa, potenzialmente interferente con la seconda galleria (“galleria cava”), procedendo da Aosta verso Pré-Saint-Didier, ospitante una colonia di grandi *Myotis*, specie in Allegato II e IV della Direttiva 92/43/CEE per cui è prevista una protezione rigorosa e per cui le misure di conservazione approvate con DGR n. 916/2024 hanno individuato nella chiusura di entrambe gli accessi alla galleria ferroviaria dismessa l’azione necessaria per la conservazione della colonia e il rispetto della normativa comunitaria. Qualsiasi azione/intervento in contrapposizione alla misura sopra citata dovrà essere, quindi, sottoposta a procedura di VInCA il cui esito determinerà la conclusione della procedura stessa oppure, in caso di parere negativo, il proseguo in deroga ai disposti dell’articolo 6 della Direttiva Habitat o l’eventuale individuazione di altre ipotesi progettuali;

- collegamenti escursionistici ciclopedonali Ceresole reale – Pont di Valsavarenche e Gressoney Saint Jean– Brusson, attraverso il Col Ranzola, per cui il Piano prevede la sola individuazione del contesto territoriale sui cui verranno sviluppati i progetti. Si precisa che il primo collegamento è all’interno del Parco Nazionale Gran Paradiso per cui l’espletamento della procedura di VInCA è affidata all’Ente gestore, mentre il secondo si colloca al di fuori di aree protette e/o siti N2000. Trattandosi, però, di percorsi meramente di tipo escursionistico non sembrano pertinenti nell’ambito di una pianificazione strategica della mobilità.

5. Per quanto concerne le Linee di intervento previste relative ai seguenti interventi:

- estensione della Telecabina Aosta – Pila - Platta de Grevon (spartiacque tra la Conc di Pila e la valle di Cogne) fino a Cogne;

- collegamento funiviario tra la Val d’Ayas e la Valtournenche (Frachey – Colle superiore delle Cime Bianche, si prende atto che il Piano prevede una prosecuzione della progettualità dei medesimi, *“individuando solo l’ambito di realizzazione senza una precisa localizzazione, verosimilmente all’interno di due siti Natura 2000”*. Pertanto, in caso di interessamento dei siti N2000, durante le successive fasi di progettazione, dovrà essere verificata la coerenza con Obiettivi e Misure di Conservazione vigenti.

Visto quanto sopra, considerata la natura programmatica/pianificatoria del Piano, si considera conclusa positivamente la procedura, fermo restando che qualunque intervento materiale che interferisca, direttamente o indirettamente, con siti della rete N2000 dovrà essere sottoposto a specifica procedura di VInCA.”;

Struttura pianificazione territoriale

“Con la presente si riscontra alla Vs. nota prot. n. 9087 del 18/12/2024 tendente ad ottenere osservazioni di competenza della scrivente Struttura in merito al procedimento di VAS relativo al Piano Regionale dei Trasporti.

Come già evidenziato nella precedente nota, espressa da questa Struttura relativamente alla relazione metodologica preliminare con nota prot. n. 10606 del 18 settembre 2019, si conferma come numerose delle linee di intervento indicate nel Rapporto ambientale *“comportano risvolti strettamente connessi con la pianificazione del territorio, con la sua infrastrutturazione e più in generale con la fruizione dei luoghi che, potenzialmente, potrebbe condurre ad usi nuovi o diversi del territorio medesimo”*. Nella precedente fase di analisi della Relazione metodologia preliminare è stato richiesto di verificare la loro compatibilità rispetto alla normativa di pianificazione territoriale sia regionale (piano territoriale paesistico, PTP) sia locale (piano regolatore comunale, PRG). Più in generale, è stato richiesto l’*“approfondimento circa la congruità delle previsioni del PRT con quanto già pianificato dal PTP, sia in termini di infrastrutturazione del territorio sia con riguardo alle dinamiche dei flussi previsti di persone e mezzi”*, ovvero un’analisi di congruenza con le norme di attuazione del PTP, in particolare con gli articoli attinenti ai trasporti e più in generali alle infrastrutture e ai servizi quali gli articoli 20 (Trasporti), 21 (Progettazione ed esecuzione delle strade e degli impianti a fune), 22 (Infrastrutture) e 23 (Servizi) nonché con quanto indicato nell’ambito delle Unità locali del PTP.

È stato sottolineato, inoltre, come la nuova infrastrutturazione del territorio debba confrontarsi *“nel più ampio contesto vincolistico e di tutela (vincoli di tipo paesaggistico, ambientale, di inedificabilità per ragioni di sicurezza geologica e idrogeologica o per altre considerazioni derivanti da piani locali)”*, al fine di verificare la coerenza degli interventi previsti con la pianificazione del territorio e della eventuale necessità di *“predisporre modificazioni agli strumenti regionali e locali di pianificazione del territorio.”*.

Pertanto, premesso quanto già evidenziato nel precedente parere, esaminati i documenti allegati all’istanza di VAS del presente PRT, si esprimono le seguenti osservazioni.

Il Rapporto ambientale predispone uno specifico paragrafo che mette in relazione i contenuti del PRT con la pianificazione regionale. In particolare, sono evidenziate tutte le politiche, gli obiettivi e le azioni individuati e di interesse per il PRT. Relativamente al PTP, sono stati riportati gli Obiettivi Generali e le strategie interconnesse come individuati nella Relazione illustrativa e nelle Linee programmatiche attinenti al settore dei trasporti e della mobilità. Inoltre, è stata predisposta una matrice di valutazione per quanto attiene la coerenza esterna del PRT con la pianificazione/programmazione regionale e in particolare con il PTP: il Rapporto ambientale valuta *buona* l’integrazione tra PTP e PRT, in quanto gli obiettivi specifici di quest’ultimo *“appaiono coerenti con gli obiettivi del PTP”*. Per quanto riguarda invece le *linee di intervento* individuate per il raggiungimento degli obiettivi generali e specifici, è stata predisposta solo una verifica di coerenza interna del PRT senza confrontare tali *“azioni”* con la pianificazione locale e con gli strumenti urbanistici comunali. Alcune linee di intervento individuate, infatti, avranno come sopra preannunciato, un diretto effetto sul territorio e sulla pianificazione locale – relativamente alla coerenza con gli strumenti urbanistici – che potrebbe anche necessitare l’avvio di specifici procedimenti (quali, ad esempio, varianti urbanistiche ai PRG, accordi di programma in variante agli strumenti di pianificazione, intese regione-comuni).

Tra le linee di intervento individuate dal PRT, le azioni/interventi definiti *“infrastrutturali”* che *“si attuano sia su viabilità esistenti o all’interno/in prossimità di aree già ampiamente urbanizzate sia in aree dove comportano nuovo consumo di suolo”* e che avranno quindi un impatto significativo sull’assetto del territorio, sulla programmazione locale e sull’uso del suolo, sono a titolo esemplificativo:

- il Completamento delle rampe degli svincoli di Entrèves, Courmayeur, e attivazione completa dello svincolo di Morgex
- Accessibilità autostradale all’Hub Intermodale di Aosta
- Collegamento Aosta – Pré-Saint-Didier – Courmayeur
- Riorganizzazione della Stazione di Aosta
- Realizzazione nodi di interscambio di rango interregionale e internazionale presso i caselli autostradali
- Realizzazione nodi di interscambio di rango regionale-territoriale
- Impianti a Fune - Telecabina Aosta – Pila - Platta de Grevon fino a Cogne
- Impianti a Fune - collegamento funiviario tra la Val d’Ayas e la Valtournenche (Frachey – Colle superiore delle Cime Bianche)
- Completamento della Pista ciclabile regionale “Fondovalle Dora”
- Completamento del collegamento escursionistico ciclopeditone Ceresole reale – Pont
- Collegamento escursionistico ciclopeditone Gressoney-Saint-Jean – Brusson attraverso il Col Ranzola
- Potenziare i collegamenti ciclabili tra sinistra e destra orografica della Dora nell’area della Plaine

- Strutture per il parcheggio delle biciclette
- Completamento dell'Aeroporto GEX
- Completamento della copertura della rete regionale delle Elisuperfici

Il Rapporto ambientale descrive e approfondisce solo alcune delle previsioni di adeguamento o riqualificazione di infrastrutture esistenti o della realizzazione di nuove infrastrutture come sopra elencate, specificando che gli altri interventi derivano *“da altra pianificazione/programmazione e dunque sottoposti a VAS”*. In particolare, per quanto riguarda l'intervento relativo al prolungamento della telecabina Aosta-Pila fino a Cogne e il collegamento funiviario tra Val d'Ayas e Valtournenche, il RA dichiara che *“si limita ad individuare i contesti territoriali dove verranno successivamente sviluppati i progetti e a redigere entro il 2025 il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica al fine di verificarne la effettiva sostenibilità ambientale”*. Premesso che tale affermazione potrebbe non essere corretta in quanto non è certo che tutti gli interventi infrastrutturali sopra elencati siano stati o saranno assoggettati a procedimento di VAS o di verifica di assoggettabilità a VAS o che, ancora, i relativi progetti siano già stati o che saranno successivamente sottoposti a valutazione di impatto ambientale, si esprimono dubbi su tale modalità di valutazione che non risponde alla finalità del procedimento di VAS. Infatti, diversamente dalla VIA che valuta l'impatto ambientale dei singoli progetti, eventualmente indicando prescrizioni e/o raccomandazioni, la VAS nasce dalla necessità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente attraverso l'analisi del territorio nel suo insieme e degli effetti ambientali della messa in opera di più piani e/o progetti, anche attraverso l'esame degli eventuali impatti cumulativi, presupponendo quindi la necessità di un'analisi completa delle possibili interferenze tra gli interventi previsti, eventualmente delle possibili alternative, ovvero di valutare le possibili azioni di mitigazione.

A tale proposito, si ricorda che il d.lgs. 152/2006, all'art. 10, comma 5, specifica come il procedimento di VAS costituisce, nell'ambito della procedura di VIA, riferimento per le valutazioni del progetto: *“Nella redazione dello studio di impatto ambientale di cui all'articolo 22, relativo a progetti previsti da piani o programmi già sottoposti a valutazione ambientale, possono essere utilizzate le informazioni e le analisi contenute nel rapporto ambientale. Nel corso della redazione dei progetti e nella fase della loro valutazione, sono tenute in considerazione la documentazione e le conclusioni della VAS.”*

Quanto sopra illustrato è a conferma che il presente procedimento di VAS ha come scopo quello di analizzare, nell'ambito dell'intero territorio regionale, l'insieme dei progetti infrastrutturali individuati come un insieme complesso, le cui componenti si integrano le une con le altre e vanno pertanto esaminate in modo coordinato e complementare al fine di valutarne i possibili effetti ambientali.

Nel merito, si analizzano gli interventi presi in considerazione dal Rapporto ambientale e di seguito elencati:

- BRT Aosta - Courmayeur (Entrèves) - alternativa su ferrovia dismessa – tratto stradale di progetto
- Completamento svincoli autostradali di: Entrèves, Courmayeur, Morgex.
- Nuovo svincolo Aosta

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali relativi alla previsione di un servizio BRT tra Aosta e Courmayeur, si constata che il PRT richiama l'aspetto relativo all'uso del sedime ferroviario dismesso della tratta Aosta - Pré-Saint-Didier solo per il tratto sino alla fermata di Villeneuve, facendo quindi un generico riferimento alla *“Riconversione in corridoio Green della linea ferroviaria Aosta - Pré-Saint-Didier”* e rinviando il progetto ad un *“dibattito pubblico per consentire la più ampia partecipazione di cittadini e portatori di interesse”*. Non è stata infatti recepita l'indicazione, espressa già in fase di esame della Relazione metodologica, di affrontare in modo approfondito alcune previsioni strategiche per la Regione nell'ambito della programmazione e pianificazione dei servizi, quali appunto la riconversione della ferrovia Aosta - Pré-Saint-Didier.

Anche per quanto riguarda il progetto denominato *“la porta sud di Aosta”* di integrazione in un unico polo di interconnessione fra autostrada, ferrovia, accesso urbano, funivia Aosta-Pila, aree di sosta e di accoglienza turistica, è stato fatto un approfondimento solo relativamente al raccordo diretto dal sistema autostradale all'Hub intermodale con la realizzazione di due parcheggi di interscambio con la telecabina e per l'accesso ad Aosta.

Si vuole, quindi, porre attenzione anche alle linee di intervento che individuano nuovi collegamenti intervallivi da realizzarsi mediante la realizzazione di infrastrutture sia ciclopedonali (Ceresole Reale – Pont di Valsavarenche attraverso il colle di Nivolet, Brusson - Gressoney-Saint-Jean attraverso il Col Ranzola) sia funiviarie (collegamento tra la Val d'Ayas e la Valtournenche, completamento collegamento tra Aosta e Cogne). È stato chiesto, sempre nell'analisi precedentemente svolta, di trattare le ripercussioni ambientali di

dette scelte in modo approfondito con particolare riferimento alla fattibilità in ambiente di alta montagna gravato da un contesto vincolistico assolutamente stringente e da un indubbio valore paesaggistico a cui va garantita la massima tutela. Tuttavia, per le opere che prevedono i suddetti impianti funiviari il Rapporto ambientale, come precedentemente dimostrato, ha specificato che “il PRT si limita ad individuare i contesti territoriali dove verranno successivamente sviluppati i progetti”, e che solo conseguentemente ne sarà valutata l’effettiva sostenibilità ambientale.

Il Rapporto ambientale specifica ancora che “Per i collegamenti escursionistici ciclopeditoni Ceresole reale – Pont e Gressoney-Saint-Jean – Brusson attraverso il Col Ranzola è invece prevista la sola individuazione del contesto territoriale su cui verrà sviluppato il progetto, per maggiori approfondimenti si rimanda alla Relazione Generale di Piano”. Tuttavia, per i due collegamenti intervallivi la Relazione Generale specifica, solo brevemente al capitolo 7 – mobilità ciclistica, che entrambe le piste hanno “caratteristiche esclusivamente escursionistiche ciclopeditoni”, senza evidenziare alcun rilievo su possibili impatti ed effetti sul territorio e sulle relative componenti ambientali.

Infine, sempre in fase di esame della Relazione Metodologica Preliminare, è stata posta la questione relativa alla scelta di individuare sistemi di contingentamento dei veicoli nelle testate vallive turistiche quali “Green zone”: tuttavia non è stato dato riscontro alla richiesta di un’analisi delle reali esigenze di tale operazione e dei benefici apportati in relazione agli interventi necessari per la realizzazione delle specifiche infrastrutture, quali principalmente, l’individuazione di aree a parcheggio e quindi la coerenza con i piani regolatori, del conseguente consumo di suolo, e della istituzione di servizi sostitutivi da attuare in sostituzione dell’uso dell’auto privata.”;

Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali

“Per quanto di competenza, in relazione al procedimento in oggetto, questa Soprintendenza esaminata la documentazione messa a disposizione ritiene di precisare quanto segue.

Nella fase di inizio procedimento di VAS - concernente il “Piano Regionale dei Trasporti della Regione Autonoma Valle d’Aosta” - erano state espresse diverse richieste di modifica dei contenuti del rapporto ambientale, trasmesse alla Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell’aria, con nota prot. n. 5172/TP del 15/06/2022, e successivamente inserite dalla Struttura medesima nel Provvedimento dirigenziale n. 4663 del 12/08/2022 - sezione Allegato - Osservazioni pervenute da parte dei soggetti competenti.

In generale, per i beni sottoposti ai vincoli storico-culturali, si erano precisate le correzioni e le integrazioni da apportare all’art. 40 delle NA del PTP, alle leggi 1497/1939, 1089/1939 e 431/1985, al vincolo dei 150 m. dai corsi d’acqua, alla perimetrazione dei boschi e alle aree archeologiche.

In particolare, si richiedeva che tali beni dovessero essere oggetto di una disamina più approfondita per 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. 42/2004 e fino a quando non interverrà la puntuale verifica di cui all’art. 12, comma 2, del decreto stesso).

Tali osservazioni non risultano inserite nel “rapporto ambientale” di questa seconda fase di VAS; anzi, al punto 4 - contesto ambientale di riferimento si specifica che “non si ritengono necessari, approfondimenti sul contesto del rispetto a suolo, sottosuolo, acque, verde, paesaggio, in quanto non interessate da potenziali effetti attesi dello scenario complessivo di PRT”.

Non si concorda con tale asserzione in quanto il progetto di Piano prevede opere incidenti sui beni storici e paesaggistici oggetto di tutela. In particolare, in riferimento a tutte le tavole del PRT - per gli impianti di risalita di progetto - i collegamenti intervallivi Aosta - Valle di Cogne (F1001a) e Val d’Ayas - Valtournenche (F1001b) potrebbero non essere compatibili con le esigenze di tutela del paesaggio o di tutela archeologica e quindi non essere autorizzati.

Inoltre, si segnala che, per il BRT - Aosta - Courmayeur (Entrèves) - tratta su ferrovia dismessa, il tratto si attesta alla stazione di Pré-Saint-Didier, non raggiunge Courmayeur.

Infine si evidenzia che:

- tutti gli interventi previsti in vincolo saranno oggetto di puntuale analisi in sede di istruttoria di merito dei progetti, comprensiva di tipologia, orientamento della copertura, dimensioni, accessi, materiali e colorazioni;

- le operazioni illustrate, comportando scavi ed essendo opere di pubblico interesse, sono soggette al dettato dell'articolo 41, comma 4, e dell'allegato I.8 del d.lgs. n. 36 del 2023; 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.”;

Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio

“In riferimento alla richiesta formulata da codesta struttura, trasmessa con la nota prot. n. 11422 del 18/12/2024 (ns. rif. prot. n. 9087/DDS del 18/12/2024), riguardante il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Autonoma Valle d'Aosta, lo scrivente Dipartimento provvede a valutare come sono stati sviluppati gli impatti che il piano potrebbe generare, considerando sia gli effetti diretti che indiretti, a breve e lungo termine e la conformità del piano ai criteri ambientali stabiliti dalla normativa vigente, nonché la coerenza con gli obiettivi di sviluppo sostenibile nei settori di competenza.

I settori di analisi di competenza sono quelli relativi ai rischi naturali, alla tutela dei suoli e alla gestione delle risorse idriche con particolare attenzione agli effetti che su questi ambiti hanno i cambiamenti climatici.

Il Piano ricomprende alcune importanti infrastrutture presenti sul territorio regionale quali:

- La rete stradale;
- La rete ferroviaria;
- L'aeroporto;
- La rete ciclabile;
- Gli impianti a fune;
- Le elisuperfici.

L'analisi del Piano ha preso come riferimento il seguente macro obiettivo e i relativi obiettivi specifici e linee di intervento che meglio si rapportano agli ambiti di competenza:

O.G.4 Innalzare la resilienza delle infrastrutture mobilità rispetto ai cambiamenti climatici - O.S.4.1 individuare soluzioni di intervento per innalzare la Resilienza ai cambiamenti climatici della rete di interesse nazionale e internazionale - O.S.4.2 Individuare criteri per l'individuazione delle priorità di intervento per innalzare la Resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità di competenza regionale

La valutazione strategica del piano vera e propria è stata fatta da un lato attraverso la coerenza del piano con il quadro programmatico e strategico di riferimento, dall'altro attraverso la valutazione degli effetti degli scenari alternativi di piano sulle componenti oggetto di valutazione. Le diverse tabelle connettono pertanto i diversi programmi strategici con gli obiettivi e gli interventi del piano.

Vista la natura degli interventi indicati nel Piano si è condotta una valutazione articolata in due parti con riferimento al capitolo 3.3 della relazione ambientale: la prima relativamente agli interventi gestionali e la seconda a quelli infrastrutturali.

Con riferimento agli interventi gestionali l'attenzione è stata posta sui due seguenti:

1. Criteri per l'individuazione degli interventi per la messa in sicurezza e l'aumento della resilienza rispetto ai cambiamenti climatici della rete stradale
2. V1023 Piano per la manutenzione programmata delle opere stradali strategiche (resilienza)

Il capitolo 10.3 Dissesto idrogeologico declina in modo non appropriato la strategia di intervento per fare fronte ai rischi di naturali pur apprezzando lo sforzo del successivo capitolo 10.5 nel quale ci spone l'obiettivo di formulare una proposta per il riconoscimento delle priorità di intervento per innalzare la resilienza delle infrastrutture di trasporto terrestri.

A tali fini si rappresenta la necessità di rivedere l'impostazione dei due capitoli in modo congiunto con la scrivente struttura per introdurre gli elementi necessari per gestire gli interventi necessari e valutare i nuovi interventi infrastrutturali.

Con riferimento agli interventi infrastrutturali sono stati considerati in particolare quelli del capitolo 7.5 della relazione ambientale:

- 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
- 2) realizzazione della linea brt da aosta a courmayeur (entrèves) tratta stradale di progetto per raccordo al sedime ferroviario aosta - villeneuve
- 3) completamento dello svincolo autostradale di entrèves e parcheggio interscambio

4) svincolo autostradale di courmayeur

Le ipotesi presentate si sviluppano o interferiscono in aree a diversa pericolosità idrogeologica per le quali si rende necessaria eseguire approfondimenti specifici sulla compatibilità delle soluzioni progettuali che saranno dottate in particolare per gli interventi 2), 3), 4) che non sembrano poter contare su localizzazioni diverse. L'intervento 1) invece va approfondito per verificare la possibilità di localizzazioni diverse visto che non solo si sviluppa in un'area esondabile, ma andrebbe anche a precludere qualsiasi ipotesi di accesso alla Dora Baltea da parte della città di Aosta e di sviluppo delle connessioni tra le due sponde.

Rispetto alle altre singole progettazioni:

- collegamento tra la Valle d'Ayas e la Valtournenche: si rimanda alle richieste formulate in merito allo studio di fattibilità con la nota prot. n. 9417/DDS del 09/06/2022;
- collegamento Pila Cogne: si rimanda al rispetto della dGR 2939/2008, all'attivazione delle procedure di cui all'art. 38 della l.r. 11/1998 e alla completezza documentale secondo la dGR 1080/2022;
- completamento della pista ciclabile regionale Fondovalle Dora: si rimanda al rispetto della dGR 2939/2008 e dell'art. 41 della l.r. 11/1998, oltre alle verifiche derivanti dalla sostenibilità delle proposte rispetto alle analisi di rischio;
- collegamento escursionistico ciclopedonale Ceresole Reale – Pont di Valsavarenche: si rimanda al rispetto della dGR 2939/2008 e dell'art. 41 della l.r. 11/1998, oltre alle verifiche derivanti dalla sostenibilità delle proposte rispetto alle analisi di rischio;
- collegamento escursionistico ciclopedonale Gressoney-Saint-Jean Brusson dal Col Ranzola: si rimanda al rispetto della dGR 2939/2008 e dell'art. 41 della l.r. 11/1998, oltre alle verifiche derivanti dalla sostenibilità delle proposte rispetto alle analisi di rischio, ricordando che il progetto presentato per la VER VAS della variante al PRG ha ricevuto alcune osservazioni in merito alla mancanza di tale analisi;
- collegamenti tra sinistra e destra della Dora nell'area della Plaine: si rimanda al rispetto della dGR 2939/2008 e dell'art. 41 della l.r. 11/1998, oltre agli esiti delle verifiche idrauliche finalizzate alla sostenibilità delle proposte rispetto ai fenomeni di inondazione attesi;
- miglioramento della capacità di deflusso della A5 tra Châtillon e il confine regionale (terza corsia dinamica / nuova galleria a due canne): si rimanda al rispetto della dGR 2939/2008 e dell'art. 41 della l.r. 11/1998, oltre agli esiti delle verifiche idrauliche e geologiche finalizzate alla sostenibilità delle proposte rispetto ai fenomeni di inondazione e franosi attesi;
- A5 - miglioramento e messa in sicurezza dei collegamenti tra la viabilità regionale e la viabilità autostradale (miglioramento del collegamento con le stazioni pedaggio di Châtillon, Verrès e Pont-Saint-Martin): si rimanda al rispetto della dGR 2939/2008 e dell'art. 41 della l.r. 11/1998, oltre agli esiti delle verifiche idrauliche e geologiche finalizzate alla sostenibilità delle proposte rispetto ai fenomeni di inondazione e franosi attesi;
- interventi sulla viabilità regionale: si rimanda al rispetto della dGR 2939/2008 e dell'art. 41 della l.r. 11/1998, oltre agli esiti delle verifiche idrauliche e geologiche finalizzate alla sostenibilità delle proposte rispetto ai fenomeni di inondazione e franosi attesi;
- completamento della copertura della rete regionale delle Elisuperfici: si rimanda alle indicazioni connesse al rispetto dei criteri per una corretta pianificazione e al rispetto dei singoli vincoli di natura urbanistica.

Per quanto riguarda gli impianti funiviari si rimanda alla dGR 1080/2022 nella quale sono elencate i documenti da predisporre e le analisi da condurre al fine di dichiarare l'immunità di impianti nuovi e il perdurare dell'immunità per gli impianti esistenti. Per l'ubicazione di nuovi impianti, Si ricorda che la dGR 2939/2008, prevede di condurre specifici approfondimenti delle cartografie degli ambiti inedificabili, qualora fossero presenti ambiti in cautela, proprio per i settori di territorio regionale interessati da attività che presuppongono la presenza continuativa di persone (domaine skiable, ecc..) e gli ambiti interessati da infrastrutture (strade di rilevanza statale, regionale o comunale ..).

Per quanto riguarda l'individuazione idonea delle elisuperfici, si ricorda che in sede di pianificazione territoriale (PRG o VER VAS VNS) lo scrivente Dipartimento ricorda che non è ammessa la previsione di 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 individuate.

Si ricorda che il territorio regionale risulta essere vincolato in aree a differente pericolosità, elevata, media e bassa, per:

- Frane, sulla cartografia redatta ai sensi dell'art. 35 della l.r. 11/1998;
- Inondazioni, sulla cartografia redatta ai sensi dell'art. 36 della l.r. 11/1998;
- Colate detritiche, sulla cartografia redatta ai sensi dell'art. 35, c.2 della l.r. 11/1998;
- Valanghe, sulla cartografia redatta ai sensi dell'art. 37 della l.r. 11/1998.

In tali aree si applicano le disposizioni degli articoli 35, 36, 37 e 38 della l.r. 11/1998 e della dGR 2939/2008.

In generale quando gli interventi rappresentano la realizzazione di obiettivi strategici per la Regione (come sono quelli rappresentati nel Piano che conferisce loro una valenza superiore), viene valutata la compatibilità dello stesso con il livello di rischio esistente in termini di sostenibilità e accettabilità.

Gli interventi devono essere corredati di uno specifico studio di compatibilità delle opere in progetto con i fenomeni di dissesto gravanti sulle infrastrutture. Le valutazioni e le dichiarazioni di compatibilità devono necessariamente basarsi sull'accertamento dei seguenti aspetti:

- La valutazione delle conseguenze della realizzazione dell'intervento rispetto allo stato di dissesto (es: ostacolo al deflusso, modifiche nella direzione dei flussi di esondazione, erosione,), ricordando che gli interventi ammissibili non devono in alcun modo aggravare le situazioni e/o condizioni di dissesto in atto o potenziali (verifiche di stabilità, verifiche idrauliche,);
- La valutazione della conseguenza del dissesto sull'infrastruttura in progetto, ricordando che gli interventi ammissibili non devono in alcun modo presentare una vulnerabilità tale da renderli inadeguati rispetto alle finalità per le quali sono realizzati (verifiche di caduta massi, verifiche idrauliche, verifiche di stabilità, analisi di rischio);
- L'accertamento della sicurezza dell'esercizio delle funzioni cui sono destinati gli interventi ammessi, compatibilmente con lo stato di dissesto in essere o potenziale, e gli eventuali interventi di protezione da realizzare per ridurre la pericolosità del sito (verifiche idrauliche, analisi di rischio, dimensionamenti,...).

Quindi la valutazione di compatibilità dei progetti di nuove infrastrutture o gli adeguamenti funzionali di infrastrutture esistenti dovranno essere corredati da relazioni specialistiche in tema di:

- Analisi di rischio da caduta massi secondo metodologie scientificamente riconosciute;
- Verifiche idrauliche degli attraversamenti dei corsi d'acqua (nuovi ed esistenti), sia rispetto ai fenomeni di esondazione (Tr20-100-200 anni), sia rispetto ai fenomeni di colata detritica;
- Relazione geotecnica corredata dalle eventuali verifiche di stabilità

Le valutazioni alla base dello studio di compatibilità possono basarsi sugli studi già disponibili presso la pubblica amministrazione (relazione e allegati tecnici degli ambiti inedificabili, esiti degli studi di bacino, esiti di modellazioni bidimensionali disponibili, relazioni tecniche di progettazioni), eventualmente integrati ed aggiornati per tenere conto dell'evoluzione avvenuta nella situazione di dissesto o nella capacità di indagine tecnico-scientifica, in relazione anche alla tipologia e all'importanza dell'intervento da realizzare.

Si ricorda infatti che le predette perimetrazioni definite ai sensi dell'art. 35, 36 e 37 della l.r. sono sempre accompagnate da specifiche relazioni tecniche e da approfondimenti specifici alle quali riferirsi. Per le valutazioni di compatibilità delle predette opere sui conoidi, si ricorda che per 155 cori d'acqua e relativi conoidi sono disponibili specifici studi di bacino (valore di portata liquida, portata di colata detritica, aree di invasione). Lungo la Dora Baltea lo studio di riferimento è quello relativo alla variante del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Dora Baltea, prodotto dall'Autorità di Bacino del Fiume Po corredato delle specifiche sezioni con la quota della piena di riferimento per differenti tempi di ritorno oltre alla rappresentazione dei campi di allagamento. Le informazioni idrologiche per i bacini con area maggiore di 20 Kmq possono essere individuate tramite la piattaforma della regionalizzazione delle portate. Sono anche disponibili alcuni studi in tema di analisi di rischio.

Lo studio di compatibilità individua anche gli interventi di riduzione dei rischi da realizzare per raggiungere livelli accettabili e sostenibili anche in relazione ai costi che essi comportano. Si tratta pertanto di ricercare la migliore soluzione progettuale sotto il profilo dei rischi naturali e quella economicamente più sostenibile comprese le misure per la gestione dei rischi residui.

Si ricorda infine che ai sensi dell'art. 3 della l.r. 5/2001, lettera b) gli enti pubblici o privati proprietari di infrastrutture assicurano che l'utilizzo delle stesse non comporti situazioni di pericolo, vigilano affinché il loro utilizzo avvenga in sicurezza rispetto ai pericoli che possono derivare dal territorio circostante e realizzano tutti gli interventi necessari alla salvaguardia dell'opera, segnalano eventuali pericoli ed assumono tutte le iniziative ritenute necessarie per limitare il pericolo fino alla realizzazione di opere di protezione e definiscono piani di sicurezza e di pronto intervento in caso di emergenza. A tali fini è pertanto necessario che

1) sia data maggiore importanza allo sviluppo di progetti di monitoraggio in particolare delle pareti prossime alle sedi viarie per poter attivare modelli di gestione della loro evoluzione e che il Piano preveda una specifica linea di azione da realizzare.

2) sia data maggiore importanza alla raccolta dei dati sul traffico e che il Piano preveda una specifica linea di azione da realizzare.

A completamento dell'analisi dei vincoli di competenza dello scrivente Dipartimento 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.

Infine rispetto alle tematiche più ambientali si ricorda che l'amministrazione regionale ha aderito con la dGR 384/2022 alla Carta nazionale di gestione sostenibile dei suoli. Tale carta individua alcuni obiettivi da raggiungere in tema di arresto di consumo di suolo. Si ricorda che i suoli alpini sono una risorsa non rinnovabile, già naturalmente esposti nel contesto alpino a minacce che ne compromettono la stabilità e la funzionalità in termini di erogazione dei servizi ecosistemici a supporto della vita sulla Terra, come l'erosione, la compattazione e il coinvolgimento negli eventi di dissesto idrogeologico (frane, colate detritiche, sovralluvionamenti,...). Il primo obiettivo chiede l'adozione del criterio della land take hierarchy, rispetto al quale quando non è possibile utilizzare suoli compromessi, è necessario prevedere specifiche misure di compensazione per garantire un consumo di suolo pari a zero. Le misure di compensazione possono essere orientate anche al raggiungimento di altri obiettivi della predetta Carta. **Pertanto i progetti attuativi del piano regionale dei trasporti dovranno prevedere specifiche misure di compensazione del consumo di suolo oltre a prevedere il rispetto delle specifiche misure di mitigazione** (es. Il trattamento dei suoli nei ripristini ambientali legati alle infrastrutture – Manuali e linee guida 65.2/2010 – ISPRA e ATAP).”.

ALLEGATO 2

Osservazioni pervenute da parte di soggetti terzi

Associazione dei Musei di Cogne

“Nell’apprendere del nuovo Piano Regionale dei Trasporti, da cui sono state completamente escluse le strade ferrate, nello specifico la *Aosta - Pré-Saint-Didier* e la *ferrovia del Drinc*, non possiamo esimerci dall’esprimere, unitamente a sentimenti di sincera sorpresa, alcune ragionevoli osservazioni.

Il piano suddetto è stato approvato nei giorni immediatamente successivi alla grave inondazione del 29 giugno, che ha irrimediabilmente cancellato l’integrità paesaggistica della Valnontey, causando gravissimi disagi alla viabilità, all’economia agro-turistica della località e di tutta Cogne, ma soprattutto il senso di una ferita profonda ancora tutt’altro che rimarginata.

Per evacuare più di trecento turisti presenti e grazie alle belle giornate seguite al maltempo, si è fatto uso massiccio di elicotteri. Per tutto il mese successivo fino al 27 luglio con la riapertura della strada regionale, gli elicotteri hanno operato mattina e sera per il trasporto normale e straordinario di merci e di persone da e per Aymavilles, con costi astronomici facilmente immaginabili. Ovviamente questo è stato reso possibile dalle condizioni meteorologiche favorevoli e non lo sarebbe stato in caso di maltempo.

Dal 1922 al 2008, Cogne ha sempre goduto di una seconda via d’accesso, grazie alla ferrovia mineraria del Drinc, che è sempre stata utilizzata in casi analoghi, quali alluvioni, frane, valanghe, forti nevicate (l’ultima nel dicembre 2008), che rendono impossibile il traffico su gomma, anche in presenza dei numerosi para-valanghe edificati nel tempo sulla strada regionale, come renderebbero inutilizzabile il trasporto funiviario.

Malgrado ciò, il trenino del Drinc è stato smantellato e con lui un Bene Comune di Cogne (e dell’intera Valle d’Aosta) di inestimabile valore storico e civile.

Nei decenni si è formata la falsa opinione che il ripristino della ferrovia del Drinc potesse costituire un impedimento alla realizzazione di un collegamento funiviario con il comprensorio di Pila. Opinione alimentata dal fatto che la ferrovia del Drinc era stata proposta anche con quella funzione lì, a sottolineare tutti gli *atout* possibili offerti dal progetto di recupero.

Con il passare del tempo gli interessi peculiari della Soc. Pila sulla galleria del Drinc, parallelamente allo smantellamento del progetto ferroviario, hanno di fatto prevalso sui reali interessi della collettività e della comunità di Cogne nella sua totalità. (E questo è un tema che meriterebbe un’analisi approfondita a parte.)

Resta il fatto che una cosa non escluda l’altra e forse la realizzazione di un collegamento funiviario con Pila creerebbe, sì, uno sviluppo sciistico di interesse, ma sicuramente non è concepibile (né vendibile) come via di fuga per le emergenze, né tantomeno come collegamento alternativo alla strada regionale Aosta-Cogne. Mentre la galleria del Drinc lo è sempre stata e soprattutto, esiste già.

Grazie all’attuale evoluzione della trazione elettrica con accumulo di energia a bordo, che consentirebbe di fare servizio con un solo piccolo e ragionevolmente poco costoso locomotore che potrebbe ricaricarsi alle stazioni di capolinea, la ferrovia sarebbe certo più *sostenibile, sicura e resiliente, pertanto “Green”*, che trasportare persone in bus, elicotteri o funivie esposte a qualsiasi evento meteorologico.

Ma senza entrare nel merito delle ragioni reali e pretestuose che ci hanno privati di un’importante via di fuga, oltre che dell’unica Ferrovia d’Alta Quota della Valle d’Aosta, monumento resistenziale e cardine del potenziale Parco Minerario valdostano, insistiamo a far notare che la Ferrovia, ancorché privata del trenino, come sottolineato, esiste già e resiste ancora e non considerarla minimamente nel Nuovo Piano regionale dei Trasporti - vista oltretutto la circostanza appena occorsa - non è solo un segno di assoluta miopia strategica sul piano sociale, come su quello economico, ma dimostra mancanza di rispetto e interesse alla globalità delle realtà locali.

Sicuramente non tutti coloro che hanno approvato il Piano dei trasporti in questione si sono davvero resi conto del danno che contribuirebbero a determinare, perciò noi auspichiamo davvero un ripensamento. E preghiamo che questo avvenga.”;

Comitato Cuore di Ferro Valle d’Aosta

“Dopo attenta lettura del Piano Regionale dei Trasporti 2024-2035, in attesa di approvazione, il Comitato Cuore di Ferro Valle d’Aosta propone alcune osservazioni derivanti sia da una riflessione generale sulla

mobilità nella nostra regione, sia dai problemi evidenziati dall'emergenza alluvionale dello scorso mese di giugno.

Rileviamo, in particolare, che nelle linee di intervento previste dal suddetto Piano non è in alcun modo contemplato il ripristino della Ferrovia Cogne-Acque Fredde (Ferrovia del Drinc), il cui tracciato mette in comunicazione il Comune di Cogne con la stazione di Acque Fredde-Plan Praz, nel territorio comunale di Gressan, servita dalla telecabina Aosta-Pila.

Come Comitato, riteniamo sia interesse della comunità di Cogne che tra gli obiettivi della Regione sia posto il recupero di questa infrastruttura, come dimostrato con chiarezza dall'impossibilità di garantire collegamenti di terra da e per Cogne, protrattasi per un intero mese, a causa dei danni recati dal maltempo alla strada regionale.

La Ferrovia del Drinc costituisce una via di collegamento già esistente che, al di là di qualunque possibile valorizzazione con finalità turistiche o culturali, è facilmente utilizzabile come collegamento di emergenza tra Cogne e la Valle centrale, come accaduto più volte in passato, ad esempio in occasione dell'alluvione del 2000 o della nevicata del 2008, per limitarsi ai soli anni 2000.

Al di là del ruolo che la Ferrovia ha più volte avuto e potrebbe agevolmente riacquistare in occasione di situazioni emergenziali, oggi purtroppo favorite dai cambiamenti climatici, il Comitato Cuore di Ferro sottolinea, come già più volte in passato, l'utilità della conservazione e del recupero di questa infrastruttura anche in ragione della sua importanza storica e culturale.

La recente apertura, a fini turistici, della miniera di Costa del Pino suggerisce quale potrebbe essere il valore del collegamento ferroviario anche da un punto di vista economico. L'apertura al pubblico avrebbe un interesse più ampio, perché verrebbe a costituire uno dei tasselli di un possibile percorso culturale e turistico legato alla filiera dell'acciaio in Valle d'Aosta, dal capoluogo regionale, sede dell'acciaieria, fino a Cogne e alle sue miniere, senza dimenticare le altre realtà minerarie presenti sul territorio regionale.

Più in generale, nel presente contesto regionale, nazionale e globale di difficoltà economiche e attenzione crescente per le tematiche ambientali, ci sembra utile che si affermi il criterio di preferire il recupero delle infrastrutture esistenti alla costruzione di nuove opere, secondo i principi esplicitati dal Piano regionale, che indica come: «L'esame della situazione ambientale, rendendo leggibili le pressioni più rilevanti per la qualità ambientale, le emergenze, ove esistenti, e le aree di criticità, può utilmente indirizzare la definizione di obiettivi, finalità e priorità dal punto di vista ambientale, nonché l'integrazione di tali aspetti nell'ambito della pianificazione di settore».

Il collegamento ferroviario risponde perfettamente a quanto richiesto dall'Obiettivo Specifico O.S.2.4: «Estendere la copertura della rete portante regionale alle principali valli laterali per offrire alternative competitive all'utilizzo dell'auto privata per la mobilità interna alle valli e di scambio con l'esterno».

In virtù di queste osservazioni, il Comitato Cuore di Ferro Valle d'Aosta chiede dunque che nel Piano Regionale dei Trasporti 2024-2035 si prenda in considerazione il ripristino delle condizioni necessarie affinché la Ferrovia del Drinc sia utilizzabile sia in caso di emergenza, sia come normale via di trasporto civile alternativa alla strada regionale”;

FILT – CGIL

“Con questo documento la scrivente federazione dei trasporti FILT CGIL della Valle d'Aosta intende dare il proprio contributo per definire un progetto sulla mobilità collettiva di persone e merci. In Valle d'Aosta è necessario risolvere il nodo della rete dei trasporti per rendere più attrattiva la nostra Regione. Sono da evidenziare le priorità degli utenti, la sinergia tra le modalità dei trasporti, l'integrazione tariffaria, dando una risposta definitiva alla domanda sempre più crescente di mobilità collettiva. Vanno rafforzati i collegamenti con l'esterno, nell'ottica di una visione globale del trasporto, garantire le coincidenze tra tutti i vettori. Bisogna arrivare ad un piano sostenibile, ecologico e compatibile; gli utenti userebbero meno l'automobile e i turisti sfrutterebbero appieno tutti i collegamenti.

Trasporto Ferroviario

E' positivo l'avvio dei lavori per l'elettrificazione della linea Aosta - Ivrea per garantire un servizio adeguato ed efficiente, senza rotture di carico nei collegamenti col Piemonte, la Lombardia, la Liguria. Ci aspettiamo una maggiore regolarità del servizio, grazie all'efficientamento degli incroci, ai sistemi di sicurezza e ai nuovi materiali rotabili che saranno più capienti; vi sarà una sostenibilità del servizio, grazie appunto all'impiego

della trazione elettrica anziché termica e saremo la prima regione italiana ad avere tutte le stazioni accessibili alle persone con mobilità ridotta.

E' fondamentale che alla riapertura della tratta Aosta - Ivrea vi siano le condizioni per un trasporto merci su rotaia a disposizione delle attività produttive valdostane quali la Cogne, le Acque minerali etc; bisogna inoltre progettare un polo della logistica a ridosso del parco ferroviario come già espresso nelle nostre proposte nei vari Piani Regionali dei Trasporti, con il coinvolgimento di tutti i portatori di interessi (RFI, i vettori del trasporto merci, Confindustria...).

Riteniamo assolutamente indispensabile, invece, la riapertura della tratta Aosta - Pré Saint Didier, 32 km di linea ormai abbandonata a se stessa e vittima di rifiuti e di degrado.

In riferimento alla proposta che prevede l'acquisizione del sedime ferroviario da parte della Regione e la soluzione di effettuare un collegamento Metro Bus da Aosta a Pré Saint Didier/Courmayeur/Skyway utilizzando una parte minimale della tratta ferroviaria, riteniamo opportuno mantenere la ferrovia (unica alternativa alla strada) di competenza allo Stato e a RFI che ha previsto nel suo piano decennale la riapertura e l'esecuzione dei lavori a suo carico della tratta e del servizio ferroviario a Trenitalia, come previsto dall'appalto in essere per i pendolari, ripristinando anche treni regionali veloci da Pré Saint Didier a Torino e Milano, utilizzando da subito i treni bimodali.

L'infrastruttura ferroviaria deve essere ammodernata, inserita nel sistema nazionale ed internazionale dei trasporti ed intesa in continuità dal Piemonte a Pré Saint Didier senza rotture di carico ad Aosta. Perciò, vanno effettuati interventi sul sistema ferroviario eliminando le criticità, per garantire la fluidità del servizio in quanto nell'asta di fondo valle devono confluire ed interagire tutte le modalità di trasporto.

Inoltre, visto il grande interesse da parte di un turismo dedicato, sarebbe opportuno promuovere, in sinergia con le agenzie turistiche e di settore, l'utilizzo sistematico della ferrovia e degli altri vettori per effettuare itinerari turistici, culturali, archeologici ed eno-gastronomici (anche con treni storici), in particolare nei fine settimana e nel periodo non scolastico.

Per questo alla stazione di Pré Saint Didier, chiediamo, al fine di dare continuità al servizio, di prevedere un hub di interscambio con parcheggio da cui far partire bus di linea ibridi/elettrici/idrogeno per Courmayeur/Skyway e la Thuile.

Il servizio di trasporto potrebbe essere affidato a Trenitalia così da proporlo sulle piattaforme di acquisto di biglietti ferroviari. Inoltre, bisogna rafforzare il confronto con la dirigenza di RFI sul territorio valdostano per affrontare e risolvere tutte le pratiche in materia di patrimonio, progetti di eliminazione passaggi a livello e autorizzazioni varie (rapporti tra RFI, Regione e privati). Per quanto sopra, la segregazione proposta nella stazione di Aosta risulta inaccettabile. Pertanto, si chiede di prevedere un sovrappassaggio accessibile in alternativa al passaggio a raso.

Inoltre, con un sottopassaggio in ambito stazione (che potrebbe essere ampliato) e un collegamento stradale (Via Chamolè), risulta inutile un ulteriore attraversamento a raso che andrebbe di fatto a creare una criticità a livello di sicurezza e regolarità di esercizio.

Per questo, si deve confermare il ruolo determinante dell'autostazione di via Carrel come punto di interscambio tra treno, TPL urbani, extra urbani ed internazionali, visti i lavori già previsti di collegamento tra la stazione e il terminal.

Chiusura linea e contrasti con la normativa

Questa proposta è in contrasto con:

- 1. Legge Regionale n. 22/2016** che prevede la riattivazione della tratta ferroviaria Aosta – Pré Saint Didier.
- 2. Accordo Quadro del 2017** tra la Regione e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che prevede il ripristino del servizio ferroviario con oneri a carico di RFI.
- 3. Programma Strategico di Interventi per la Ferrovia** approvato dal Consiglio Regionale nel 2019 che dà attuazione coerente a quanto previsto dalla legge regionale n. 22/2016.
- 4. Roadmap per una Valle d'Aosta Fossil Fuel Free**, approvata con delibera della Giunta regionale n. 151 in data 22 febbraio 2021, che prevede la riapertura ed elettrificazione della tratta ferroviaria Aosta – Pré Saint Didier.
- 5. Piano Industriale delle Ferrovie dello Stato al 2031, che include** la riapertura della tratta Aosta – Pré Saint Didier con un finanziamento di 71 milioni di euro.

Cogne - Acque Fredde

Si chiede di inserire nel PRT l'infrastruttura Cogne - Acque Fredde mantenendo il collegamento su binari o, in alternativa, un collegamento stradale con servizio a spola, utilizzando veicoli ibridi o mini bus elettrici, attrezzati anche per trasporto biciclette.

In questo modo, oltre ad essere una valida alternativa di collegamento con Cogne, si realizzerebbe un unico itinerario di grande attrazione turistica che a partire dalla pianura, attraverso le medie e alte vie, porterebbe ad un sito di enormi potenzialità nella vallata del Gran Paradiso, valorizzando la mobilità dolce, un mercato sempre più ricercato.

Trasporto merci

Al fine di incentivare e dirottare il traffico delle merci dalla gomma al ferro, è necessario promuovere accordi tra le attività produttive e l'industria presenti in Valle e le imprese ferroviarie presenti sul mercato del trasporto merci. Si ipotizza, pertanto, l'utilizzo della ferrovia nelle ore notturne per le necessità del trasporto non solo delle merci in arrivo, ma anche dei lavorati e semilavorati in partenza.

Per le merci in transito su gomma, l'area di regolazione oggi dedicata alle sole criticità dell'alta Valle e del Monte Bianco deve essere opportunamente potenziata inserendo la cosiddetta area grigia per poter soddisfare anche le necessità legate alle criticità della statale 27 e del tunnel del Gran San Bernardo con relativo accesso, adeguandola con servizi agli utenti e agli autisti, con punti di ristoro e aree attrezzate.

Area della logistica

Si propone la realizzazione a sud della ferrovia, o altra area attigua, un polo della logistica e della distribuzione dove far confluire ed insediare le aziende di trasporto merci e logistica; solo in questo modo si può realizzare un modello di consegne delle merci (ultimo miglio) condiviso tra tutti i vettori, almeno per Aosta e i comuni della Plaine.

Trasporto Pubblico Locale

Osservazioni sul Metrobus (BHNS) – Materiale rotabile

Se, come riportato nella presentazione, si farà uso di autobus snodati ad alta capacità sorgono alcuni dubbi pratici riguardo la conduzione degli stessi:

1. Percorso su strada tradizionale, dopo l'abbandono della sede dedicata, e l'effettiva concorrenzialità dei veicoli sul percorso non dedicato;
 2. Differenze climatiche tra i due capolinea che comportano delle difficoltà durante eventi climatici avversi come su tratte innevate o ghiacciate. Vista già la difficoltosa gestione di un autobus a due assi su ghiaccio o neve ed essendo ribassati.
 - a. è possibile il montaggio delle catene?
 - b. su quanti assi è necessario montarle?
 - c. chi le monta e dove?
 3. Possessori di patente DE limitati poiché non tutti i conducenti di autobus in forza, la cui media anagrafica è piuttosto elevata, hanno conseguito tale patente per cui si renderebbe necessaria l'integrazione della E nella D (con un costo medio che si aggira intorno ai 1000 €)
 - a. chi pagherebbe in quel caso i costi supplementari?
 4. Riguardo autobus snodati, sentite le testimonianze di altre aziende che li usano abitualmente, sono difficilmente controllabili su strada viscosa per cui è uso farli rientrare in rimessa per essere sostituiti da autobus 12m catenabili oppure, se dotati di pneumatici invernali i 18m sono limitati a breve tratte rettilinee e pianeggianti. Nel nostro caso il percorso più soggetto al maltempo è proprio la tratta che copre gli ultimi 20 km in direzione di Courmayeur dove la strada statale assume tratti pendenti e curvilinei.
- Fermo restando quanto sopra, ogni intervento volto al decremento dell'uso dei veicoli privati a favore del trasporto pubblico con evidente vantaggio sociale, ambientale e per la sicurezza stradale è ovviamente ben accolto.

Qui non si avversa il nobile intento, ma la sua modalità di realizzazione.

Il parere per un progetto la cui sostenibilità in molti aspetti solleva diversi dubbi non può essere espresso se non tramite una discussione più approfondita e arricchita di maggiori dettagli poiché le informazioni fornite per il comparto del trasporto pubblico risultano generiche e sommarie.

Si ritiene che:

- la scelta di materiale rotabile non è idonea e quindi che non si riesce a percorrere, per diversi motivi, con puntualità la tratta;
- un tracciato che per essere più veloce e rettilineo escluda poi parti di utenza costrette quindi a tornare sul traffico privato;
- un tracciato misto che non aderisce alle peculiarità auspiccate per raggiungere i benefici progettuali;
- un sistema di interscambio con le valli laterali che potrebbe impattare negativamente sull'attuale organizzazione dei turni;

- un sistema che andrebbe a ricalcare in gran parte il servizio sulla tratta già esistente Aosta/Courmayeur e di cui si auspica una pianificazione per l'integrazione fra i due sistemi onde evitare duplicazioni di corse;
- i soggetti coinvolti per l'espletamento dell'esercizio;
- la scelta dei criteri di selezione delle aziende;
- l'inclusione nel bacino di traffico.

Miglioria della qualità del servizio - Voler realizzare un percorso riservato in uscita e in entrata da Aosta per migliorare la puntualità e la percorribilità con mezzi pubblici (che spesso rimangono affogati nel traffico privato) potrebbe segnare un punto favorevole nel progetto, sennonché sarebbe da verificare che il valore del vantaggio sia raggiunto a pieno dato che il resto del percorso è condiviso su strada statale. Disagi circa la puntualità e la frequenza sono facilmente preventivabili nella tratta tra Morgex e Courmayeur particolarmente ingolfata d'estate e soprattutto d'inverno:

- per la massiccia iniezione di veicoli dovuta alla presenza turistica;
- per i rallentamenti dovuti a conducenti non avvezzi o addirittura impreparati al clima invernale;
- per le occasionali ma frequenti chiusure manutentive del ramo autostradale parallelo;
- per le code di attesa del TMB che talvolta si estendono fino a Courmayeur.

La crisi potrebbe verificarsi proprio laddove il servizio dovrebbe dimostrare il picco di efficienza e non sarebbero accettabili le scuse degli amministratori che si richiamano a casistiche una tantum.

Materiale rotabile - Ci sono molte riserve sull'attuazione di un servizio con autobus di tipo BRT a più casse poiché si intravedono molte difficoltà operative per il contrasto tra le condizioni climatiche caratteristiche del territorio e le caratteristiche peculiari dei veicoli (snodati e ribassati) di cui ai punti precedenti.

La scelta poi di materiale a trazione ecologica è certamente lodevole, oltre che necessaria per l'adeguamento agli standard sulle emissioni. Tuttavia particolare attenzione andrà valutata nella scelta della tipologia di trazione perché l'impatto sui costi di realizzazione e gestione è notevole.

Sostenibilità economica - Si esprime anche preoccupazione riguardo la redditività finale di un'opera che rischia per l'ennesima volta di ricadere sulle casse pubbliche e quindi sui cittadini; i vantaggi sono conseguibili all'interno di precise condizioni che sembrano difficilmente attuabili se non affrontando poi extra costi. Nel caso in cui le aziende incaricate del servizio non riuscissero ad ottenere sufficiente redditività dall'operatività sicuramente girerebbero le loro lagnanze all'ente concedente per le necessarie integrazioni economiche.

Si ritiene infine che l'attuale materiale di presentazione del progetto, per quanto riguarda il settore trasporto pubblico, non rechi sufficienti dettagli per una completa valutazione.

I dubbi sopra citati sorgono già nell'analisi preliminare, ma alcuni elementi sono talmente parte integrante per il successo del progetto globale che si ritiene che la loro modifica comporti lo snaturamento dello stesso.

Elisuperfici

Bisogna valutare l'utilizzo delle elisuperfici, situate nelle vallate laterali (da consolidare per le necessità di soccorso), anche per il trasporto passeggeri al fine di poter offrire un'ulteriore offerta turistica di alto profilo. Infine, si propone la costituzione di un Comitato di Monitoraggio permanente composto da tutti i portatori di interessi collettivi relativi ai trasporti, che segua tutto l'iter di approvazione del Piano e la sua successiva realizzazione.”;

Soggetto privato

“La presente nota, lungi dal voler essere una articolata disamina del PRT, si propone unicamente di portare all'attenzione dei soggetti in calce, una specifica dimenticanza rintracciabile nel piano. La totale assenza, fosse anche per motivarne l'abbandono, dell'esistente Galleria del Drinc. Opera realizzata nel 1922 per il trasporto del minerale di Cogne ad Acque Fredde di Gressan. I motivi dell'amnesia sono tutt'altro che evidenti. Si tratta tuttavia di una omissione che ha, sebbene forse non voluto, l'effetto di amplificare la visibilità della dimenticanza.

E' difficile immaginare come i professionisti che hanno realizzato il piano possano autonomamente aver dimenticato la presenza di un'opera di tale rilievo. Chi ha ispirato le scelte del piano ha forse eccessivamente confidato nella tendenza all'oblio dei cittadini, in particolare all'oblio delle opere incompiute, oggetto di sperpero del denaro di tutti.

La galleria del Drinc rappresenta una infrastruttura strutturalmente solida e sicura sul piano geotecnico, con criticità inerenti unicamente le lavorazioni ultime condotte. Lavorazioni che hanno portato alla inutilizzabilità

della via ferrata per la criticità della geometria dei binari, in vista di un transito pesante, della regimazione delle acque e della tenuta del rivestimento interno in cemento spruzzato, di alcuni tratti.

Sebbene in passato sull'opera si sia creato uno stigma che ne rende la citazione pressoché impronunciabile, la sua presenza incombe comunque sulla comunità di Cogne, infatti si sente frequentemente i cognein parlarne come di una soluzione al problema che da sempre periodicamente si propone dell'isolamento nelle emergenze. Lascia maggiormente stupiti sentire gli amministratori, che hanno volutamente favorito l'abbandono dei progetti di recupero e altri soggetti, addetti a qualsivoglia mestiere, esprimersi in merito ai costi elevatissimi di fantasiosi lavori per rendere fruibile l'opera: doppie canne, allargamenti della sezione e altre invenzioni, tutte immancabilmente irrealizzabili, quando la semplice messa in sicurezza della galleria avrebbe dei costi assolutamente contenuti, trattandosi in sostanza di eliminare il calcestruzzo deteriorato e ripristinare l'eduzione delle acque, aspetto quest'ultimo che da molti secoli chi realizza gallerie, sia minerarie che di trasporto attua per principio, operando con le dovute pendenze. Visto l'evidente obiettivo perseguito in questi anni, di porre fuori dalla scena, rendendo infatti "osceno" qualsivoglia discorso sull'opera, resta incomprensibile il periodico e frequente inserimento della galleria sia in "progetti preliminari" e/o semplici boutades, a prevederne l'impiego, vuoi per la metanizzazione di Cogne, vuoi per il trasporto di acqua dal bacino di Cogne al comprensorio sciistico di Pila e altre volte ancora per la trasformazione in galleria ciclabile. Va da se, ed è su questo punto che ritengo debba essere posta l'attenzione, che qualsivoglia futuro utilizzo non può prescindere da una messa in sicurezza. Messa in sicurezza che configurerebbe in primis la disponibilità di una "struttura di sicurezza passiva", utilizzabile per qualsivoglia situazione di isolamento del paese, per i suoi rifornimenti e per trasporti di emergenza. Una struttura la cui semplice presenza (la sicurezza passiva è questo), consentirebbe, senza impiego di artifici o impianti, un collegamento sicuro in qualsivoglia situazione di emergenza. Il mantenimento dei binari permetterebbe anche l'attivazione in ogni circostanza di mezzi di emergenza, manuali o a batteria, quali le draisine da sempre utilizzate in ambito ferroviario.

La galleria in quanto infrastruttura di sicurezza passiva è infatti in grado di operare:

- consentendo il transito pedonale
- consentendo il transito anche con semplici mezzi manuali o a batteria
- senza presenza di energia o impianti complessi
- con pochissimo personale formato (una persona per l'apertura dei varchi e la messa a disposizione di semplici mezzi facili da mantenere)
- in qualsivoglia condizioni meteo
- con manutenzioni minime

E pertanto auspicabile, anche alla luce del costante progresso delle tecniche di trasporto elettrico, nonché per i possibili sviluppi connessi alla valenza museale-mineraria dell'offerta turistica di Cogne, che la galleria del Drinc venga inserita nel PRT quale infrastruttura immediatamente attivabile per le emergenze ed in futuro utilizzabile con valenza turistica.”;

Gruppo Politico “Per l’Europa Verde VdA” e “Rete Civica Cva”

“1. PREMESSA

Come premessa alle osservazioni non si può non ricordare l'infinito iter di questo Piano, previsto da una legge regionale che risale al 1997 e che non ha ancora trovato attuazione dopo ben 28 anni. E purtroppo occorre anche segnalare che non c'è chiarezza sui documenti che compongono il Piano. La Relazione generale del giugno 2024 viene infatti presentata (vedi pag 6), come un “Aggiornamento” di un Piano regionale dei trasporti “adottato, ma non ancora approvato”. La bozza di Piano è stata più volte rimaneggiata. Il primo testo era del febbraio 2019, poi è stato aggiornato nel febbraio 2021. Testo che la maggioranza di allora si è rifiutata di avviare alla VAS, vicenda che ha costituito un fatto rilevante nel determinare una crisi politica. Tale testo comunque nella primavera del 2022 è stato avviato alla procedura di VAS, che si è conclusa nell'agosto 2022, senza che poi il Piano venisse portato all'esame ed approvazione del Consiglio. Nel giugno 2024 nuovo Aggiornamento, per cui viene annunciato l'avvio a procedura di VAS, ma poi di fatto essa ha inizio solo a dicembre, considerato che ci si è resi conto tardivamente che era necessario inviare la bozza anche al Governo francese. Recuperare il filo logico del Piano in tutto questo percorso non è certo agevole e nella documentazione ora depositata per la procedura di VAS ci sono evidenti “buchi”, sia nella Relazione generale sia nel Rapporto ambientale.

2. L'AGGIORNAMENTO 2024

L'aggiornamento 2024 in realtà rappresenta uno stravolgimento della bozza di Piano del febbraio 2021. Viene abbandonata una visione che puntava sulla “cura del ferro” per privilegiare il trasporto su gomma. Emblematici in questo senso sono l'inserimento nell'aggiornamento di tre importanti progetti quali il raddoppio del Traforo stradale del Monte Bianco, l'ampliamento dell'Autostrada in Bassa Valle e lo smantellamento della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier per sostituirla con un servizio di autobus. L'inversione di rotta rispetto alla bozza di PRT del febbraio 2021 è netta, a nostro avviso negativa e comunque richiederebbe maggiori spiegazioni, informazioni e analisi, soprattutto per i tre più grossi interventi sopra citati, che mancano pressoché completamente di adeguate illustrazioni.

Va fra l'altro rilevato che questi tre interventi dal rilevante impatto ambientale non sono neppure analizzati nel “Rapporto ambientale” di giugno 2024. Tale documento di 153 pagine contiene ben 36 pagine che si soffermano sull'impatto dei nuovi ipotizzati svincoli autostradali di Aosta e Courmayeur e nulla rispetto alle tre notevoli opere sopra citate, che hanno un impatto ambientale notevolmente superiore a quello degli svincoli autostradali ad Aosta e in Alta valle.

Con l'aggiornamento del 2024, ora all'esame della VAS, i chilometri di ferrovia presenti in Valle d'Aosta invece di aumentare significativamente, come richiederebbe la “cura del ferro” consigliata dalle normative europee, diminuiscono notevolmente, perché si smantella la tratta Aosta-Pré-Saint-Didier, mentre i chilometri di strade e autostrade crescono considerevolmente. E' il contrario di ciò che viene raccomandato.

3. RADDOPPIO DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO

Al grande tema del raddoppio del Traforo stradale del Monte Bianco il PRT, versione 2024, dedica solo 14 righe, metà della pagina 20. Per pudore non si parla di “raddoppio”, ma di “separazione delle corsie”. Le canne diventano due, quindi l'infrastruttura raddoppia le sue dimensioni, ma il PRT, sfidando il senso del ridicolo afferma che “NON aumenta la capacità della infrastruttura”. E' del tutto evidente che la maggior capacità si tradurrà in un maggiore traffico, in particolare dei Tir, i camion internazionali a lunga percorrenza, fonte di grave pericolo, congestionamento e inquinamento. Il progetto di raddoppio del Tunnel è osteggiato da tutti i Comuni della vallata di Chamonix per il degrado ambientale che comporterebbe ed è in contrasto con l'obiettivo dell'Unione Europea di ridurre il transito dei Tir attraverso le Alpi. Non a caso l'Unione Europea sta finanziando opere ferroviarie imponenti come il collegamento di base fra Lione-Torino, il Terzo valico per superare l'Appennino ligure e la galleria di base del Brennero. L'obiettivo europeo è di trasferire quote crescenti di trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Il PRT si pone quindi in aperto contrasto con tale indirizzo.

4. RADDOPPIO TRATTO AUTOSTRADALE BASSA VALLE

Alle pagine 21-23 della Relazione generale viene esposta la confusa idea di migliorare il deflusso del traffico autostradale in Bassa Valle con un intervento di raddoppio di un tratto autostradale. Non è chiaro se si tratti di tutti i 23 Km da Montjovet a Quincinetto o solo della tratta fra Hône e Donnas con la costruzione di una nuova galleria in sostituzione dell'attuale. E' sorprendente che tale proposta venga presentata senza minimamente analizzare quali sono le strozzature che determinano gli incolonnamenti automobilistici nei rientri verso il Piemonte e la Lombardia nei fine settimana estivi e in occasione di alcune festività. Non c'è un'analisi delle strozzature che determinano la difficoltà di deflusso né della frequenza del fenomeno. L'ipotesi presentata non è affatto chiara nelle sue dimensioni, ma pare comunque poco credibile. Non basta certo realizzare un altro tunnel, al posto di quello esistente fra Hône e Donnas, e neppure allargare l'autostrada da Montjovet e Quincinetto per risolvere il problema. Il progetto indicato dal PRT appare in realtà interessante soprattutto per la SAV, la società che gestisce, in regime di concessione, l'autostrada da Quincinetto ad Aosta, perché l'impegno a realizzare tale importante opera sarebbe molto utile alla Società per avere carte buone per ottenere il rinnovo dell'attuale concessione autostradale che scade nel 2032.

5. FERROVIA AOSTA-IVREA-CHIVASSO

Nel primo trimestre del 2021 si è verificato un fatto di notevole importanza per la tratta ferroviaria Ivrea-Aosta. Nonostante la diffusa ostilità di buona parte della maggioranza regionale, con l'azione congiunta dell'Assessora ai Trasporti e della Deputata della Valle d'Aosta e il puntuale lavoro della struttura assessorile si è potuto infatti ottenere l'inserimento del progetto di elettrificazione della tratta nell'elenco delle opere finanziate con il PNRR. Decisione fondamentale che ha dato copertura finanziaria all'opera e tempi certi per la sua realizzazione, visto che le opere devono essere terminate entro il 2026. Un passaggio fondamentale per la ferrovia valdostana. Eppure il PRT sottovaluta il cambiamento intervenuto, nulla dice sugli effetti positivi che avrà l'elettrificazione della tratta ed in particolare sul fatto che si potrà utilizzare una gamma molto ampia di elettrotreni, che da ogni punto della rete ferroviaria italiana si potrà arrivare fino ad Aosta, che permetterà di avere una adeguata capacità di trasporto e maggiore regolarità del servizio. Tutto questo viene ignorato dal

PRT che anzi tende a sminuire l'importanza dell'elettrificazione laddove afferma (pag. 115 della Relazione generale) che l'elettrificazione “non apporterà benefici apprezzabili sui tempi di percorrenza”. Una affermazione inaccettabile con cui si finge di ignorare che la velocità dei collegamenti è legata ai programmi di esercizio oltre che alle tecnologie che caratterizzano la linea ferroviaria. Sicuramente la realizzazione dell'elettrificazione e i contestuali interventi per consentire gli incroci dinamici dei treni nelle stazioni consentiranno anche di rendere più rapidi i collegamenti. Ma è indubbio che molto rilevanti e positivi per la velocizzazione sarebbero gli interventi di raddoppio della tratta fra Chivasso ed Ivrea e anche di alcuni raddoppi selettivi mirati in Valle d'Aosta. Questa parte del PRT (punto 5.1 della Relazione generale pagg. 43-45) è condivisibile, ma le valutazioni sull'elettrificazione sono da ampliare e rivedere.

6. FERROVIA AOSTA-PRE'-SAINT-DIDIER

Il capitolo 5.2 del PRT riguardante il collegamento Aosta-Pré-Saint-Didier-Courmayeur, a pag. 45 della Relazione generale, si apre con un'affermazione errata, e cioè che “ANAS ha dato PARERE NEGATIVO a concedere la possibilità di prevedere un ampliamento della piattaforma della SS 26 dir tra Pré-Saint-Didier ed Entrèves per realizzare il binario per il tram-treno”. Se si legge la corrispondenza intercorsa su questo tema fra Anas e Regione si constata che non c'è un parere negativo. Anas evidenzia delle difficoltà, ma con disponibilità a discuterne e a cercare soluzioni. Ricerca e confronti che non sono mai avvenuti. Sulla base di questa errata affermazione e della contestuale, inaccettabile considerazione che non avrebbe senso riattivare il treno solo fino a Pré-Saint-Didier, il PRT imbocca la strada della dismissione della ferrovia dell'Alta Valle. Si tratta di un totale cambiamento di rotta rispetto al testo del febbraio 2021. Secondo il nuovo PRT il servizio di trasporto ferroviario verrebbe sostituito da un Metrobus/BRT, un grande autobus modulare con trazione elettrica, o a idrogeno o a biometano, che viaggia utilizzando prevalentemente corsie riservate. La proposta è in contrasto con la normativa regionale e con vari Piani/Programmi regionali e nazionali vigenti:

1. Legge Regionale n. 22/2016 che prevede la riattivazione della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier.
2. Accordo Quadro del 2017 tra la Regione e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che prevede il ripristino del servizio ferroviario con oneri a carico di RFI.
3. Programma Strategico di Interventi per la Ferrovia approvato dal Consiglio Regionale nel luglio 2019 che dà attuazione coerente a quanto previsto dalla legge regionale n. 22/2016
4. Roadmap per una Valle d'Aosta Fossil Fuel Free, approvata con deliberazione delle Giunta regionale n. 151 in data 22 febbraio 2021, che prevede la riapertura ed elettrificazione della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier
5. Piano Industriale delle Ferrovie dello Stato al 2031, che include la riapertura della tratta Aosta-Pré-Saint-Didier, con un finanziamento di 71 milioni di euro.

La proposta di dismissione della ferrovia è in contrasto con tutta l'azione politica condotta fra il 2016 ed il 2021, che ha permesso di rilanciare un impegno della Regione sulla ferrovia dopo decenni di trascuratezza. Nel 2017 Regione e RFI, oltre all'Accordo Quadro sulla complessiva politica ferroviaria, hanno sottoscritto anche un Protocollo di intesa per l'istituzione di un Tavolo Tecnico per la definizione degli interventi sia sulla tratta Aosta-Ivrea, sia sulla tratta Aosta-Pré-Saint-Didier. Sulla base dei contenuti dell'Accordo Quadro e delle indicazioni del Tavolo tecnico, RFI ha compiuto gli studi e le elaborazioni necessarie per arrivare alla definizione della fattibilità tecnico-economica di tutte le opere necessarie per riaprire la linea Aosta-Pré-Saint-Didier. Essendosi completata la fase progettuale, la riapertura e l'ammodernamento della tratta Aosta-Pré-Saint-Didier sono stati inseriti nel Piano Industriale al 2031 delle Ferrovie dello Stato, con un finanziamento di 71 milioni di euro.

Con l'attuale proposta del PRT si abbandonerebbe un progetto concreto di riattivazione della linea ferroviaria per abbracciare un'idea irrealizzabile: far viaggiare un grosso mezzo come il BRT sulla tratta ferroviaria (da Aosta a Villeneuve) è impraticabile, sulla Strada Statale n. 26 verso Courmayeur non c'è la possibilità di realizzare corsie separate per i BRT. La S.S. 26 presenta molte limitazioni che la rendono inadatta per ospitare un sistema BRT efficiente. E' necessario quindi che il PRT riprenda e confermi il progetto di ammodernare e riattivare la ferrovia Aosta – Pré-Saint-Didier. Una soluzione che è più praticabile e vantaggiosa, capace di trasportare più passeggeri con meno inquinamento e di ridurre la pressione sulla strada statale, migliorando complessivamente la mobilità, la sostenibilità e la sicurezza nell'intera Alta Valle d'Aosta.

7. STAZIONE FERROVIARIA DI AOSTA

Il capitolo 5.3 (pagg. 53-55) è dedicato alla riorganizzazione della Stazione ferroviaria di Aosta. Gli interventi proposti non sono soddisfacenti e vengono completamente trascurati due aspetti importanti: l'allargamento dell'attuale sottopasso ferroviario e il collegamento fra la zona di arrivo dei treni e la parte sud, dove si trovano sia il grande parcheggio pubblico pluripiano “De la Ville”, sia la stazione di partenza della telecabina per Pila.

Non prevedere l'allagamento del sottopasso ferroviario, che ha una duplice funzione - serve sia per l'accesso ai treni, sia per il collegamento fra parte nord e parte sud con il centro di Aosta -, è incomprensibile, tanto più in presenza di uno studio già realizzato proprio a tale scopo per incarico della Regione. Manca inoltre la previsione di due connessioni ettometriche (tapis roulant) fra l'uscita sud del sottopasso ferroviario e il parcheggio pluripiano "De la Ville" da 540 posti auto, e fra l'arrivo dei treni e la stazione di partenza della telecabina per Pila. Connessione che consentirebbe di lanciare o rilanciare il viaggio in treno per andare a sciare (dai binari alle piste), con tutte le comodità e le opportunità di servizi da offrire a bordo, e alla città di Aosta di proporsi e promuoversi anche come località turistica invernale.

8. TRENINO COGNE-PILA

Il PRT non dedica nessuna attenzione al trenino Cogne-Pila, che invece può avere un ruolo significativo nel sistema regionale dei trasporti. Il 13 luglio 2011, quattordici anni fa, la maggioranza del Consiglio regionale decise che il progetto del trenino di collegamento fra Cogne e Pila andava abbandonato e che era necessario alienare i beni e le strutture che erano state realizzate spendendo 30 milioni di euro. Una decisione sciagurata che non teneva conto del patrimonio rappresentato da una ferrovia mineraria storica costruita fra il 1918 e il 1922, realizzando quattro gallerie e cinque ponti, prolungata negli anni '90 fino a collegarsi a Plan Praz con la telecabina Aosta-Pila. Una grande opera, un'infrastruttura lunga ben 12 km, con varie stazioni. Un sistema di trasporto pubblico in grado di permettere ad un viaggiatore di arrivare in treno+funivia fino a Cogne da qualsiasi città italiana ed estera. Una risorsa dal punto di vista storico e turistico e anche per le emergenze. L'alluvione a Cogne di fine giugno 2024, che ha isolato il Comune per vari giorni, ha evidenziato ancora una volta quanto sarebbe necessario avere un collegamento utilizzabile in caso di emergenza. I binari e le stazioni ci sono ancora, bisogna riaprire il dossier ed è opportuno che il PRT ne indichi la necessità.

9. AUTOBUS E BRT

La proposta di rimodulare il parco autobus, con diversificazione della flotta da impiegare sulla rete del trasporto pubblico locale, è condivisibile. Delle tre tipologie proposte, due - minibus fino a 30 posti e autobus ordinari fino a 70 posti - appaiono congeniali, mentre la terza, il BRT (Bus Rapid Transit) fino a 120 posti, non è adatto alle caratteristiche della Valle d'Aosta ed è incoerente rispetto alla diversificazione di ruoli fra ferro e gomma nel fondovalle, che pure il Piano dichiara di voler perseguire.

Si condivide altresì la necessità di una revisione complessiva delle linee di trasporto su gomma extraurbane e l'istituzione, per tutte le principali vallate laterali, di un servizio meglio coordinato con gli orari ferroviari, tale da garantire un'efficace adduzione dalle valli laterali alla ferrovia di fondovalle.

Non si condivide invece l'enfasi posta sui BRT. Come già detto, si tratta di una tipologia di autobus e di un sistema di trasporto non adatti alla Valle d'Aosta ed inoltre, da quanto si evince dal PRT, nel fondovalle questi Bus rapidi verrebbero di fatto a svolgere un ruolo concorrente rispetto alla ferrovia.

Manca inoltre nel Piano una riflessione approfondita sul ruolo che potrebbero avere i servizi automobilistici a chiamata, soprattutto a servizio della mobilità nelle vallate laterali, ed anche sui servizi estivi e invernali all'interno delle valli, svolti con le navette. Servizi che ora sono limitati a periodi troppo brevi. A tale proposito, si ritiene fondamentale promuovere la diffusione di un sistema di trasporto pubblico "su misura", soprattutto nelle valli laterali. Tale modello prevede l'uso di minibus elettrici, operativi su richiesta tramite piattaforme digitali o centralini telefonici dedicati, che consentano agli utenti di prenotare corse personalizzate. Questi servizi potrebbero rappresentare una soluzione efficace per migliorare la mobilità nelle aree meno densamente popolate, rispondendo in modo flessibile alle esigenze degli utenti e garantendo un collegamento efficiente con i principali hub di mobilità, come stazioni ferroviarie e centri urbani.

10. IMPIANTI A FUNE

Nella Relazione generale del Piano non c'è nessuna analisi di quelli che sono attualmente gli impianti a fune che hanno, come la tratta Buisson-Chamois, ruolo di impianto per il trasporto pubblico. In una pagina e mezza (pag. 68-69), molto sbrigativa e approssimativa, il PRT "prevede la redazione del Progetto di fattibilità Tecnico Economica (PFTE) entro il 2025" del collegamento fra la Val d'Ayas ed il Breuil (da Frachey al Colle superiore delle Cime Bianche), e del collegamento fra Pila e Cogne. Si tratta di progetti con un costo superiore ai cento milioni di euro, con rilevanti impatti ambientali e che non riguardano affatto il trasporto quotidiano di persone o merci. Due progetti che vengono sponsorizzati dal PRT per un evidente input politico, senza nessuna argomentazione a sostegno della loro utilità e fattibilità.

Per quanto riguarda il collegamento funiviario attraverso il vallone delle Cime Bianche è sorprendente che non si faccia alcun cenno agli "Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche", consegnati alla Regione due anni fa, nel marzo del 2023, e che non sono mai stati oggetto di una valutazione da parte del Consiglio regionale. Non solo: tali studi non risultano essere stati

trasmessi neppure alla Struttura Biodiversità, sostenibilità e aree protette, competente per quanto riguarda le aree Natura 2000, in cui ricade parte dell'ipotizzato impianto. Gli studi citati, seppur carenti da diversi punti di vista, fanno emergere l'insensatezza e l'insostenibilità di una linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche.

Il PRT inoltre ignora il tema della praticabilità normativa del collegamento. Infatti, buona parte del Vallone delle Cime Bianche è ricompreso nella ZPS-ZSC IT1204220 "Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa", in cui vige il divieto di realizzazione di nuovi impianti e piste, ai sensi dell'art. 5, m) del D.M. 2007 e della stessa Deliberazione della Giunta regionale 1087/2008 attuativa di tale Decreto. Trattasi di divieto assoluto, che non può essere eluso neppure da una valutazione di incidenza.

Per quanto riguarda il collegamento funiviario fra Pila-Cogne va rilevato che è un progetto che risale a oltre dieci anni fa, già oggetto di due studi di fattibilità, uno nel 2012 ed uno nel 2016. Ora il tema è stato ripreso e rilanciato affermando che costituirebbe una via di collegamento in caso di impossibilità, a causa di eventi calamitosi come quelli alluvionali, ad utilizzare la strada regionale che collega Cogne con il fondovalle. Un collegamento in realtà non utilizzabile durante il persistere di eventi meteo di rilievo, molto costoso nella sua realizzazione (oltre cento milioni di euro) e altrettanto costoso nella gestione. In realtà la soluzione per la mobilità in caso di emergenza potrebbe essere costituita dal collegamento ferroviario attraverso la galleria del Drinc già esistente, che andrebbe sistemato e riattivato. Di tutta questa problematica né la Relazione generale del PRT né il Rapporto ambientale nulla dicono.

11. COLLEGAMENTI INTERVALLIVI

A pagina 81 il Piano si pronuncia a favore di due collegamenti stradali intervallivi: quello fra Gressoney-Saint-Jean e Brusson attraverso il Col Ranzola e quello fra Pont (Valsavarenche) e Ceresole Reale, attraverso il Colle del Nivolet. Anche in questo caso si tratta di un inserimento frettoloso, senza un'analisi del tema, che pure è importante, e delle necessità dei collegamenti intervallivi.

Il PRT afferma che quello attraverso il col Ranzola sarà un collegamento "con caratteristiche esclusivamente escursionistiche e ciclo-pedonali", affermazione che non corrisponde alle caratteristiche dello studio di fattibilità commissionato dal Comune di Gressoney St-Jean. Comune e Regione hanno infatti presentato il progetto Col Ranzola come un "intervento di riqualificazione di strada intervalliva", quindi di un percorso già esistente, ma così non è. Si tratta di un tracciato nuovo di circa 6 km che si svolge in area estremante sensibile dal punto di vista storico-archeologico, paesaggistico ed ambientale. Trattasi di ambiti tutelati ai sensi degli artt. 136-142 Codice Urbani, aree classificate di specifico interesse paesaggistico, aree boscate e tutelate quindi anche dal Decreto legislativo 3 aprile 2018, n. 34 "Testo Unico in materia di foreste e filiere forestali". Anche il collegamento attraverso il Colle del Nivolet è qualificato con caratteristiche esclusivamente escursionistiche e ciclopedonali, ma non si dice che il percorso si svolge interamente all'interno del territorio del Parco Nazionale Gran Paradiso, in un'area che richiede particolare protezione. Fra il 1968 ed il 1973 vennero eseguiti importanti lavori per salire con una strada dal versante valdostano al Colle che comportarono la costruzione di alcuni tornanti e della galleria ancora percorribile. Le pressioni ambientaliste fortunatamente portarono all'abbandono dei lavori e alla salvezza di un prezioso ambiente naturale. Oggi il percorso fra la Valsavarenche e il Colle Nivolet è già meta di itinerari cicloturistici, si possono migliorare alcuni tratti del sentiero, ma non è certo opportuno né necessario immaginare nuovi percorsi.

12. MOBILITA' CICLISTICA

Il punto 7 sulla mobilità ciclistica è prevalentemente dedicato a informazioni di carattere generale su tale tipo di mobilità e a evidenziazioni di principi regolamentari. Non vengono adeguatamente affrontati vari aspetti che sono rilevanti ed in particolare tre: 1) non ci sono un approfondimento ed un'analisi riguardanti le reti ciclabili in ambito urbano. Il recente sviluppo della rete ciclabile della città di Aosta meriterebbe attenzione per indicarne i pregi ed i limiti da superare; 2) non è affrontata la questione, tuttora irrisolta, della responsabilità civile per la percorrenza delle strade poderali; 3) l'intervento "Completamento della Pista ciclabile Fondovalle Dora" non contiene specificazioni sulle tratte mancanti, sui tempi di completamento, sulla necessità di innestare la Ciclovía valdostana sulla ciclovía VENTO (Venezia-Torino), ciò che rappresenterebbe un atout formidabile per una forma di turismo che è in fortissima espansione e rappresenta un mercato estremamente interessante. Il capitolo relativo alla mobilità ciclistica all'interno della bozza di PRT 2035 offre una panoramica generale sulle potenzialità di questo mezzo di trasporto sostenibile, ma non affronta in modo articolato alcuni aspetti cruciali per un'efficace pianificazione e gestione della rete ciclabile in Valle d'Aosta. Una delle principali criticità è la mancanza di un coordinamento centralizzato, che permetta di pianificare e gestire in modo uniforme la rete di piste ciclabili e percorsi sterrati su tutto il territorio regionale. La creazione di un ente unico regionale dedicato alla mobilità ciclistica potrebbe garantire una

gestione coordinata della manutenzione, della segnaletica e della promozione dei percorsi. Tale organismo dovrebbe integrare le competenze delle amministrazioni locali, coinvolgendo Comuni, associazioni di volontariato e operatori del settore turistico, per condividere obiettivi e responsabilità.

13. ACCESSIBILITA' UNIVERSALE

Il diritto alla mobilità ha un carattere universale ed è essenziale affinché tutti i cittadini possano esercitare l'opportunità di partecipare alla vita collettiva (studio, lavoro, tempo libero, salute, ecc.). Occorre un'organizzazione attenta dei servizi offerti e anche un'attenzione all'accesso alle persone a basso reddito, condizione che spesso coinvolge i nuclei familiari che vivono pure una condizione di disabilità, aumentando così il rischio di esclusione.

La domanda di accesso ai servizi pubblici per la mobilità è in aumento:

- perché i dati demografici indicano l'incremento costante del numero delle persone anziane e, quindi, con maggiori difficoltà di movimento;
- perché il servizio regionale "trasporto disabili" sta già oggi vivendo criticità determinate dal numero sempre crescente di utenti;
- perché la Valle d'Aosta sta investendo nel turismo accessibile e questo significa che potenzialmente il bisogno da considerare dovrebbe, nei prossimi anni, aumentare.

Le indicazioni del PRT appaiono inadeguate e insufficienti sia come impostazione generale sia nelle indicazioni delle caratteristiche che dovrebbe avere un servizio universalmente accessibile. E' fondamentale che sulla flotta automobilistica, oltre alla pedana per il sollevamento delle carrozzine, ci sia la predisposizione di aree riservate per il loro stallo con agganci finalizzati alla sicurezza delle stesse. All'interno delle autostazioni, alle singole fermate, all'interno dei mezzi devono essere migliorati e generalizzati il sistema degli annunci vocali ed il sistema dei segnalatori grafici e luminosi. E' necessario che le azioni migliorative siano puntualmente concordate e verificate con le associazioni competenti,

14. DECARBONIZZAZIONE TRASPORTI

I punti 10.7 e 10.8 del PRT, che si occupano della decarbonizzazione del settore del trasporto e della coerenza del Piano con le disposizioni della legge regionale sulla mobilità sostenibile, non sono confortanti rispetto all'obiettivo di una Valle d'Aosta Fossil Fuel Free perseguito dalla Regione. Per quanto riguarda la decarbonizzazione della flotta di autobus del trasporto pubblico locale, si afferma, a pag. 109, che si prevede di arrivare all'abbandono dei combustibili fossili "attraverso un processo che, traguardando l'obiettivo finale del ricorso all'idrogeno, si sviluppi ricorrendo sia ad autobus elettrici che mediante il Biometano". In sostanza si comprende che non è ancora il momento per poter utilizzare l'idrogeno verde per gli autobus e che occorre pensare ad autobus elettrici, ma il discorso non è esplicito e obiettivi non ne vengono dati.

Per quanto riguarda poi la coerenza del Piano con le previsioni della legge regionale n. 16/2019, "Principi e disposizioni per la mobilità sostenibile", si afferma che l'obiettivo di sostenibilità indicato dalla legge per il 2025 non è raggiungibile. Mentre infatti essa prevede una percentuale di sostenibilità del 35% al 2025 (cioè una mobilità che per gli spostamenti sistematici utilizzi mezzi di trasporto pubblici o bicicletta o mezzo elettrico), i dati del 2022 - raccolti per gli studi del PRT - segnalano una percentuale che si ferma al 26%. E' inaccettabile che di fronte a questo preoccupante ritardo il PRT, invece di indicare azioni efficaci per superarlo, "suggerisce di porre mano ad una rivisitazione della legge" in modo da tracciare un percorso meno ambizioso.

15. AEROPORTO REGIONALE

Il Master Plan di sviluppo dell'Aeroporto di Aosta del 2004 si è rivelato completamente errato. Prevedeva intensi voli commerciali: inizialmente si parlava di 24.000 passeggeri annui, poi aggiornati fino ad arrivare a previsioni di 100.000 dopo vent'anni dall'apertura. La realtà è che vent'anni dopo non c'è più alcun volo di linea all'Aeroporto Corrado Gex, altro che 100.000 passeggeri l'anno. Il problema di fondo è che l'Aeroporto di Aosta, per le dimensioni della regione e anche per le caratteristiche orografiche della Valle, non ha una vocazione commerciale.

La grande Aerostazione, da tempo in corso di realizzazione, era stata progettata sulla base di quelle infondate previsioni di traffico, ma ora non serve più con quelle caratteristiche. Del resto tutta l'impostazione del Master Plan era sbagliata. Si sono spesi oltre trenta milioni per opere di ammodernamento che non vengono utilizzate, per costosi sistemi di radioassistenza che poi sono stati disabilitati e decine di milioni per la gestione di servizi per un'attività commerciale inesistente.

Nel 2015 il Consiglio regionale ha approvato una risoluzione con cui prendeva atto della "insostenibilità dell'aeroporto commerciale" e della necessità "di procedere all'aggiornamento del Master Plan rivedendo gli obiettivi strategici". Sono passati dieci anni da quella decisione, ma il nuovo Master Plan non c'è. Eppure questa carenza non viene rilevata dal PRT. Il capitolo 11, pag. 112, delinea comunque, pur senza richiamare

la necessità di un documento specifico di programmazione, una prospettiva potenzialmente condivisibile di un aeroporto di “aviazione generale locale”, una base logistica per la Protezione civile e il servizio di eliambulanza, sede per la pratica di volo a vela e di scuola di volo alpino, ma propone anche uno scalo per voli charter ed eventuali voli di linea a carattere stagionale, di cui però non è affatto chiara l'entità.

Infine, rimanendo nell'ambito della mobilità aerea, occorre che il PRT prenda in considerazione l'avvio di un percorso sperimentale per l'impiego dei droni in diversi ambiti di mobilità, logistica e gestione del territorio alpino. La conformazione geografica della regione, caratterizzata da aree montane difficilmente accessibili e da una densità abitativa ridotta, rende i droni una soluzione particolarmente interessante per migliorare l'accessibilità e l'efficienza nel trasporto di merci, nonché per la manutenzione delle infrastrutture e il monitoraggio ambientale.”;

Soggetto privato

“Ho letto il Piano Regionale dei Trasporti sperando di trovare un'attenzione particolare al trasporto su rotaia, perché so, per esempio, che in altre regioni di montagna, come il Trentino Alto Adige, il trasporto su rotaia è tra le priorità. Stanzieranno infatti 21 milioni di euro per l'acquisto di nuovi treni.

I sistemi a basse emissioni, con l'espansione del trasporto ferroviario, sono tra gli obiettivi posti e in primis proprio l'importanza di collegare le valli in treno, con l'elettrificazione delle ferrovie.

Il Piano Regionale Trasporti della Valle d'Aosta invece continua ad essere ancorato a modelli anacronistici, oltre allo smantellamento del tratto ferroviario Aosta/Pré St. Didier, propone scelte in totale contrasto con l'ambiente.

A questo proposito vorrei parlarvi della ferrovia del Drinc, quella che collega Cogne con Acquefredde.

Un pezzo di storia della nostra regione, una cosa rara, a mio parere preziosa.

Un tunnel scavato nella roccia che collega due vallate: sono evidenti l'importanza e il valore di un'opera simile.

Nonostante ciò, per l'ennesima volta nel Piano Regionale dei Trasporti della Valle d'Aosta quella ferrovia è stata dimenticata, ignorata, rimossa, cancellata.

Ma esiste. Esiste nonostante si voglia dimenticare.

Esiste e resiste nel tempo, a ricordarci quanto stiamo sbagliando.

La ferrovia è stata inaugurata nel 1922 e ha svolto egregiamente il suo compito per molti anni.

Come è tristemente risaputo, si voleva recuperare trasformandola ad uso turistico, ma poi per manifesta incapacità, disinteresse e leggerezza, è andato tutto in fumo.

Purtroppo sono uno degli espropriati, e ho vissuto in prima persona tutta la storia, sono stata presente più volte, insieme con uno stuolo di geometri, ingegneri, Sindaco e Assessore ai sopralluoghi nei miei terreni, quelli dove hanno posato una parte delle rotaie, ho visto gli scavi per fare i parcheggi, ho visto arrivare le carrozze, belle, nuove e fiammanti e ho voluto credere in un progetto che avrebbe unito due valli diverse, unendo gli amanti dello sci da discesa a quelli dello sci di fondo e, cosa molto più importante, avrebbe evitato a Cogne di restare isolata, come accadeva spesso durante l'inverno a causa delle valanghe, cosa che purtroppo negli anni si ripete ancora oggi.

Insomma era tutto perfetto, perché era logico.

E invece no, dopo gli errori, è stato archiviato in fretta, e con quel progetto, sono andati in fumo i milioni di euro spesi.

Così, come se niente fosse, nel silenzio e nella vergogna.

Poi però si è fatta sempre più strada la notizia di un possibile collegamento funiviario con il comprensorio di Pila, addirittura mettendo in contrapposizione i due concetti, e più si parlava della funivia, meno si considerava la ferrovia.

In questo scontro dialettico, che appare a tutti lontano dalle reali esigenze, a rimetterci c'è tutta la popolazione e c'è la nostra Regione.

Desto stupore che un collegamento così importante non venga tenuto in considerazione nel Piano Regionale dei Trasporti, una galleria che può essere un'attrazione sì, ma soprattutto una via di fuga per le emergenze in caso di alluvioni, frane ed eventi calamitosi.

Da cittadina non posso e non voglio credere che si scelga di non vedere e non sentire.

Il collegamento funiviario tra due valli, viene addirittura presentato come una possibile via di evacuazione della popolazione in caso di maltempo.

Sappiamo tutti invece che i caso di maltempo il collegamento funiviario sarebbe inutilizzabile, e che gli abitanti di Cogne resterebbero senza via di fuga, esattamente come succede adesso.

Per non parlare del fatto che solo con un collegamento funiviario, veicoli, mezzi d'opera, animali ed altro ancora non potrebbero mai essere trasportati, e, rispetto a questo, non possiamo ignorare quanto sarebbe stata utile la ferrovia del Drinc proprio l'anno scorso durante l'isolamento di Cogne.

La funivia non è, e non potrà mai essere considerata una via di fuga per le emergenze.

In queste situazioni, la ferrovia Cogne-Acquefredde è l'unico collegamento stabile alternativo da tenere in considerazione alla strada regionale Aosta-Cogne.

Chiedo pertanto che venga inserito il recupero della ferrovia del Drinc nel Piano Regionale dei Trasporti.

Esiste già, resiste ancora ed è più che mai di attualità.”;

Valle Virtuosa

“Egregio facente funzione del Responsabile della procedura di VAS, con la presente, l'Associazione Valle Virtuosa desidera trasmettere formalmente le proprie Osservazioni alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regionale dei Trasporti 2024- 2035. Tali Osservazioni sono il risultato di un'analisi approfondita e di una riflessione collettiva sui temi che riteniamo critici per un sistema di trasporti che sia realmente sostenibile, inclusivo e rispettoso dell'ambiente e delle comunità locali.

Le Osservazioni sono suddivise per argomento, affrontando i seguenti aspetti che riteniamo meritevoli di particolare attenzione:

1. Conflitto di interessi tra Opere Pubbliche e Difesa dell'Ambiente: Evidenziamo situazioni potenziali di conflitto di interessi che potrebbero compromettere l'imparzialità nella pianificazione e attuazione del Piano Regionale dei Trasporti.

2. Dismissione della ferrovia Aosta - Pré Saint Didier: Contestiamo la proposta di sostituire la tratta ferroviaria con un servizio di bus articolati BRT sulla Strada Statale 26, evidenziando le implicazioni negative sul piano ambientale, economico e sociale.

3. Costruzione di impianti funiviari nelle ZPS: Critichiamo la proposta di costruire nuovi impianti di risalita in aree protette, sottolineando l'impatto negativo su biodiversità, paesaggio e habitat naturali.

4. Completamento dell'Aeroporto C. Gex per ricevere Voli Commerciali: Mettiamo in evidenza l'insostenibilità ambientale e i costi economici derivanti da investimenti per attivare Voli Commerciali nella nostra regione.

5. Realizzazione delle piste ciclabili dei Colli Ranzola e Nivolet: Esprimiamo la nostra contrarietà ai progetti di collegamenti intervallivi, che comporterebbero un significativo impatto ambientale e paesaggistico in aree fragili di pregio naturale.

6. Potenziamento A5 e raddoppio del traforo del Monte Bianco: Ci opponiamo al potenziamento dell'autostrada A5 e al raddoppio del tunnel del Monte Bianco, evidenziando i rischi ambientali, sanitari e di aumento del traffico pesante.

Siamo convinti che le proposte alternative indicate nelle nostre Osservazioni possano contribuire a orientare il Piano Regionale dei Trasporti verso una maggiore sostenibilità, tutela del territorio e benessere della comunità valdostana.

Restiamo a disposizione per ulteriori approfondimenti, chiarimenti o incontri utili a illustrare nel dettaglio le nostre osservazioni.

Conflitto di interessi tra Opere Pubbliche e Difesa dell'Ambiente

Introduzione

L'accorpamento dell'Assessorato Ambiente con l'Assessorato Opere Pubbliche solleva significative perplessità etiche e pratiche. Questa scelta crea un conflitto di interessi strutturale, che compromette l'autonomia e l'efficacia delle politiche ambientali.

1. Gerarchia implicita nel nome

La denominazione “Assessorato Opere Pubbliche, Territorio e Ambiente” evidenzia una priorità accordata alle opere pubbliche e alla gestione del territorio rispetto alla tutela ambientale. Questo approccio riflette una visione in cui la salvaguardia ambientale è subordinata a esigenze infrastrutturali, in contrasto con il principio che pone la sostenibilità come fondamento di tutte le attività sul territorio valdostano.

2. Funzioni antitetiche e indipendenza necessaria

L'Assessorato all'Ambiente ha come missione primaria la tutela dell'ecosistema e svolge attività cruciali quali:

- La **Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)** e la **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**, strumenti indispensabili per prevenire danni ambientali derivanti da progetti infrastrutturali o industriali.
- L'autorizzazione di progetti soggetti a un controllo rigoroso per garantire la sostenibilità ambientale.

Accorpare queste responsabilità con quelle di opere pubbliche, che promuovono infrastrutture spesso impattanti, genera un conflitto intrinseco. La tutela ambientale richiede indipendenza e rigore per mitigare gli effetti negativi di opere impattanti, ma un assessorato unico rischia di sacrificare tali obiettivi in favore di progetti infrastrutturali.

3. Mancanza di trasparenza e imparzialità

La concentrazione delle responsabilità nelle mani di un unico assessorato:

- Riduce la trasparenza, favorendo compromessi al ribasso per progetti economicamente vantaggiosi.
- Limita la supervisione indipendente, fondamentale per garantire il rispetto degli standard ambientali.
- Può generare sfiducia tra i cittadini, che percepiscono il processo decisionale come parziale.

4. Conflitto con il principio dello sviluppo sostenibile

Le attività economiche e infrastrutturali devono essere compatibili con la sostenibilità ambientale. Affidare la tutela dell'ambiente allo stesso ente che promuove tali attività può:

- Compromettere il principio di precauzione, che richiede di prevenire i rischi ambientali.
- Rende più difficile indirizzare lo sviluppo verso modelli sostenibili, poiché l'organo di controllo potrebbe favorire semplificazioni procedurali.

5. Necessità di separazione e di indipendenza dell'Assessorato all'Ambiente

Per garantire una reale tutela ambientale efficace, l'Assessorato all'Ambiente dovrebbe essere del tutto **indipendente** da quelli che si occupano di:

- Opere pubbliche
- Sviluppo economico
- Industria

Questa separazione garantirebbe:

- **Obiettività** nella valutazione dei progetti attraverso strumenti come la VIA e la VAS.
- **Trasparenza** nei processi decisionali, evitando di subordinarli agli interessi economici.
- **Salvaguardia del bene comune**, prevenendo danni a lungo termine alle risorse naturali e al territorio

La difesa dell'ambiente deve rappresentare una priorità trasversale in ogni scelta amministrativa, ponendo la sostenibilità come valore guida per il presente e il futuro.

CONFLITTO DI INTERESSI aggravato dalla mancanza di risorse e trasparenza

Ad aggravare ulteriormente il conflitto di interessi tra le competenze del Dipartimento all'Ambiente e quelle dell'Assessorato Opere Pubbliche, Territorio e Ambiente, emerge un problema strutturale legato alla **carenza di risorse umane nel Dipartimento Ambiente**.

Secondo quanto dichiarato dall'Assessore, il limitato avanzamento delle direttive del **Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR) 2022-2026** deriva proprio dalla mancanza di personale qualificato all'interno di questa struttura. L'Assessore ha spiegato che:

- I bandi di assunzione vanno deserti a causa degli stipendi offerti, considerati non competitivi rispetto ad altre regioni o settori.
- Sarebbe necessaria una legge regionale per aumentare gli stipendi e attrarre figure professionali adeguate, ma attualmente tale intervento non è stato predisposto.

Per fronteggiare questa carenza, l'Assessore ha dichiarato che verrà utilizzato **personale delle Opere pubbliche** per sopperire alla mancanza di risorse, sottolineando che questo è uno dei motivi principali dell'accorpamento dei due assessorati.

Questa situazione evidenzia un **conflitto di interessi profondo e sistemico**:

- **Priorità sbilanciate**: La scelta di utilizzare personale dedicato alle opere pubbliche per colmare le lacune nelle procedure ambientali rischia di subordinare le valutazioni ambientali agli interessi infrastrutturali.
- **Mancanza di imparzialità**: Le stesse persone coinvolte nella promozione e realizzazione di grandi opere pubbliche non possono garantire un controllo imparziale e rigoroso degli impatti ambientali di quei progetti.

CONFLITTO DI INTERESSI nella VAS del PRT 2024-2035

La gestione del **Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2024-2035** è profondamente influenzata dalle trasformazioni istituzionali e organizzative avvenute nel corso degli anni, che hanno modificato il contesto in cui le Valutazioni Ambientali Strategiche (VAS) vengono condotte. Questo nuovo piano, che presenta

interventi più impattanti rispetto al precedente, viene sottoposto a valutazione in una situazione istituzionale diversa rispetto al passato, sollevando preoccupazioni sul conflitto di interessi e sulla trasparenza.

1. La VAS del PRT 2022-2031: un contesto diverso

Il precedente **PRT 2022-2031** è stato sottoposto a VAS, il cui esito è stato **rilasciato sub condicio** dal Dirigente Paolo Bagnod (Vedi: P.D. n.4663 del 12-08-2022), responsabile della **Struttura organizzativa valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria**.

- All'epoca, la Struttura Valutazioni Ambientali dipendeva dall'**Assessorato Ambiente, Trasporti e Mobilità Sostenibile**, che, sia nel nome che nella sostanza, aveva dimostrato un adeguato livello di autonomia.
- La VAS rilasciata allora aveva evidenziato criticità importanti del PRT 2022-2031, subordinando la sua approvazione all'implementazione di attività correttive volte a mitigarne gli impatti negativi.

Tuttavia:

- **Le attività correttive non sono mai state realizzate**, lasciando irrisolti i problemi strutturali del piano.
- Nonostante ciò, la società **TPS Pro srl**, a cui è stata affidata anche la realizzazione del PRT 2024- 2035 afferma che il piano precedente (2022-2031) è stato **“adottato ma non ancora approvato”** (Vedi: 3-3 VAS Sintesi Non Tecnica paragrafo 4.1 Obiettivi, strategie e linee di intervento), senza però spigare con che legittimità si possa adottare un piano non approvato.
- L'aggiornamento anticipato del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2022-2031, rispetto alla sua naturale scadenza, rischia di generare confusione e inefficienze. Le motivazioni fornite per giustificare questa revisione, come gli effetti della pandemia e i nuovi orientamenti europei sulla mobilità di persone e merci, appaiono deboli e in contrasto con alcune scelte proposte. In particolare, decisioni come la dismissione della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier o la realizzazione di impianti di risalita e piste poderali in aree protette risultano difficilmente compatibili con gli obiettivi dichiarati di sostenibilità e innovazione nel settore della mobilità sostenibile.

2. Il nuovo PRT 2024-2035: un piano più critico per l'ambiente

Il **PRT 2024-2035** rappresenta un'evoluzione del piano precedente, ma con interventi ancora più critici per il territorio:

- Dismissione della tratta ferroviaria Aosta -Pré Saint Didier.
- Raddoppio dell'autostrada a Hône, con impatti significativi sull'ambiente.
- Raddoppio della galleria del Monte Bianco, con implicazioni ambientali e sociali di vasta portata.
- Costruzione di due funivie in aree protette della rete Natura 2000, che comprometterebbero habitat sensibili e biodiversità.
- Realizzazione di piste poderali per collegamenti intervallivi tramite il Col Ranzola e il Colle del Nivolet. Nonostante queste amplificazioni degli impatti, il nuovo piano viene proposto **dagli stessi estensori del PRT 2022-2031** (Società TPS Pro srl), senza alcuna evidenza che le criticità rilevate dalla VAS del precedente piano siano state recepite e risolte.

3. Vacanza di una posizione chiave e rischio di permissività

Un ulteriore elemento critico è rappresentato dalla **vacanza del ruolo di responsabile delle procedure di VIA e VAS**, lasciato libero dopo il pensionamento del Dirigente Paolo Bagnod.

- Questi aveva garantito una valutazione rigorosa, subordinando l'approvazione del PRT 2022-2031 all'attuazione di specifici interventi.
- L'attuale vacanza rischia di aprire la strada a una gestione meno rigorosa e più permissiva, con conseguenze potenzialmente devastanti per il territorio.

4. Interrogativi sulla legittimità del nuovo PRT che richiedono chiarimenti

La presentazione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2024-2035, che amplifica le criticità già evidenziate nel piano precedente, solleva domande fondamentali che necessitano di risposte chiare e puntuali:

- **Trasparenza:** Con quale trasparenza si giustifica la proposta di un piano che, se possibile, appare ancor meno sostenibile rispetto a quello già criticato dalla VAS precedente?
- **Responsabilità degli estensori:** Come è possibile che gli stessi estensori del piano precedente, che non hanno attuato le correzioni richieste, avanzino ora interventi con impatti ambientali ancora più gravi?
- **Indipendenza e conflitti di interesse:** In che modo si intende garantire l'indipendenza e l'efficacia delle valutazioni ambientali, considerando il contesto segnato da conflitti di interesse e dalla vacanza di ruoli chiave come il responsabile delle procedure VIA e VAS?

Conclusioni e necessità di cambiamento

La situazione attuale mette in evidenza un grave deterioramento della trasparenza e dell'autonomia nelle procedure di valutazione ambientale. Per salvaguardare il territorio valdostano e rispettare i principi di sostenibilità e partecipazione democratica, è necessario adottare con urgenza le seguenti misure:

1. Indipendenza dell'Assessorato all'Ambiente

Separare le competenze dell'Assessorato all'Ambiente da quelle di altri assessorati, garantendo una valutazione rigorosa e imparziale delle politiche e dei progetti.

2. Nomina di un responsabile per le procedure VIA e VAS

Colmare immediatamente il ruolo vacante con una figura dotata di comprovata competenza, esperienza e indipendenza, essenziale per assicurare la correttezza delle procedure.

3. Subordinare l'approvazione del PRT 2024-2035 alla risoluzione delle criticità

Riconoscere e risolvere le problematiche già emerse nella VAS del piano precedente e garantire che il nuovo piano sia coerente con gli obiettivi di sostenibilità e le normative vigenti.

Dismissione della ferrovia Aosta – Pré Saint Didier

Introduzione

La proposta del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) di dismettere la linea ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier e sostituirla con un sistema Metrobus/BRT rappresenta un netto cambio di direzione rispetto alle politiche di trasporto approvate negli ultimi anni. Questa scelta risulta incoerente con le normative regionali e nazionali, contraria al principio di coerenza esterna richiesto dalla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e priva di giustificazioni sufficienti in termini di sostenibilità, costi e benefici.

1. Contrasto con Normative e Piani Vigenti

La dismissione della ferrovia viola quanto disposto da normative e piani strategici già approvati:

1. Legge Regionale n. 22/2016: Prevede la riattivazione della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier. Questa legge, frutto di un'iniziativa popolare, è stata approvata **all'unanimità dal Consiglio Regionale**, rappresentando un importante esempio di **democrazia partecipata** e di rispetto per la volontà dei cittadini.

2. Accordo Quadro del 2017: Firmato tra Regione Valle d'Aosta e RFI, sancisce il ripristino della ferrovia con finanziamenti interamente a carico di RFI.

3. Programma Strategico di Interventi per la Ferrovia (2019): Garantisce la coerenza delle azioni con la L.R. 22/2016.

4. Roadmap Fossil Fuel Free (2021): Include l'elettificazione della tratta ferroviaria Aosta – Pré Saint Didier come parte delle strategie per la transizione energetica.

5. Piano Industriale Ferrovie dello Stato al 2031: La riapertura e l'ammodernamento della linea ferroviaria Aosta – Pré Saint Didier sono stati inseriti con un finanziamento di 71 milioni di euro.

Ignorare le disposizioni della L.R. 22/2016 e delle normative sopra citate non costituisce solo una violazione del quadro normativo, ma rappresenta anche un affronto ai principi di democrazia partecipativa, che dovrebbero essere motivo di orgoglio per l'autonomia valdostana. La volontà popolare, espressa attraverso un'iniziativa legislativa approvata all'unanimità dal Consiglio Regionale, non può essere trascurata; al contrario, deve essere rispettata e valorizzata come pilastro fondamentale della pianificazione territoriale.

2. Assenza di Progetti di Fattibilità e Accordi per il Metrobus/BRT

Mentre per la ferrovia Aosta-Pré-Saint-Didier è stato completato un approfondito **studio di fattibilità** e sono stati definiti **accordi solidi** con RFI per la sua riapertura e modernizzazione, la proposta di adeguamento della **SS 26 per il Metrobus/BRT** manca completamente di basi tecniche e istituzionali comparabili.

In particolare:

1. Nessun accordo con ANAS: Non risulta alcun accordo con ANAS, l'ente omologo di RFI per le strade statali, in merito agli interventi necessari per adeguare la SS 26 al sistema BRT.

2. Assenza di progetti di fattibilità: Non esiste un progetto di fattibilità approvato da ANAS che definisca i dettagli degli interventi infrastrutturali richiesti, i costi, i tempi di realizzazione e gli impatti sulla viabilità.

3. Incoerenza tecnica: La mancanza di una pianificazione solida e condivisa con ANAS rende la proposta del Metrobus/BRT tecnicamente ed economicamente non sostenibile, soprattutto se confrontata con l'avanzato stato di progettazione della ferrovia.

3. Violazione del Principio di Coerenza Esterna nella VAS

La Valutazione Ambientale Strategica richiede che i piani siano coerenti con normative e strategie già in vigore. Ignorare la L.R. 22/2016 e gli altri strumenti programmatici:

1. Compromette la legalità della VAS, minandone la validità.

2. Espone il PRT a ricorsi e contenziosi per difetto di legittimità.

3. Riduce la **trasparenza** del processo decisionale, alimentando il malcontento della comunità.

4. Limiti del Sistema Metrobus/BRT

1. **Infrastrutture inadeguate:** La SS 26 non offre gli spazi necessari per le corsie riservate e le fermate del BRT.

2. **Congestione del traffico:** Inserire un sistema BRT su una strada già congestionata peggiorerebbe la situazione, anziché migliorarla.

3. **Efficienza compromessa:** I tempi di viaggio del BRT sarebbero più lunghi rispetto alla ferrovia, riducendone l'attrattività.

4. **Impatto ambientale:** La conversione del sedime ferroviario in strada per il BRT richiederebbe interventi invasivi, con elevati costi economici ed ecologici.

5. Vantaggi della Ferrovia Aosta – Pré-Saint-Didier

1. Sostenibilità ambientale:

- Riduzione delle emissioni di gas serra.
- Minore inquinamento acustico e atmosferico.

2. Capacità e affidabilità:

- Maggiore capacità di trasporto rispetto al BRT.
- Tempi di viaggio prevedibili grazie all'assenza di interferenze con il traffico automobilistico.

3. Sicurezza e resilienza:

- La ferrovia rappresenta un'alternativa affidabile in caso di blocchi stradali o condizioni avverse.
- È meno soggetta a interruzioni rispetto alle strade di montagna.

4. Supporto al turismo:

- Una linea ferroviaria panoramica, moderna ed efficiente rappresenterebbe un forte elemento di attrattiva per il turismo, migliorando l'accessibilità della regione e arricchendo l'offerta turistica.
- Il valore storico, culturale e ambientale della tratta offre un'opportunità unica per la sua valorizzazione attraverso l'organizzazione di treni storici, creando esperienze suggestive e sostenibili che attirino visitatori e promuovano il patrimonio locale.
- Le antiche stazioni, opportunamente ristrutturate, potrebbero diventare centri di servizio per i turisti e punti di partenza strategici per l'utilizzo di una rete capillare di piste ciclabili per mountain bike, integrando il trasporto ferroviario con un turismo attivo e rispettoso dell'ambiente.

5. Convenienza economica:

- I costi di riapertura e ammodernamento sono interamente coperti da RFI.
- Contrariamente, il BRT comporterebbe spese significative per adattamenti infrastrutturali.

Conclusioni

La proposta di dismissione della ferrovia Aosta-Pré-Saint-Didier a favore di un sistema BRT (Bus Rapid Transit) presenta numerose criticità che ne mettono in dubbio la validità e la coerenza rispetto agli obiettivi di sostenibilità e pianificazione territoriale. Di seguito si evidenziano le principali problematiche:

1. **Mancanza di una valutazione trasparente e approfondita:** La proposta non tiene conto di analisi dettagliate sull'impatto ambientale, economico e sociale, mancando di confrontare in modo esaustivo i benefici e i costi tra il mantenimento della ferrovia e l'implementazione del BRT.

2. **Contrasto con la L.R. 22/2016:** La legge regionale, frutto di democrazia partecipativa e approvata all'unanimità dal Consiglio Regionale, non viene mai citata nei documenti di VAS presentati, segno di una deliberata omissione che mina la credibilità dell'intero piano. Ignorare questa norma contravviene ai principi di trasparenza e rispetto delle leggi in vigore e della volontà popolare.

3. **Assenza di progetti di fattibilità:** Non esiste un progetto di fattibilità approvato da ANAS che definisca i dettagli degli interventi infrastrutturali richiesti, i costi, i tempi di realizzazione e gli impatti sulla viabilità. Questa mancanza dimostra una carenza di pianificazione che rende la proposta tecnicamente ed economicamente insostenibile.

4. **Incoerenza con gli obiettivi di sostenibilità:** La ferrovia rappresenta una soluzione di mobilità sostenibile, con un minore impatto ambientale rispetto al trasporto su gomma. La sua dismissione contraddice gli impegni assunti in materia di riduzione delle emissioni e tutela ambientale.

5. **Scarsa integrazione con la pianificazione territoriale:** La ferrovia, oltre a essere un'infrastruttura storica e strategica, offre un valore aggiunto per la connessione e lo sviluppo economico delle comunità locali. La sua dismissione rischia di accentuare la marginalizzazione di alcune aree, anziché promuovere uno sviluppo equilibrato e inclusivo.

Nota:

Si richiede una risposta puntuale e motivata su ciascuna delle osservazioni sollevate, con particolare riferimento all'assenza di citazioni della L.R. 22/2016 nei documenti di VAS. Tale omissione, oltre a costituire una grave lacuna, solleva dubbi sulla legittimità del piano proposto e sulla sua conformità al quadro normativo vigente. Si invita a fornire chiarimenti e a garantire il rispetto della normativa e dei principi di democrazia partecipativa che rappresentano il fondamento dell'autonomia valdostana.

Costruzione di Impianti funiviari nelle zone protette ZPS

Introduzione: La Rete Natura 2000 e il divieto di costruzione di impianti di risalita

La rete europea Natura 2000 è il principale strumento dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Essa garantisce la tutela di habitat naturali e specie di interesse comunitario. **Il Decreto Ministeriale del 17 ottobre 2007 vieta la realizzazione di nuovi impianti di risalita e piste da sci nelle Zone di Protezione Speciale (ZPS)**, salvo eccezioni per progetti già pianificati prima della sua entrata in vigore.

Questo divieto mira a preservare l'integrità ecologica di aree sensibili, prevenendo impatti negativi sull'ambiente causati da infrastrutture invasive. La costruzione di impianti di risalita in ZPS contrasta con i principi della sostenibilità ambientale e compromette la biodiversità, l'equilibrio idrogeologico e il paesaggio.

Caso 1: Impianto di Cime Bianche nella ZPS “Ambienti glaciali del Monte Rosa”

Il Vallone delle Cime Bianche, situato in Val d'Ayas, rappresenta uno degli ultimi territori non antropizzati delle Alpi occidentali. Rientra nella Rete europea Natura 2000 sotto la denominazione “Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa” (codice IT1204220), un'area di elevatissimo valore ecologico dedicata alla tutela di habitat glaciali e di specie alpine. Questa zona, riconosciuta sia come Zona Speciale di Conservazione (ZSC) sia come Zona di Protezione Speciale (ZPS), svolge un ruolo cruciale a livello europeo nella conservazione della biodiversità e nella protezione degli habitat naturali.

Progetto proposto

L'inserimento della funivia nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT) all'interno della Zona di Protezione Speciale (ZPS) degli ambienti glaciali del Monte Rosa pone diverse problematiche che rendono tale scelta discutibile e potenzialmente illegittima.

Ecco un'analisi basata sulle criticità riscontrate:

1. Non si tratta di trasporto pubblico

La funivia non può essere considerata un'opera di trasporto pubblico. Si tratta chiaramente di un'infrastruttura destinata al turismo invernale e allo sport dello sci, come esplicitamente dichiarato negli “Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche”. Il progetto ha come obiettivo dichiarato la creazione del più grande comprensorio sciistico d'Europa, e non quello di soddisfare esigenze di mobilità collettiva della popolazione.

Inserire un'opera per lo sci in un piano dedicato ai trasporti regionali appare quindi come un tentativo forzato di giustificare la realizzazione, distorcendo la natura stessa del PRT.

2. Incompatibilità normativa

La costruzione di impianti di risalita all'interno delle ZPS è vietata a priori dalla normativa nazionale e comunitaria (Vedi: D. M. del 17 ottobre 2007 emanato in attuazione della Direttiva europea 92/43/CEE), salvo procedure di deroga straordinaria che richiedono una giustificazione rigorosa e motivata in termini di interesse pubblico prevalente.

L'inserimento della funivia nel PRT non è giustificabile, poiché un piano regionale non può prevedere opere espressamente vietate dalla legge. Tale approccio contraddice il principio di coerenza esterna della VAS, che impone che un piano sia conforme alle normative vigenti e ai vincoli territoriali.

3. Contraddizioni nella gestione della VIncA

Gli “Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche”, costati 403.000 €, includono già una proposta di Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA). Se questa analisi è stata completata nel 2022, è contraddittorio affermare che la VIncA sarà predisposta in futuro, una volta disponibili ulteriori dettagli progettuali, considerando che i dati attualmente riportati sembrano già sufficienti.

Il fatto che la VIncA del 2022 non sia stata sottoposta ad approvazione lascia supporre che i risultati attesi siano sfavorevoli. Ignorare volutamente studi già realizzati rafforza l'idea che l'inserimento dell'opera nel PRT sia stato fatto unicamente per mantenere una posizione politica, senza una reale possibilità di approvazione del progetto.

4. Mancanza di riferimenti agli studi di prefattibilità

La mancata citazione degli “Studi propedeutici e preliminari” nel PRT appare anomala e in contrasto con le buone pratiche di pianificazione. Il PRT dovrebbe fondarsi su analisi approfondite e documentazione tecnica. L’assenza di questi riferimenti evidenzia una grave mancanza di trasparenza.

5. Impatto ambientale e sostenibilità economica

Il decisore politico ha la responsabilità di guidare le scelte di gestione del territorio verso la sostenibilità ambientale, non solo in favore delle generazioni future, ma anche per tutelare le generazioni presenti. La crisi climatica che stiamo attraversando si sta manifestando con sempre maggiore intensità, rendendo indispensabile adottare un approccio che preservi le risorse naturali e limiti l’impatto ambientale delle attività umane.

Lo sfruttamento dello sci da discesa non può essere espanso indefinitamente. Il riscaldamento globale e il progressivo cambiamento climatico hanno portato a un calo significativo delle precipitazioni nevose, un innalzamento costante dello zero termico e un aumento dei rischi idrogeologici. Questi fenomeni rendono sempre meno sostenibile l’ampliamento delle infrastrutture legate allo sci. **In particolare:**

- **Necessità di innevamento artificiale** - La diminuzione delle nevicate naturali ha reso indispensabile il ricorso all’innervamento artificiale, che richiede enormi quantità di acqua ed energia. Questo processo non solo consuma risorse preziose, ma comporta anche danni ambientali significativi per la costruzione di invasi artificiali, spesso localizzati in aree già delicate dal punto di vista ecologico.

- **Rischi economici** - Gli ingenti investimenti richiesti per la costruzione di nuovi impianti, come nel caso della funivia di Cime Bianche, comportano un rischio economico elevato. Se le condizioni climatiche dovessero continuare a peggiorare, il ritorno sugli investimenti potrebbe non essere garantito, esponendo l’economia locale a perdite significative. Affidarsi esclusivamente a uno sfruttamento intensivo dello sci da discesa non è una strategia sostenibile né sicura per il futuro economico della regione.

- **Tutela delle risorse ambientali** - L’idea di cercare un arricchimento immediato attraverso progetti che compromettono il fragile equilibrio ambientale e le risorse naturali non è accettabile. Le risorse idriche, già messe a dura prova dal cambiamento climatico, devono essere gestite con lungimiranza, considerando anche le crescenti esigenze di acqua per l’agricoltura, il consumo umano e la tutela degli ecosistemi.

- **Rischio idrogeologico** - La realizzazione di nuove infrastrutture, come invasi o piste da sci, può aumentare il rischio idrogeologico, già aggravato dai cambiamenti climatici, con potenziali danni irreversibili al territorio e alle comunità locali.

- **Una visione per il futuro** - Le scelte di pianificazione non devono basarsi su un’ottica di arricchimento immediato, ma su una prospettiva di lungo termine che preservi l’integrità ambientale, garantisca la sostenibilità economica e protegga il benessere delle comunità locali. È fondamentale adottare un approccio che diversifichi l’offerta turistica, valorizzando le risorse naturali e culturali della Valle d’Aosta in modo sostenibile, promuovendo attività meno impattanti e più resilienti rispetto al cambiamento climatico. **Solo con una gestione oculata e lungimirante del territorio sarà possibile affrontare le sfide della crisi climatica, proteggendo sia il presente sia il futuro della regione.**

Caso 2: Impianto Pila-Cogne nella ZPS del Parco Naturale del Mont Avic

Il Parco regionale del Mont Avic (codice IT1202020), situato nel cuore della Valle d’Aosta, rientra nella Rete europea Natura 2000. Si tratta di un’area di elevato valore ecologico, dedicata alla tutela di habitat alpini e specie di interesse comunitario. Questa zona, riconosciuta sia come Zona Speciale di Conservazione (ZSC) sia come Zona di Protezione Speciale (ZPS), svolge un ruolo importante a livello europeo nella conservazione della biodiversità.

Progetto proposto

Il Comune di Cogne, situato al confine con il Parco Nazionale del Gran Paradiso, è celebre per il turismo naturalistico e le attività all’aria aperta. Recentemente, è stato proposto un collegamento funiviario tra Cogne e Pila, per incrementare il turismo invernale e fornire un’alternativa di trasporto in caso di interruzioni della Strada Regionale 47 per frane o valanghe. Tuttavia, la realizzazione della funivia solleva significative preoccupazioni per il suo impatto ambientale:

1. Non si tratta di trasporto pubblico – Vale quanto riportato per Cime Bianche.

2. Incompatibilità normativa - Come per Cime Bianche, il progetto viola il divieto di costruzione di impianti di risalita nelle ZPS

3. Impatto ambientale e sostenibilità economica - Vale quanto riportato per Cime Bianche.

4. Compromissione della vocazione naturalistica del comune di Cogne - La costruzione della funivia oltre agli impatti diretti all’interno del parco del Monte Avic, avrebbe ricadute anche nei territori circostanti. Lo scopo di attirare turisti che praticano sci alpino a Cogne durante la stagione invernale comporterà un aumento

di traffico automobilistico verso Cogne incrementando l'inquinamento atmosferico e acustico, aggravato dal consumo di suolo per la realizzazione di infrastrutture come parcheggi e nuove abitazioni. Queste criticità risultano particolarmente rilevanti alla luce della vicinanza al Parco Nazionale del Gran Paradiso e dei recenti episodi di dissesto idrogeologico che hanno evidenziato la fragilità della valle di Cogne.

Alternativa sostenibile: La Ferrovia del Drinc

La storica Ferrovia del Drinc, inaugurata nel 1922 per il trasporto di minerali tra Cogne e Acque Fredde, rappresenta un'opzione di collegamento meno impattante tra Cogne e Aosta. Dopo la chiusura delle miniere nel 1979, la Regione Valle d'Aosta acquisì l'infrastruttura con l'obiettivo di adattarla al trasporto passeggeri e merci leggere. Tra il 1980 e il 2006, furono investiti circa 30 milioni di euro per opere civili, la realizzazione di stazioni e l'acquisto di materiale rotabile.

Nonostante gli ingenti investimenti, nel 2011 il Consiglio regionale abbandonò il progetto, citando problemi tecnici che avrebbero potuto essere risolti con l'ulteriore spesa di 11,2 milioni di euro.

Nel 2012, la ferrovia fu smantellata e il materiale rotabile venduto. Tuttavia, recenti eventi, come l'alluvione del giugno 2024 che isolò Cogne, hanno riacceso il dibattito sull'importanza di un collegamento ferroviario alternativo.

La riattivazione della Ferrovia del Drinc offrirebbe un collegamento sostenibile tra Cogne e Aosta, con costi e impatti ambientali inferiori rispetto alla costruzione di una nuova funivia. Inoltre, garantirebbe un'alternativa sicura in caso di emergenze, riducendo la dipendenza esclusiva dalla viabilità stradale.

Le criticità degli impianti di risalita inseriti nel PTR come mezzi di trasporto pubblico

Gli impianti di risalita inclusi nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT) come mezzi di trasporto pubblico non possiedono le caratteristiche essenziali per essere definiti tali. Questi impianti, infatti:

- **Non offrono orari regolari e continuativi durante tutto l'anno**, essendo operativi solo in periodi stagionali legati al turismo
- **Non garantiscono posti a sedere sufficienti né spazi adeguati per il trasporto di bagagli** o altre necessità tipiche di un servizio pubblico di mobilità.
- **Non assicurano accessibilità universale**, escludendo di fatto una parte significativa della popolazione, come persone con mobilità ridotta o famiglie con bambini piccoli.
- **Compromettono la coerenza interna del piano** richiamando sciatori e turisti che si spostano prevalentemente con mezzi privati generano:
 - **Aumento dell'inquinamento e atmosferico e acustico**, derivante dal maggior traffico automobilistico e di pullman.
 - **Consumo irreversibile di suolo** per la costruzione di parcheggi e strutture di accoglienza.
 - **Incremento degli impatti ambientali e sociali** a carico delle generazioni future.
 - **Benefici economici limitati e circoscritti a pochi operatori turistici**, non sostenibili a lungo termine per il progressivo calo delle precipitazioni nevose, che rende queste infrastrutture sempre meno sostenibili anche dal punto di vista economico. Promuovere questi impianti come trasporto pubblico significa ignorarne il reale impatto compromettendo gli obiettivi di sostenibilità ed equità che un sistema di mobilità pubblica dovrebbe perseguire.

Considerazioni generali e raccomandazioni

1. **Esclusione dei progetti degli impianti di risalita dal PRT**: gli impianti di risalita proposti nelle ZPS delle Cime Bianche e del Mont Avic violano la normativa vigente e compromettono la sostenibilità ambientale.
2. **Orientamento verso alternative sostenibili**. Si raccomanda di:
 - **Riattivare la ferrovia delle miniere** come soluzione sostenibile per migliorare i collegamenti tra Pila e Cogne.
 - **Investire nel trasporto pubblico**, per ridurre l'uso dell'auto private.
 - **Promuovere un turismo sostenibile**, valorizzando paesaggi e biodiversità senza nuove infrastrutture.

Conclusioni

La realizzazione di impianti di risalita nelle ZPS è in contrasto con gli obiettivi di tutela ambientale previsti dalla normativa vigente e con i principi di sostenibilità. Tali progetti non costituiscono una soluzione per il trasporto pubblico né garantiscono benefici economici duraturi, ma comportano danni irreversibili al territorio e compromettono il benessere delle generazioni presenti e future.

Si invita pertanto a escludere questi progetti dal Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e a promuovere strategie che rispettino l'ambiente, tutelino le comunità locali e siano orientate a uno sviluppo realmente sostenibile.

Completamento dell'Aeroporto C. Gex per ricevere Voli Commerciali

Il **Piano Regionale dei Trasporti (PRT)** prevedeva il completamento dell'aerostazione e dei piazzali interni all'aeroporto per accogliere velivoli da 80-100 posti e parcheggi di auto e pullman all'esterno. I lavori, che avrebbero dovuto concludersi entro 2024, sono ancora in corso.

Criticità nella Costruzione

1. La costruzione dell'aerostazione, avviata nel 2011, è stata interrotta nel 2013, lasciando il cantiere abbandonato per circa dieci anni. Durante questo periodo, la struttura, completata solo al 48%, ha subito degrado e atti vandalici.

2. I lavori sono ripresi nel 2023, con interventi preliminari di bonifica dell'area, inclusa la rimozione della vegetazione spontanea che aveva occupato il sito.

Inutilità del Completamento dell'Aeroporto

Il PRT prevede, oltre al completamento dell'aerostazione e dei piazzali, l'installazione di sistemi di avvicinamento satellitare GPS, in sostituzione degli impianti strumentali (ILS, VOR e radiofari) installati nel 2010 ma mai utilizzati, a causa dell'assenza di voli commerciali che li sfruttassero. Fino ad ora, **l'aeroporto è stato frequentato sporadicamente (alcune decine di volte) solo da piccoli velivoli commerciali da 30 posti**, sovvenzionati dal Gestore dell'aeroporto o dalla Regione.

I voli commerciali con velivoli medio grandi (da 80-100 passeggeri) difficilmente arriveranno ad Aosta per diverse ragioni:

1. **Precedenti storici** - In oltre un decennio dall'allungamento della pista e dall'installazione delle radioassistenze (ILS, VOR e radiofari), non si è mai registrato l'arrivo di grandi velivoli commerciali, evidenziando uno scarso interesse operativo e commerciale da parte delle compagnie aeree.

2. **Concorrenza con aeroporti vicini** - Gli aeroporti di Torino, Ginevra e Milano offrono servizi di qualità superiore per i passeggeri, infrastrutture più affidabili e una maggiore capacità di accogliere grandi velivoli, anche in caso di condizioni meteorologiche avverse, rendendo il vicino aeroporto di Aosta significativo meno attrattivo.

3. **Difficoltà operative della pista** - La pista, situata in una valle stretta e ripida circondata da alte montagne, presenta numerose criticità:

- **Traiettorie limitate** - Per evitare il sorvolo a bassa quota della città, decolli e atterraggi devono avvenire esclusivamente nel settore EST. Questa limitazione implica che:

- con forte vento da Ovest e possibile atterrare ma non decollare.

- con forte vento da EST e possibile decollare ma non atterrare.

- **Riattaccate complesse** - In caso di mancato atterraggio, la riattaccata richiede quote di sicurezza dieci volte superiori rispetto a quelle normalmente necessarie in pianura, per garantire ai velivoli spazi di manovra adeguati all'interno della valle.

- **Sentiero di discesa** - Il percorso strumentale di discesa è più ripido rispetto alla norma e disassato rispetto all'asse pista, aumentando la difficoltà dell'avvicinamento per l'atterraggio.

- **Venti forti e wind shear** - L'orografia montuosa accentua la probabilità di venti forti con turbolenze e salti di vento (wind shear) particolarmente pericolosi per i velivoli commerciali, aumentando la probabilità dirottamenti verso scali alternativi, con Torino-Caselle come opzione più vicina.

- **Condizioni meteo invernali** - Durante l'inverno, la pista può presentare zone ghiacciate e alti cumuli di neve ai lati, aumentando il rischio di sbandamenti e riducendo efficienza dei freni.

4. **Necessità di equipaggi addestrati** - Le difficoltà operative e meteorologiche richiedono che le compagnie aeree sottopongano i propri equipaggi a corsi di addestramento specifici per operare in sicurezza sull'aeroporto di Aosta. Questo requisito riduce la flessibilità operativa delle compagnie aeree, limitando la possibilità di assegnare il personale su rotte o aeromobili diversi.

5. **Costi di esercizio elevati** - L'impiego di equipaggi specificamente addestrati, la minore flessibilità operativa e l'elevata probabilità di dirottamenti verso altri scali comportano costi proibitivi per le compagnie.

6. **Necessità di sovvenzioni** - A causa degli alti costi operativi dell'aeroporto di Aosta e della competizione con aeroporti più grandi e meglio attrezzati, come quelli di Torino, Ginevra e Milano, l'attrazione di voli commerciali richiede ingenti sovvenzioni. Tuttavia, l'aumento del numero di voli non migliorerebbe la redditività dell'aeroporto; al contrario, comporterebbe un incremento delle spese operative e delle sovvenzioni necessarie. Questo aggraverebbe ulteriormente le perdite, rendendo la gestione dell'aeroporto ancora più insostenibile dal punto di vista economico.

Spreco di Risorse Pubbliche

La gestione operativa ed economica di un aeroporto è strettamente correlata alle dimensioni degli aeromobili che si intendono accogliere e al numero di passeggeri trasportati. Anche l'arrivo occasionale di un singolo aereo di grandi dimensioni richiede la disponibilità di infrastrutture e servizi adeguati, tra cui:

- **Attrezzature di servizio:** L'aeroporto deve essere dotato di sistemi per l'assistenza a terra dei velivoli, compatibili con le specifiche tecniche di ciascun modello di aeromobile.
- **Operazioni di sbarco, imbarco e gestione bagagli:** Il gestore è tenuto a garantire strutture, attrezzature e personale adeguati per consentire un flusso sicuro ed efficiente di passeggeri e bagagli.
- **Rifornimento:** L'aeroporto deve disporre di impianti di stoccaggio e distribuzione del carburante in quantità sufficienti per soddisfare le esigenze di aeromobili di grandi dimensioni.
- **Servizi di emergenza:** È obbligatoria la presenza di squadre antincendio e di pronto intervento, adeguatamente formate e attrezzate, per affrontare eventuali emergenze all'interno dell'aeroporto e nelle aree circostanti.
- **Servizi per i controlli doganali e di sicurezza:** Devono essere disponibili strutture e personale per i controlli doganali e di sicurezza, proporzionati al numero di passeggeri e conformi alle normative vigenti.
- **Assistenza ai passeggeri:** L'aerostazione deve essere progettata per gestire il flusso dei passeggeri in modo confortevole e sicuro, evitando congestioni e garantendo adeguati standard di servizio.

Costi di Gestione in relazione alla classificazione di un aeroporto

Le spese di gestione di un aeroporto dipendono strettamente dalla sua classificazione, che è determinata dalle caratteristiche tecniche e operative, come le dimensioni della pista e gli standard di sicurezza richiesti per accogliere specifici tipi di aeromobili. Una pista e una aerostazione progettate per accogliere aerei commerciali devono garantire requisiti di sicurezza e confort adeguati che comportano costi strutturali e operativi significativi, indipendentemente dal volume di traffico gestito.

La dotazione minima di attrezzature e personale necessari al funzionamento di un aeroporto non è facilmente comprimibile e dipende solo in parte dal volume di traffico accolto.

Esistono requisiti minimi normativi e operativi che devono essere rispettati in ogni caso. Di conseguenza, anche con un numero di voli limitato, l'aeroporto è obbligato a sostenere spese fisse considerevoli per mantenere attrezzature, garantire sicurezza e assicurare la presenza di personale qualificato.

Insostenibilità Economica dell'attività commerciale sull'aeroporto di Aosta

Nel caso dell'aeroporto di Aosta, i dati storici dimostrano che il traffico effettivo di voli e passeggeri non è sufficiente a coprire le spese per mantenere le dotazioni minime richieste per l'attività commerciale. La struttura, sovradimensionata rispetto alla domanda reale, è inevitabilmente destinata a operare in perdita.

Questa situazione evidenzia uno squilibrio tra costi e ricavi, rendendo l'aeroporto economicamente insostenibile. Inoltre, una pianificazione non allineata alle effettive necessità del territorio svuota di significato il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), compromettendone la credibilità e sprecando risorse pubbliche che potrebbero essere impiegate in interventi più strategici e sostenibili.

Cementificazione e consumo di suolo

• **Impermeabilizzazione del terreno** - La copertura del suolo con cemento e asfalto impedisce l'assorbimento naturale dell'acqua piovana, aumentando il rischio di allagamenti e riducendo la capacità di ricarica delle falde acquifere. Questo fenomeno è particolarmente preoccupante in Italia, dove il consumo di suolo ha raggiunto il 7,1% del territorio nazionale, rispetto a una media europea del 4,2%.

• **Aumento delle emissioni** - La costruzione e l'operatività di infrastrutture aeroportuali richiedono un elevato consumo energetico e producono emissioni significative di gas serra, contribuendo al cambiamento climatico.

Vocazione naturale dell'aeroporto di Aosta

Considerando le condizioni ambientali e le reali esigenze del territorio, sarebbe più sostenibile ridurre le spese operative e di gestione declassando l'aeroporto, limitandone l'utilizzo a velivoli di dimensioni medio-piccole e riconvertendo l'aerostazione in spazi destinati ad uffici, riservandone una parte per l'accoglienza di un numero limitato di passeggeri di Aerotaxi o piccoli Charter. Le risorse risparmiate potrebbero essere destinate allo sviluppo di attività più compatibili con l'ambiente valdostano:

1. **Servizi di soccorso** - L'aeroporto deve continuare a fungere da base operativa per operazioni di emergenza e soccorso alpino, essenziali per una regione montuosa come la Valle d'Aosta, caratterizzata da flussi turistici significativi in un territorio complesso.

2. **Aerotaxi** - L'aeroporto deve offrire servizi di alta qualità per voli privati e business, rispondendo alle esigenze di mobilità di una clientela VIP, per offrire un servizio esclusivo e in linea con la domanda effettiva della regione.

3. **Volo turistico a motore** - L'aeroporto deve promuovere voli turistici che permettano di ammirare i magnifici panorami della Valle d'Aosta dall'alto, offrendo un'esperienza unica che valorizzi il patrimonio paesaggistico della regione. Questi voli potrebbero essere gestiti con aeromobili leggeri, riducendo l'impatto ambientale.

4. **Volo a vela** - Le eccezionali condizioni meteorologiche della Valle d'Aosta, ideali per il volo a vela, rappresentano un'opportunità unica per attrarre appassionati da tutto il mondo. Questa attività, caratterizzata da un basso impatto ambientale, potrebbe diventare un punto di forza per il turismo sostenibile della regione.

5. **Promuovere l'utilizzo di velivoli elettrici fornendo servizi ad essi dedicati** - La sperimentazione potrebbe iniziare incentivando l'Aero Club all'acquisto di piccoli aeromobili elettrici per voli turistici locali e per il traino degli alianti. Questa iniziativa sarebbe in linea con una visione innovativa e rispettosa dell'ambiente, che potrebbe posizionare la Valle d'Aosta come esempio di sostenibilità nel settore dell'aviazione.

Una alternativa più economica ed efficace rispetto ai voli commerciali

Migliorare i collegamenti con mezzi di trasporto pubblici, come la ferrovia e gli autobus, verso gli aeroporti internazionali di Torino, Ginevra e Milano rappresenterebbe una soluzione più efficace e sostenibile rispetto allo sviluppo di un aeroporto commerciale in Valle d'Aosta. Questa strategia avrebbe ricadute significative sulla mobilità sia dei turisti che dei residenti, a fronte di costi complessivi inferiori.

Benefici del miglioramento dei collegamenti pubblici

1. **Accessibilità migliorata per turisti e residenti** - Collegamenti diretti, frequenti e puntuali permetterebbero ai turisti di raggiungere facilmente la Valle d'Aosta, rendendola una destinazione più attraente. I residenti valdostani avrebbero accesso semplificato agli aeroporti internazionali, facilitando i viaggi per lavoro o svago.

2. **Costi inferiori rispetto a un aeroporto commerciale funzionante** - L'adeguamento e il potenziamento delle infrastrutture esistenti (ferrovie e servizi di autobus) richiederebbe investimenti minori rispetto alla costruzione e gestione di un aeroporto commerciale sovradimensionato inefficiente.

3. **Impatto ambientale ridotto** - L'incremento del trasporto pubblico collettivo ridurrebbe le emissioni di CO₂ rispetto all'utilizzo di veicoli privati e aerei, contribuendo alla sostenibilità ambientale.

4. **Integrazione con gli aeroporti internazionali** - Gli aeroporti di Torino, Ginevra e Malpensa sono già strutturati per gestire grandi volumi di passeggeri e offrono servizi affidabili, riducendo la necessità di duplicare infrastrutture in una regione con una domanda limitata.

5. **Turismo e mobilità più sostenibili** - Un sistema di trasporto pubblico migliorato supporterebbe un turismo più responsabile, incentivando l'uso di mezzi collettivi per ridurre l'impatto ambientale. Offrirebbe ai turisti un'esperienza di viaggio più comoda e fluida, integrando il viaggio agli aeroporti con il trasporto locale in Valle d'Aosta.

Proposte operative alternative per migliorare l'accessibilità alla Valle d'Aosta

- Potenziare la **linea ferroviaria da Chivasso a Pré Saint Didier**, riaprendo la tratta da Aosta a Pré Saint Didier, completando l'elettrificazione e aumentando la frequenza dei treni.
- Introdurre **servizi di autobus diretti** tra Aosta e gli aeroporti di Torino, Ginevra e Malpensa, con corse programmate per coincidere con i principali voli internazionali.
- Creare una **piattaforma intermodale** in Valle d'Aosta che integri autobus e treni, migliorando l'efficienza degli spostamenti verso gli aeroporti.
- Promuovere **tariffe agevolate e pacchetti di viaggio** combinati per turisti, rendendo il trasporto pubblico più competitivo e conveniente.

Conclusioni

Investire nel miglioramento dei collegamenti ferroviari e stradali con gli aeroporti internazionali di Torino, Ginevra e Milano rappresenta una scelta strategica e sostenibile per soddisfare le esigenze di mobilità della Valle d'Aosta. Questa soluzione risulta più efficiente, sicura, versatile, economica e rispettosa dell'ambiente rispetto al mantenimento di un aeroporto commerciale sovradimensionato, che non è in grado di competere con quelli più grandi, meglio attrezzati e più connessi delle città vicine.

Realizzazione di Piste Ciclabili attraverso i Colli Ranzola e Nivolet

I progetti di collegamento intervallivo con piste ciclabili al Col Ranzola (2.170 m) e al Colle del Nivolet (2.612 m) hanno sollevato dibattiti e preoccupazioni per le loro criticità. Questi interventi risultano particolarmente costosi e impattanti, compromettendo aree di grande valore paesaggistico già servite da sentieri pedonali molto apprezzati dai ciclisti che praticano mountain bike su percorsi naturali. La creazione di percorsi ciclabili facilmente accessibili a un ampio pubblico, in particolare agli utenti di e-bike, implica quasi inevitabilmente la realizzazione di piste carrabili. Per garantire il passaggio di macchine operatrici durante i lavori e offrire

adeguate pendenze e sicurezza ai ciclisti, si finisce per trasformare i sentieri esistenti in vere e proprie strade di montagna. Questo processo genera un significativo impatto ambientale, alterando il delicato equilibrio degli ecosistemi montani e compromettendo l'autenticità del territorio.

Criticità Ambientali delle Piste Ciclabili in Quota

La realizzazione di piste ciclabili in alta quota presenta numerose criticità ambientali, legate soprattutto alla fragilità degli ecosistemi montani:

- **Movimento Terra:** L'impiego di mezzi pesanti per la costruzione di piste carrabili comporta rilevanti movimenti di terra, alterando il profilo naturale del terreno e compromettendo la stabilità dei versanti.
- **Impatto sull'Ecosistema:** La trasformazione di sentieri pedonali in piste carrabili danneggia habitat sensibili, mettendo a rischio specie vegetali e animali tipiche delle zone alpine.
- **Erosione del Suolo:** La rimozione della copertura vegetale e la compattazione del terreno aumentano il rischio di erosione, soprattutto in aree con pendenze elevate e suoli poco profondi.
- **Frammentazione dell'Habitat:** La creazione di nuove infrastrutture divide habitat naturali, ostacolando i movimenti della fauna locale e riducendo la biodiversità. Un documento del progetto Life Sic2Sic sottolinea l'importanza di coniugare la fruibilità di ambienti naturali di pregio con il rispetto delle loro caratteristiche ecologiche. Viene suggerito di privilegiare il riutilizzo di reti di strade vicinali e sentieri esistenti, minimizzando gli interventi invasivi e preservando l'equilibrio degli ecosistemi.

Progetto della Pista Ciclabile del Col Ranzola

Il progetto prevedeva la realizzazione di una pista ciclabile di circa 5,5 km per collegare Brusson (Val d'Ayas) a Gressoney-Saint-Jean (Valle del Lys) attraverso il Col Ranzola. A novembre 2024, la Giunta regionale ha deciso di sospendere il finanziamento del progetto, destinando i fondi ad altre opere, come la costruzione della Capanna Carrel sul Monte Cervino. La decisione è stata accolta con soddisfazione dalle associazioni ambientaliste, che considerano l'intervento inutile e dannoso per l'ambiente naturale e la stabilità geologica del territorio.

Progetto della Pista Ciclabile del Colle del Nivolet

Il Colle del Nivolet, situato nel Parco Nazionale del Gran Paradiso, è stato al centro di dibattiti su gestione del traffico veicolare e conservazione ambientale. Per oltre 20 anni, il progetto **"A piedi tra le nuvole"** ha chiuso la strada al traffico veicolare per otto domeniche estive, promuovendo mobilità sostenibile e riducendo l'impatto ambientale. Tuttavia, nell'estate del 2024, l'Ente Parco ha annunciato la sospensione dell'iniziativa, suscitando critiche e una petizione che ha raccolto 7.000 firme in pochi giorni. Regione Valle d'Aosta l'anno precedente. Inoltre, appare contraddittorio che la Regione, nonostante la volontà di limitare il traffico, proponga la realizzazione di una nuova pista ciclabile, con un ulteriore impatto su una un'area così importante e delicata.

Conclusioni

Siamo soddisfatti che l'Amministrazione Regionale abbia deciso di abbandonare il progetto per la realizzazione di una pista ciclabile al Col Ranzola, riconoscendo così l'inutilità e la potenziale dannosità dell'intervento. Tuttavia, esprimiamo forte preoccupazione per la mancanza di coerenza e attenzione dimostrata nei confronti della pianificazione strategica. L'abbandono di un progetto già inserito nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT) mina la credibilità e l'efficacia dello stesso PRT, che perde di significato se le scelte strategiche in esso contenute non vengono rispettate o sono soggette a modifiche improvvisate. Una pianificazione che non viene seguita con rigore rischia di compromettere lo sviluppo ordinato e sostenibile del territorio.

Per quanto riguarda il Colle del Nivolet, siamo increduli di fronte alla scelta dell'Ente Parco del Gran Paradiso di sospendere iniziative come **"A piedi tra le nuvole"**, un modello di mobilità sostenibile ampiamente apprezzato. Tale decisione rappresenta un passo indietro non solo nella tutela dell'ambiente, ma anche nello sviluppo di un turismo responsabile e rispettoso del territorio. Ci auguriamo che queste vicende possano stimolare un ripensamento delle politiche territoriali, ponendo maggiore attenzione alla sostenibilità, alla coerenza delle decisioni e alla partecipazione delle comunità locali.

Potenziamento dell'autostrada A5 e raddoppio del Traforo del Monte Bianco

L'analisi delle previsioni di potenziamento dell'autostrada A5 e del raddoppio del traforo del Monte Bianco nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2024 – 2035 evidenzia alcune criticità in relazione alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Opere al di fuori del periodo di validità del piano

Le proposte relative all'autostrada A5 e al traforo del Monte Bianco sono inserite come scenari evolutivi post-2035 (*Vedi: PRT_Relazione_Generale pag. 21:esso NON costituirà parte del Piano assoggettato a VAS*

ma del suo scenario evolutivo oltre il 2035.) Questo le esclude dal contesto operativo del piano attuale e le colloca in una prospettiva a lungo termine, priva di un reale impegno immediato. Ciò solleva il sospetto che tali interventi possano essere utilizzati principalmente a scopo propagandistico, senza una pianificazione concreta né fondi dedicati.

Potenziamento della A5 nella zona di Hône

L'intervento per ridurre gli intasamenti derivanti dal traffico turistico, prevalentemente di sciatori, appare incoerente con gli obiettivi dichiarati di riduzione del traffico automobilistico privato per promuovere il trasporto pubblico. Considerare il raddoppio di un tratto autostradale per un problema limitato ad alcuni weekend invernali sembra ingiustificato. Inoltre, i costi elevati dell'opera potrebbero portare a un aumento delle tariffe autostradali, già molto alte, spingendo ulteriormente il traffico sulla rete stradale statale, con conseguenze negative in termini di sicurezza, congestione e impatti ambientali.

Raddoppio del traforo del Monte Bianco

La proposta di realizzare una seconda galleria viene presentata come misura volta a migliorare la sicurezza, piuttosto che ad aumentare la capacità del traforo, seguendo l'esempio di interventi analoghi al Frejus. Tuttavia, questa giustificazione ignora le forti obiezioni del governo francese, che si oppone al potenziamento del traforo per evitare un incremento del traffico pesante e inquinante. Tale incremento aggraverebbe ulteriormente la già critica situazione ambientale della Valle dell'Arve, una delle aree più inquinate d'Europa, in particolare durante i frequenti periodi di inversione termica.

L'opposizione francese al raddoppio del Traforo del Monte Bianco è motivata dalla necessità di proteggere l'ambiente e la salute pubblica della valle, promuovendo soluzioni di trasporto più sostenibili, come il trasporto ferroviario, anziché incentivare il traffico su gomma. L'Unione Europea stessa incoraggia il trasporto merci su ferrovia per ridurre le emissioni e migliorare la sostenibilità ambientale, rendendo ancor meno giustificabile un investimento in un'infrastruttura che rischierebbe di perpetuare un modello di trasporto ad alto impatto ambientale. Inoltre, un simile intervento comporterebbe inevitabilmente un ulteriore aumento dei pedaggi, con conseguenze economiche per gli utenti.

Criticità e Coerenza con la VAS

L'inclusione di interventi come il potenziamento dell'A5 e il raddoppio del Traforo del Monte Bianco nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT) solleva importanti dubbi sulla loro coerenza con gli obiettivi di sostenibilità e riduzione delle emissioni definiti a livello europeo e regionale. Questi interventi appaiono in contrasto con l'approccio integrato e strategico richiesto dalla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), compromettendo l'armonia interna del piano stesso.

La carenza di dettagli specifici riguardo ai progetti, alle tempistiche e alle risorse finanziarie necessarie impedisce una valutazione completa e approfondita degli impatti ambientali e sociali.

Questo deficit di chiarezza rischia di vanificare i principi fondamentali della VAS, che richiedono trasparenza e una pianificazione basata su dati concreti per garantire la sostenibilità degli interventi proposti.

Osservazioni conclusive

L'inclusione del potenziamento dell'autostrada A5 e del raddoppio del traforo del Monte Bianco nel piano dei trasporti sembra più mirata a creare consenso politico che a rispondere a esigenze reali e urgenti della Valle d'Aosta. Un approccio più sostenibile e allineato agli obiettivi europei richiederebbe un focus sul potenziamento del trasporto ferroviario e sulla mobilità integrata.

Proposte Alternative

1. Trasporto Ferroviario

Dare priorità al potenziamento di tutta la rete ferroviaria regionale, inclusa la tratta Aosta-Pré-Saint-Didier, attualmente chiusa ma di grande potenziale strategico per la mobilità sostenibile. Investire in stazioni multimodali per favorire l'integrazione tra ferrovia, trasporto pubblico locale e mobilità dolce (come piste ciclabili e percorsi pedonali), incentivando l'uso del treno sia per i passeggeri che per le merci.

2. Mobilità Sostenibile

Promuovere l'utilizzo di mezzi pubblici attraverso tariffe agevolate, aumento delle corse e miglioramento dell'efficienza del servizio. Supportare soluzioni di mobilità condivisa, come car pooling, car sharing, bike sharing e navette elettriche, per ridurre la dipendenza dal traffico automobilistico privato, con un'attenzione particolare alla riduzione delle emissioni inquinanti.

3. Riduzione del Traffico Pesante

Incentivare il trasporto merci su ferrovia con sgravi fiscali e incentivi economici per le aziende che adottano soluzioni sostenibili, riducendo contestualmente il traffico pesante su gomma nei valichi alpini attraverso

politiche di disincentivo, come l'aumento dei pedaggi per i mezzi pesanti e restrizioni sul transito nei periodi di picco dell'inquinamento.

4. Sicurezza Stradale

Implementare interventi specifici per migliorare la sicurezza lungo la Strada Statale 26, come l'adeguamento delle intersezioni pericolose, l'introduzione di barriere di sicurezza e una segnaletica più chiara. Contemporaneamente, ridurre i pedaggi autostradali lungo la A5 per decongestionare la statale senza dover ricorrere a costose e invasive opere infrastrutturali.

5. Valutazione Dettagliata e Partecipativa

Richiedere studi di fattibilità e di impatto ambientale più approfonditi e dettagliati per ogni intervento proposto nel Piano Regionale dei Trasporti, con particolare attenzione agli effetti su ambiente, economia e società. Garantire un coinvolgimento attivo delle comunità locali, delle associazioni ambientaliste e delle parti interessate in tutte le fasi di pianificazione e valutazione, per assicurare una maggiore trasparenza e accettabilità delle decisioni.

Queste misure rappresentano un'alternativa concreta e sostenibile alle proposte di potenziamento autostradale, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione e transizione ecologica promossi dall'Unione Europea.”;

Legambiente Valle d'Aosta

“Premessa.

Il PRT in esame suscita notevoli perplessità alla scrivente Associazione.

Pur condividendone l'intento generale ed alcune delle azioni proposte, Legambiente rileva in esso contraddizioni ed incertezze tali da minarne la realizzabilità, in particolare per quanto attiene alle necessarie proposte per implementare una rete TPL che incentivi il trasferimento modale nel complesso, incentivando l'impiego del trasporto pubblico collettivo. La proposta del PRT in proposito parte dalla fotografia della preponderanza del trasporto privato come fonte di emissioni inquinanti e climalteranti (si vedano in proposito i dati pubblicati nel Piano di Mantenimento e Miglioramento della Qualità dell'Aria VDA, appena scaduto), prospettando un ridisegno su larga scala del sistema di TPL e di accesso al territorio regionale di notevole articolazione e complessità. Ad una lettura nel dettaglio, però, i limiti di questo disegno risultano individuabili nei punti seguenti:

- l'intera strategia del TPL su gomma è imperniata sull'utilizzo del BRT nella Plaine, nell'asse centrale dell'Alta Valle ed in 6 valli laterali caratterizzate da forte pressione turistica. Il Piano stesso riconosce che, al momento, questo sistema trasportistico è ammesso a finanziamento statale unicamente nelle aree urbane o di continuità insediativa. L'unico caso di BRT differente da queste tipologie finanziato e in fase di realizzazione concerne le valli di Fiemme e di Fassa, interessate all'appuntamento olimpico invernale del 2026. Non si comprende quindi per quale motivo il PRT scelga di imperniarsi su una tipologia che non ha, al momento, per quanto riguarda le linee ipotizzate nelle valli laterali, alcuna certezza di essere ammessa a finanziamento, senza peraltro prevedere uno o più scenari alternativi inerenti il TPL su gomma;
- il complesso degli interventi preventivati nell'arco di vigenza del Piano è assai complesso e articolato. Assai meno ambizioso l'impatto positivo previsto, che limita al 10% del totale il trasferimento modale ottenuto, senza peraltro analizzare in dettaglio i fattori frenanti, né valutare possibili azioni a contrasto;
- il Piano trascura alcuni fattori determinanti nell'incentivazione della transizione modale al trasporto pubblico, che verranno dettagliati nelle seguenti osservazioni. Qui, a titolo esemplificativo, citiamo l'estensione dell'arco orario giornaliero del servizio (ancora oggi, ad esempio, se si eccettuano due linee, Aosta “chiude” in tal senso alle 19.30), e le carenze di TPL nelle valli laterali che non sono ricomprese nelle 6 a forte attrazione turistica, e sulle quali il Piano focalizza la propria attenzione. In questo modo si rischia di strutturare, de facto, due sistemi di TPL differenti sul piano qualitativo, lasciando immodificata la carente offerta su gran parte del territorio regionale;
- La prima parte della Relazione Generale espone i dati raccolti inerenti i flussi di trasporto pubblico e privato in Valle d'Aosta, in una corposa serie di grafici e tabelle, che però sono riferiti a periodi differenti e in alcuni casi non più attuali. In dettaglio: le analisi del traffico stradale risalgono al 2018, quelle del traffico autostradale al 2022; le matrici della domanda di trasporto privato si basano su dati estrapolati dal Censimento della popolazione del 2011, mentre quelle inerenti le matrici del TPL sono del 2016. Non si comprende se e perché non sia possibile avvalersi di un insieme di dati omogenei

nel tempo ed il più possibile recenti, in modo da disporre di una fotografia attendibile della situazione, dalla quale muovere per delineare le azioni in cui articolare il PRT.

Il Piano prevede alcuni interventi, tanto strutturali che di gestione, che le Associazioni che si sono occupate di trasporti in VDA, inclusa Legambiente, caldeggiano da tempo. La realizzazione di raddoppi selettivi sulla linea ferroviaria Aosta Ivrea e l'apertura di un tavolo con la Regione Piemonte e RFI per il raddoppio della tratta Ivrea-Chivasso, rappresentano un indubbio passo avanti verso una reale strutturazione di una rete di trasporto pubblico “a spina di pesce”, come più volte auspicato dal mondo associativo e dagli stessi utenti. Anche la scelta di avviare un percorso per limitare al massimo l'accesso del trasporto privato nelle vallate laterali maggiormente frequentate rappresenta un passo avanti nella direzione di una maggior tutela ambientale e di una fruizione più responsabile di aree sottoposte ad un forte afflusso turistico, ai limiti dell'overtourism.

Tuttavia l'inserimento nel disegno generale del PRT della realizzazione della seconda canna del TMB suscita, oltre alla già nota contrarietà dell'Associazione scrivente, anche una forte preoccupazione in merito all'incremento del traffico, sia pesante che leggero, nell'asse di fondovalle e nella Valdigne in particolare, con ricadute pesantissime sulla sicurezza stradale e sulla qualità dell'aria.

Infine rileviamo la previsione di due collegamenti funiviari e due intervallivi ciclistici sui quali ribadiamo la nostra contrarietà.

In sintesi, crediamo che gli aspetti negativi prevalgano su quelli positivi, e addirittura ne inficino la realizzazione. Queste considerazioni generali verranno meglio dettagliate nelle pagine seguenti.

OSSERVAZIONI

O.S.1.1. separazione delle corsie di marcia del Traforo del Monte Bianco (raddoppio).

Il Piano inquadra questa vasta e complessa azione infrastrutturale nell'O.G.1 *integrare la Valle d'Aosta nella rete TEN-T*, ammettendo però che attualmente la nostra Regione non ne fa parte. Va poi qui aggiunto che il 25 maggio 2024 è stato approvato un nuovo regolamento UE del Parlamento e del Consiglio, che implementa la suddetta rete, prevedendo ulteriori linee di sviluppo della rete TEN-T e il cronoprogramma delle principali opere da realizzare. Questo aggiornamento della rete, ancora una volta, non include la Valle d'Aosta, che con tutta evidenza non è considerata una delle principali direttrici di transito merci e passeggeri.

Questa associazione, come già pubblicamente dichiarato negli anni, rimane **fermamente contraria alla realizzazione di una seconda canna del TMB**. I dati presentati nella Relazione Generale, parte prima, peraltro, attestano dal 2006 al 2022 un andamento stabile del volume di traffico, numeri che in ogni caso non giustificano la realizzazione del raddoppio. La Relazione stessa, a pag. 16 della seconda parte, cita la “tempesta perfetta” dell'estate del 2023 (incidente ferroviario nel traforo del Gottardo e frana sull'autostrada della Maurienne), riferendo un notevole sovraccarico dell'itinerario di attraversamento del Monte Bianco, l'unico che in quei mesi rimaneva disponibile.

Purtroppo non vengono messi a disposizione dati sul periodo. In ogni caso ci sembra davvero eccessivo motivare quest'opera partendo da circostanze del tutto eccezionali, che si verificano di rado.

Ribadiamo ancora una volta che il futuro del trasporto merci è, a nostro avviso, legato allo spostamento su ferrovia, come già avviene in molti altri paesi europei. Lo stesso ridisegno della succitata Rete TEN-T privilegia interventi di potenziamento delle principali direttrici ferroviarie per il transito di merci e passeggeri. Il raddoppio del TMB provocherebbe un notevole impatto ambientale già in fase di realizzazione, in un'area di altissimo pregio come l'Espace Mont Blanc, con possibili riflessi negativi anche sul turismo. In fase di esercizio, il rischio è di trasformare il fondovalle in un corridoio di traffico leggero e pesante, provocando importanti impatti negativi sulla qualità dell'aria e vanificando, a nostro avviso, i pur modesti obiettivi che il PRT si pone. Il risparmio di emissioni di gas climalteranti con un trasferimento modale del 10%, infatti, verrebbe purtroppo annullato dall'incremento delle emissioni provocato dall'aumento del traffico di transito.

Segnaliamo infine quanto riportato a pag. 23 della Relazione d'incidenza: *“Infine, gli interventi sui Trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo non fanno parte dello scenario di Piano del PRT ma dello scenario evolutivo e non verranno pertanto analizzati nella presente fase”*. A nostro avviso, data l'ampiezza e il potenziale impatto del raddoppio del TMB, una valutazione preventiva, quantomeno sugli aspetti generali e sulle probabili interferenze con la vicina area protetta *IT1204010 Ambienti glaciali del Monte Bianco* andrebbe sviluppata da subito, in quanto l'analisi del peso ambientale dovrebbe integrarsi nel processo decisionale fin dalle fasi iniziali.

O.S.2.2- Valorizzare la Linea ferroviaria Aosta - Ivrea come elemento strutturante della rete portante del TPL regionale

L'insieme degli interventi previsti, come detto in premessa, ci trova concordi.

Vorremmo però sottolineare che, nell'ottica di implementare un sistema trasportistico pubblico che disincentivi il ricorso all'auto privata, è imprescindibile garantire buona qualità e capienza del materiale rotabile. Se si vuole conseguire uno spostamento modale considerevole, anche maggiore del modesto 10% previsto dal Piano, appare indispensabile promuovere nel miglior modo possibile sia l'utilizzo pendolare che l'accesso turistico in Valle d'Aosta attraverso il trasporto pubblico. Il Piano prevede investimenti sul materiale rotabile, senza però entrare nel dettaglio né indicare la direzione che si intende seguire. A nostro avviso la nuova linea elettrificata, che nel tempo sarà resa maggiormente performante dagli interventi dettagliati nel Piano, dovrà essere servita da treni con capacità assai maggiore dei convogli attuali. Tale necessità risulta suffragata dai dati pubblicati nella prima parte della Relazione Generale, in particolare quelli riferiti al tasso di occupazione dei posti.

Le rilevazioni si riferiscono a due settimane-tipo (una a luglio ed una a novembre) nel 2019 e nel 2022. Nel primo caso, a luglio il tasso di occupazione dei posti offerti rimane quasi sempre superiore al 50% su tutte le linee osservate (eccezion fatta per la Ivrea-Chivasso). In 4 casi supera il 100% dei posti messi a disposizione. Ben diversa la situazione nella settimana di novembre, durante la quale quasi sempre la rilevazione attesta un tasso di occupazione superiore e talvolta di molto, al 100%. Le analoghe rilevazioni del 2022 offrono dati in forte aumento in entrambe le settimane. In quella di novembre il tasso di occupazione spesso arriva al 170%. I dati qui brevemente riassunti inducono alcune riflessioni. Innanzitutto, quelli riferiti alla settimana-tipo estiva del 2022 attestano un forte incremento dell'utilizzo del treno da parte dei turisti. Va però detto che il sovraffollamento, soprattutto per quanto attiene al traffico pendolare, scoraggia gli utenti e li orienta in genere al ricorso al mezzo privato. Di conseguenza è di fondamentale importanza scegliere oculatamente il materiale rotabile, incrementando in modo significativo i posti a disposizione. Questo obiettivo non può essere centrato con il solo aumento delle corse, senza tener conto delle fasce orarie di maggiore affluenza pendolare o delle settimane di forte pressione turistica. Anche il contratto di servizio con Trenitalia dovrebbe prevedere una certa flessibilità, volta a sopperire a situazioni di notevole domanda.

Infine, non è chiaro e non viene dettagliata la ragione per cui nel PRT **non si prevede di attivare l'integrazione tariffaria all'atto dell'entrata in servizio della ferrovia elettrificata**. Come si legge nella Relazione Generale, l'avvio del nuovo sistema di bigliettazione del TPL su gomma costituisce una rilevante premessa, un primo passo in tale direzione, che a nostro avviso va intrapresa quanto prima. Crediamo che la possibilità di usufruire da subito di un'unica bigliettazione treno+bus contribuirebbe notevolmente al rilancio del collegamento ferroviario tanto per l'utilizzo pendolare che per quello turistico.

Gli interventi previsti per il TPL su gomma.

La maggior parte degli altri interventi previsti nell'ambito dell'O.S.2 ci paiono correttamente orientati agli obiettivi di incentivo alla mobilità collettiva e attiva che il PTR si pone (obiettivi che, come già detto in premessa, non sono a nostro avviso sufficientemente ambiziosi se paragonati al volume e alla complessità degli interventi previsti).

Come noto, l'Associazione scrivente condivideva l'idea del tram-treno per il collegamento tra il capoluogo e Courmayeur, in quanto l'utilizzo della linea ferroviaria esistente contribuirebbe comunque a decongestionare il traffico. Rispetto all'ipotesi BRT, va meglio precisato il disegno del reticolo di linee/servizi a chiamata a supporto dei collegamenti con i Comuni e le frazioni afferenti alle singole fermate, in particolare laddove queste si trovino al di fuori dei centri abitati. Il PRT ne fa appena cenno mentre, a nostro avviso, per assolvere al proprio ruolo di strumento programmatico a medio termine, dovrebbe presentare almeno un disegno generale dei servizi previsti. La risistemazione delle bellissime stazioni della vecchia linea ferroviaria apre inoltre interessanti prospettive di impieghi diversificati, di natura preferibilmente culturale e sociale, non soltanto connessi all'accoglienza turistica e all'interscambio modale.

Riteniamo positiva anche l'istituzione delle due linee BRT di Aosta. L'esperienza dell'attuale linea 29, la sola ad oggi ad attraversare longitudinalmente la Plaine, toccando 5 Comuni, porta ad ipotizzare che questa soluzione potrebbe incontrare il favore dell'utenza, soprattutto dei cittadini che si spostano per esigenze di studio o di lavoro. Inoltre la possibilità di servire la zona Nord del capoluogo regionale potrebbe portare ad una diminuzione del traffico nell'asse via Parigi-via Roma, spesso congestionato nelle cosiddette "ore di punta".

L'introduzione delle 6 linee BRT (o Metrobus come vengono anche definite nella Relazione Generale) ci pare invece non utile, oltre che probabilmente non finanziabile. Mentre la direttrice Aosta-Courmayeur può, con qualche forzatura, essere considerata a servizio di un'area di continuità urbana, non si vede come questo criterio, allo stato attuale indispensabile per accedere al finanziamento statale, possa essere applicato alle vallate individuate dal PRT. Rileviamo altre due criticità, che rendono sconsigliabile questa soluzione:

- la severità dei percorsi, ammessa dalla Relazione Generale stessa, che non di rado provoca difficoltà nella marcia dei mezzi in servizio attualmente. Oltre alla tortuosità e pendenza, lungo alcuni dei percorsi individuati esistono punti estremamente stretti (per esempio a Lilianes e a Fontainemore), che difficilmente potranno essere attraversati da mezzi di dimensioni maggiori rispetto a quelli attuali.
- Le ridotte dimensioni delle strade di accesso alle vallate laterali. Se si eccettua la valle del Gran San Bernardo, le altre linee BRT individuate effettuerebbero il servizio lungo tratte di percorrenza con corsie strette. Oltre ai già citati problemi di marcia, il sistema BRT porterebbe ad un ulteriore restringimento delle carreggiate in corrispondenza delle fermate, ove dovrebbero essere realizzate le banchine per la discesa e/o l'incarozzamento dei passeggeri, con probabili ripercussioni negative sul traffico, in particolare nei periodi di maggiore afflusso turistico.

Gli elementi che suscitano maggiore perplessità sono però di natura più generale.

Come esposto succintamente nella parte introduttiva, il sistema di TPL delle valli laterali delineato nel Piano prefigura, di fatto, l'ulteriore approfondimento del divario esistente tra le vallate che attualmente attirano i flussi turistici di maggior consistenza e il resto del territorio montano regionale. L'innovazione ed il potenziamento dei servizi di TPL convergono sulle prime, mentre le seconde vengono sostanzialmente escluse dal modello che il Piano vorrebbe implementare.

Una località di notevole interesse scientifico e turistico come Saint Barthelemy viene servita unicamente il martedì ed il sabato, con due sole coppie/giorno. Torgnon dispone di tre coppie al giorno, nei feriali, ma non ha servizio nei festivi, pur essendo una località sciistica piccola, ma con buoni accessi agli impianti di risalita, come si evince dai dati presentati nella prima parte della Relazione generale. Non vogliamo dilungarci, basti qui segnalare che situazioni simili sono presenti su tutto il territorio regionale.

Eppure proprio la capacità dei piccoli Comuni, anche di media montagna, di valorizzare il proprio territorio ed attirare flussi turistici consistenti dovrebbe, a nostro avviso, spingere verso una articolazione differente del Piano. La scelta di concentrare l'eccellenza dei servizi in poche località, lasciando invariata o migliorando in modo non significativo la situazione nelle restanti vallate rischia di provocare conseguenze negative a più livelli:

- si perderà, o si renderà comunque meno incisiva, la possibilità di meglio distribuire i flussi turistici sul territorio regionale. Un servizio TPL maggiormente ramificato rivestirebbe un ruolo fortemente attrattivo per le piccole località, molte delle quali in ascesa ed in grado di innescare significative capacità di resilienza nel periodo post-COVID.
- Il permanere di un servizio TPL insufficiente è uno dei fattori di spopolamento dei piccoli Comuni;
- la scelta di non impiegare il TPL per innescare/sostenere una distribuzione per quanto possibile diversificata sul territorio regionale potrebbe nel tempo rafforzare i fenomeni di overtourism già presenti nelle principali località valdostane.

Il Piano non dovrebbe, a nostro avviso, abdicare al ruolo di promotore di una distribuzione dei flussi turistici più ramificata, né di fattore di contrasto allo spopolamento montano.

Nelle valli laterali indicate come destinatarie dei sistemi BRT sarebbe sufficiente, a nostro avviso, il rafforzamento delle corse previsto dal PRT, tenendo fermi gli obiettivi, che condividiamo, di limitazione all'accesso automobilistico nelle vallate soggette a forte pressione turistica, di accessibilità universale e di riconversione dei mezzi sia su questo piano che dal punto di vista della sostenibilità. Facciamo notare che, per quanto concerne questi due aspetti, la Valle d'Aosta è in forte ritardo, non avendo mai colto l'opportunità di sperimentare soluzioni innovative nelle fasi di rinnovo del parco mezzi che si sono succedute in questi anni. Parallelamente vanno rafforzati i collegamenti TPL nelle altre zone montane, come affermato sopra. L'assenza dei dati di frequenza delle linee non permette un'analisi approfondita del reale fabbisogno dei fattori che potrebbero incentivare i cittadini ed i turisti ad utilizzare il TPL. Di conseguenza non ci è possibile in questa sede offrire suggerimenti in merito alle soluzioni trasportistiche da adottare (linee ad orario fisso, Allo Bus, car pooling, ecc). Riteniamo però opportuno segnalare la necessità che la Regione effettui studi aggiuntivi, partendo da dati disaggregati per linea e differenziati per fascia oraria e periodo-tipo dell'anno. Utile sarebbe anche l'analisi dei risultati ottenuti da alcune sperimentazioni effettuate nel recente passato (Allo Bus Valdigne) o in corso (Allo Bus GrandParadis).

Vanno poi individuate alcune testate di valle che, pur appartenendo a vallate non incluse nel quadro di potenziamento del TPL, sono soggette a presenza eccessiva di traffico automobilistico e a fenomeni di parcheggio selvaggio nei fine settimane e nei periodi di alta stagione. Esse andrebbero incluse nel progetto di circolazione limitata, sul modello, per esempio delle valli Ferret e Vény, con l'attivazione contestuale di servizi

di navetta che raggiungano i punti di maggiore attrazione turistica. Per presentare qualche esempio, sperimentazioni in tal senso potrebbero essere avviate in val Clavalitè e, più in generale, a servizio di località molto frequentate e la cui disponibilità di parcheggi sia inferiore ai flussi in ingresso. La sperimentazione dovrebbe seguire le linee indicate a pag.102 della relazione Generale (parte seconda) e comprendere in ogni caso l'implementazione di servizi di trasporto alternativi, anche in sinergia con i Comuni interessati.

O.S.2.13.1 Trasporto Aereo - Completare la dotazione infrastrutturale programmata per garantire la piena operabilità e l'accessibilità multimodale dell'aeroporto GEX. Nella Prima parte della Relazione Generale, par.7.2, il PRT prende atto dello scostamento tra le irrealistiche previsioni del Master Plan dell'aeroporto Corrado Gex redatto nel 2004 e la più sconcertante, ma reale, situazione emersa nel successivo documento del 2018. L'analisi include l'elenco di una lunga serie di elementi sfavorevoli che hanno portato, sostanzialmente, al tramonto del progetto iniziale. Quelle maggiormente significative, a nostro avviso, tali da spingere a scelte che riportino l'aerostazione alla sua vocazione tradizionale di volo turistico (a motore e a vela) sono le seguenti: *”definizione, con D.P.R. 17 settembre 2015, n. 201, degli aeroporti di interesse nazionale, dai quali è stato escluso lo scalo valdostano; -l'evoluzione delle normative aeronautiche, che hanno introdotto nuove restrizioni e vincoli procedurali sia in termini di safety e security che di uso e controllo dello spazio aereo; -il disinteresse delle compagnie aeree per il volo Aosta-Roma e, in generale, l'assenza di compagnie disposte ad istituire voli di linea regolari presso lo scalo valdostano”*. (Relazione Generale, parte 1, pag.219).

Stupisce allora la scelta del PRT di mantenere aperta l'ipotesi di voli charter o di utilizzi fondati su tecnologie non mature e di scarsa diffusione sul mercato (aerei ed elicotteri elettrici). Ribadiamo la necessità di riportare l'aeroporto alla fruizione esclusiva di piccoli velivoli.

I collegamenti intervallivi funiviari e ciclopedonali.

Non è utile ribadire in questa sede le motivazioni della contrarietà di questa associazione ai due progetti funiviari (Cime Bianche; Pila-Cogne) ed al collegamento intervallivo attraverso il col Ranzola. Ci preme invece esprimere una forte preoccupazione per il prospettato itinerario ciclopedonale che, attraversando i Piani del Nivolet, dovrebbe collegare il colle omonimo con la frazione di Pont Valsavarenche. Indipendentemente dal percorso che si intende realizzare, non ci pare appropriato incentivare il cicloturismo in un'area di particolare pregio del PNPG. Peraltro la testata della valle nel periodo estivo è già sottoposta ad una eccessiva pressione delle attività umane, situazione di recente aggravatasi a seguito della soppressione del progetto “A piedi tra le nuvole”.

Rispetto ai suddetti 4 progetti, infine, ribadiamo, come per il supposto raddoppio del TMB, la necessità di svolgere una valutazione d'incidenza preventiva, il cui esito deve svolgere ovviamente un ruolo preponderante nelle scelte successive.

Conclusioni.

Pur muovendo da una prospettiva condivisibile, **il PRT si articola in azioni in parte contraddittorie con gli obiettivi delineati**. Alcuni interventi, inoltre, poggiano su tecnologie non mature o di incerta applicabilità sul nostro territorio. Altri, come evidenziato nelle osservazioni, non sono neppure condivisibili.

Inoltre **la Relazione Generale non esamina scenari alternativi**. Appare invece imprescindibile in presenza di soluzioni di dubbia applicabilità nel nostro territorio, delineare uno o più scenari alternativi, volti al conseguimento degli obiettivi generali del PRT.

In conclusione, il Piano appare non sufficientemente approfondito nelle sue articolazioni principali, oltre che contraddittorio in alcune scelte specifiche.”;

FIAB AOSTA à VéLO a.p.s.

“Fiab Aosta à Vélo è un'associazione di promozione sociale fondata nel 2019, che aderisce alla Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB) tramite questa, all'European Cyclists Federation (ECF).

Fra le principali finalità dell'associazione vi sono la promozione dell'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto semplice, economico ed ecologico, e la messa in evidenza dei danni ambientali e sociali causati dall'uso smodato del mezzo privato a motore.

Per queste ragioni abbiamo esaminato il Piano Regionale dei Trasporti dedicando particolare attenzione al capitolo dedicato alla Mobilità ciclistica, su cui abbiamo scelto di concentrare le nostre osservazioni.

Osservazioni:

Le premesse del capitolo ci trovano totalmente concordi: la promozione della ciclabilità sia a scopo turistico che come mezzo di trasporto quotidiano e lo sviluppo di reti ciclabili continue e interconnesse, sia a scopo turistico, sono assolutamente da perseguire. Alcune delle proposte concrete esposte nei paragrafi successivi non sembrano però rispondere alle esigenze evidenziate.

1 – L’eliminazione della ferrovia per fare posto ad una pista ciclabile verso l’alta valle non ci pare la soluzione migliore vede concordi: il treno, magari elettrico, è un mezzo molto utilizzato da ciclisti e cicloturisti per gli spostamenti più grandi e per recarsi all’attacco delle valli laterali. Un bus sostitutivo non potrebbe certo svolgere lo stesso servizio, dal momento che la capienza sarebbe ridotta e difficilmente potrebbe essere dotato degli opportuni accorgimenti per trasportare le biciclette in sicurezza. Inoltre una ciclabile che corresse sul sedime ferroviario attraverserebbe numerose gallerie piuttosto lunghe. In linea generale poi il treno consente di evitare, traffico, incidenti e maltempo e di trasportare, anche in vagoni dedicati, numerose biciclette.

Prioritaria invece, nell’ottica di una più agevole frequentazione ciclistica della statale verso l’alta valle, la messa in sicurezza del percorso in corrispondenza delle gallerie, con il loro superamento all’esterno (laddove possibile), una migliore illuminazione, un’adeguata cartellonistica di avviso agli automobilisti, rivalutando alcuni passaggi storici della vecchia ss26 nei tratti del percorso che lo consentono sarebbe anche auspicabile la creazione di una vera e propria corsia ciclabile.

2 - I collegamenti intervallivi proposti non sono certo una priorità, in quanto la Valle d’Aosta è ricca di strade poderali anche in quota che consentono di effettuare numerosi itinerari adatti a tutti i tipi di mezzi e alle diverse abilità. Nuove infrastrutture non siamo così convinti che possano portare particolari vantaggi alla nostra regione ed ai ciclo- escursionisti, ma anzi rischierebbero di far avventurare a quote elevate e su percorsi impervi ciclisti impreparati, specie, data la grande diffusione delle biciclette a pedalata assistita (anche a noleggio), che danno l’illusione ai meno esperti di poter affrontare qualsiasi percorso, senza considerare le difficoltà e i pericoli, in particolare in discesa. I ciclo-escursionisti e cicloalpinisti più esperti possono invece comunque raggiungere i colli in oggetto già ora sui sentieri esistenti. Non è detto che chiunque debba poter andare dovunque, come la montagna dovrebbe averci insegnato. Molto più utile sarebbe invece una mappatura a livello regionale di tutti i percorsi ciclabili, su strada e fuori strada, con una segnaletica chiara e uniforme, una corretta classificazione in livelli di difficoltà e una mappatura gps che si appoggi alle principali piattaforme internazionali (Strava, Koomoot...) integrando informazioni sui servizi disponibili, ma anche relative alla ricettività e all’enogastronomia per promuovere i territori locali.

Fiab Aosta à Velò, ha apprezzato molto il recepimento della nostra proposta che ha visto l’istituzione della consulta della mobilità Ciclistica, questo potrebbe esser il tavolo dove discutere insieme a tutti gli attori coinvolti, al fine di cercare di produrre un PRT all’altezza della nostra regione, che non possiamo dimenticare essere una regione a prevalenza turistica.

Fiab Aosta à Velò, certa che quanto sopra possa incontrare la vostra attenzione, è fin da ora disponibile ad un confronto sereno e propositivo.”;

Associazione Ripartire da Cime Bianche

“Premessa

L’associazione "Ripartire dalle Cime Bianche" è un comitato spontaneo di cittadini, composto da residenti, proprietari e amici storici della Val d’Ayas che si è attivato nel corso degli anni 2015 e 2016 ai fini della tutela e della valorizzazione dell’alta Val d’Ayas e del Vallone delle Cime Bianche, formalizzatosi nel corso del 2017 (CF 91070320071), al fine di rafforzarne l’attività di studio, di divulgazione, di confronto e di animazione sul territorio.

Gli obiettivi del Comitato, apartitico e aconfessionale, sono perseguiti mediante:

- il coinvolgimento attivo della comunità locale e dei visitatori;
- la collaborazione con gli enti e le associazioni locali;
- la pubblicazione di materiali informativi;
- l’organizzazione di seminari, convegni ed incontri;
- l’effettuazione di campagne di sensibilizzazione ai diversi livelli;
- la raccolta di fondi e partecipazione ad eventuali campagne di crowd-funding;
- la riserva di intraprendere azioni legali a tutela dei beni ambientali e culturali e delle risorse naturali;
- la cooperazione con associazioni e comitati che a livello locale, nazionale e internazionale perseguono le medesime finalità.

La proposta di Piano Regionale dei Trasporti

La proposta di piano presenta obiettivi generali condivisibili ma con dissonanze evidenti nell'identificazione e nelle modalità di attuazione delle linee di intervento.

Inoltre, l'approccio in itinere della verifica dei 9 criteri di adempimento della condizione abilitante di cui al Reg. CE 1060/21, non fornisce sufficienti informazioni, ad esempio, sulle risorse finanziarie necessarie per coprire gli investimenti pianificati e le spese di funzionamento e manutenzione delle infrastrutture.

1. Osservazioni principali

1.1 Obiettivo Specifico 2.10 “Realizzare le condizioni infrastrutturali e di coordinamento dei servizi multimodali per promuovere circuitazioni turistiche o escursionistiche di fondovalle e intervallive “Completamento collegamento funiviario Saint Jacques des Allemands - Cime Bianche (intervento F1001b) Dopo dieci anni di tentativi vari andati a vuoto, desta sorpresa che si riproponga nel Piano regionale dei trasporti la previsione di una linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche, inserendola nell'Obiettivo Specifico 2.10, **non specificando peraltro per nulla quale circuitazione turistica si intenderebbe promuovere e non riguardando per nulla il trasporto quotidiano di persone o merci e neppure il collegamento di nuclei abitati.**

Se, indipendentemente dalla soluzione preconizzata nella proposta di Piano, un collegamento Pila/Cogne corrisponde ad esigenze di individuazione di vie alternative alla viabilità ordinaria e di smantellamento degli impianti di risalita collocati nel cuore del Parco Nazionale del Gran Paradiso, il collegamento funiviario Ayas/Valtournenche è privo di ogni coerenza strategica e normativa, sicché pare risultare frutto di un mero trascinarsi di mere petizioni di principio, prive di ancoraggio con il contesto giuridico e fattuale.

1.2 Incoerenza normativa e strategica

Nella previsione di Piano **si sorvola**, ancora una volta, **sulla impraticabilità normativa di tale previsione.** Infatti, buona parte del Vallone delle Cime Bianche è ricompreso nella **ZPS-ZSC IT1204220 “Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa”, in cui vige il divieto di realizzazione di nuovi impianti e piste, ai sensi dell'art. 5, m) del D.M. 2007 e della DGR attuativa 1087/2008.**

Trattasi di divieto assoluto, posto a livello normativo e pianificatorio, che non può essere eluso neppure da una valutazione di incidenza, sicché ogni studio o progetto, destinatario di fondi pubblici, che preveda un nuovo collegamento in sito è chiaramente impossibile, con oggetto illecito, ed è suscettibile di determinare ipotesi di danno erariale quanto alle risorse che vi sono dedicate.

La previsione si trova altresì **in stridente contrasto con il vigente Regolamento UE 1991/2024** sul ripristino della natura, che con valore cogente evidenzia gli obiettivi di mantenimento e implementazione delle aree protette e della biodiversità che invece l'obiettivo contraddice.

Inoltre la pianificazione omette di mettere in correlazione tale obiettivo con le Previsioni del PNACC e della Strategia nazionale per la biodiversità 2023, che evidenziano la necessità di tenere in considerazione sia i trend climatici al rialzo, sia la necessità di passare a forme di turismo più sostenibile e fondate su approcci di fruizione naturalistica più che infrastrutturale, in quanto di minor costo e di sempre maggior attrattività oltre che più redditizie.

1.3 Studi preliminari ignorati

La proposta di PRT non fa cenno alcuno alla copiosa documentazione concernente gli “Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche”, consegnata alla Regione nel marzo dello scorso anno 2023 e presentata ad Ayas nell'aprile dello stesso anno.

A ben vedere, tali studi, seppur carenti da diversi punti di vista, ammettono l'insostenibilità di una linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche, come abbiamo documentato nel corso della presentazione della nostra analisi, svoltasi il 5 dicembre 2023 e che uniamo alle presenti Osservazioni (**Allegati 1a e 1b**)

Ora, dalle recenti dichiarazioni dell'assessore regionale ai trasporti in Consiglio regionale, si apprende che tali studi sarebbero completi ai fini della predisposizione del Docfap (Documento di fattibilità delle alternative progettuali) da sottoporre alla VAS. **Appare, pertanto, incomprensibile quanto riportato a pagina 122 del documento “Valutazione ambientale Strategica – VAS Valutazione di Incidenza Ambientale VincA”:** - realizzazione di due nuovi impianti a fune negli ambienti alpini: Aosta – Cogne e Saint Jacques des Allemands - Cime Bianche, rispettivamente interferenti direttamente con i siti ZSC – IT1202000 – Parco Naturale Mont Avic e ZSC/ZPS – IT1204220 – Ambienti glaciali del Gruppo del Monte Rosa: **nonostante il Piano ne individui solo l'ambito di realizzazione senza una precisa localizzazione.**

Si evidenzia, pertanto, l'incongruenza di ipotizzare una sorta di trade off tra misure di piano legate al traffico e al trasporto e obiettivi progettuali puntuali, che invero si collocano a un altro livello di dettaglio e di analisi,

insuscettibili di poter essere operate ex ante con un approccio così generico oltre che privo di legittimità sotto il profilo giuridico.

1.4 Danno ambientale ignorato

La proposta di PRT rimuove del tutto il gravissimo danno ambientale che tale intervento procurerebbe.

A fronte dell'impiego sproporzionato di risorse dei contribuenti valdostani (dell'ordine dei 150 milioni di euro) ben altrimenti utilizzabili, dell'insignificante utilità per lo sci (nel Vallone delle Cime Bianche non si scia) e per le escursioni e le visite nel Vallone (che la funivia sorvolerebbe tout court), si omette del tutto ogni considerazione sul danno ambientale che sarebbe procurato, non menzionando il documento "Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche - Studio di Incidenza – novembre 2022" (che per opportuna conoscenza si allega – **Allegato 2**) e neppure quanto scritto nella stessa proposta di PRT, che a pagina 69 del documento "*Valutazione ambientale Strategica – VAS Valutazione di Incidenza Ambientale VinCa*", presentando l'area "*ZSC/ZPS – IT1204220 – Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa*", riporta: "*Considerata la notevole estensione degli ambienti alpini di alta quota e degli ambienti periglaciali, che non trovano pari superficie su tutto il versante meridionale delle Alpi, il valore ecologico del sito è di assoluto rilievo non soltanto a livello regionale, ma per l'intero arco alpino italiano. Occorre pertanto che queste ampie zone periglaciali rimangano esenti da alterazioni e disturbi di origine antropica.*"

E' evidente la contraddittorietà intrinseca del testo, che rende di per sé manifestamente irragionevoli, oltre che illegittime, le opzioni prese in considerazione quanto alla previsione di linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche

1.5 Palesi incoerenze

Sorprende l'asserzione per cui tale intervento sarebbe coerente "*con le strategie di riduzione dell'accessibilità automobilistica alle testate delle valli...*" (pag. 68 della Relazione Generale), dal momento che il documento "Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche – Relazione sugli aspetti urbanistici - novembre 2022" **afferma esattamente il contrario (Allegato 3).**

In particolare ad inizio della stagione sciistica nel comprensorio di Breuil/Cervinia durante i mesi di novembre, quando ancora gli impianti di risalita del Monterosa Ski non sono aperti e i parcheggi di Frachey sono liberi, è probabile che una parte degli sciatori diretta Cervinia possa optare per risalire la Val d'Ayas e parcheggiare a Frachey per motivi di facilità di parcheggio, perché "*la strada regionale che sale nella Val d'Ayas è di più facile percorrenza...*" (pag. 23 della Relazione urbanistica sopra citata) **e per risparmiare sulla spesa della giornata.**

Il risparmio sulla spesa merita un approfondimento.

E' assodato che una quota di turisti provenienti dall'Italia e diretti nelle Valli del Lys e dell'Evançon, non dovendo superare la Montjovetta, esca al casello autostradale di Quincinetto per risparmiare sulla tariffa autostradale, contribuendo in tal modo a congestionare la strada statale: fenomeno che sarebbe amplificato durante il mese di novembre per raggiungere il comprensorio sciistico di Breuil-Cervinia attraverso la Valle dell'Evançon, con un risparmio immediato di 8.20 € per un equipaggio automobilistico proveniente da Milano, così calcolato:

Autostrada Milano ovest – Quincinetto: € 15,70 / Autostrada Milano ovest – Chatillon: € 21,90 Cervinia, Parcheggio: € 10 / Frachey: € 8 (dalla prossima entrata in vigore, finora gratuito) sui seguenti percorsi:

Quincinetto – Breuil Cervinia: 58 Km – 1 ora (via autostrada)

Quincinetto – Frachey: 48 – 1:10 su SS 26

Naturalmente la situazione muta quando i parcheggi per accedere agli impianti di Ayas sono pieni, la viabilità ordinaria è al limite e ancor più muterà quando con la nuova linea funiviaria lato Cervinia si arriverà in 15 minuti al Plateau Rosà, via Plan Maison, senza cambiare cabina.

(Analogamente all'analisi delle percorrenze sulla A5 e sulla SS26 fra Aosta e Courmayeur, sarebbe importante disporre di un'analisi dei dati di utilizzo del casello autostradale di Quincinetto e del trasferimento di traffico sulla SS26 verso la Valle d'Aosta. A leggere le tabelle riportate a pagina 68 e seguenti del Quadro conoscitivo (2023), risulterebbe che il traffico complessivo in entrata e in uscita al casello di Quincinetto sarebbe praticamente equivalente al traffico dei caselli presenti in Valle d'Aosta: sarebbe un dato eclatante).

Suona, in definitiva, assai bizzarra l'ultima frase dell'ultima pagina della VAS VinCa in cui si afferma che per gli interventi previsti in area Natura 2000 si deve valutare "che il tracciato scelto sia quello che comporti il minor impatto paesaggistico ed ecologico possibile prendendo in considerazione anche l'"opzione zero" e l'opzione "potenziamento viabilità esistente", ove quest'ultima parrebbe alternativa alla realizzazione di nuovi collegamenti funiviari.

Si evidenzia la genericità della previsione di circuitazioni turistiche strategiche e perfino la loro assenza.

1.6 Ciclabilità

Per quanto riguarda la ciclabilità, si inserisce l'intervento "Completamento della Pista ciclabile Fondovalle Dora" senza alcuna specificazione sulle tratte mancanti e sui tempi di completamento. Eppure, ancora prima di nuovi percorsi per Mountain Bike, la cui rete è già amplissima senza peraltro aver ancora risolto la questione della responsabilità civile per la percorrenza delle strade poderali, il completamento al più presto della Ciclovía Baltea da Pont-Saint-Martin ad Entrèves è imprescindibile per l'ideazione di una offerta bici in Valle d'Aosta, con proiezione verso il Piemonte e la congiunzione con la Ciclovía VenTo (<https://www.cicloviventto.it/>) nei pressi della confluenza della Dora Baltea nel Po.

Il cicloturismo rappresenta oramai una voce importante del fatturato turistico dell'Italia, con un impatto economico diretto stimabile di oltre 5,5 miliardi di euro al 2023, in crescita del 35% sul 2022 e del 19% sul 2019 (4,6 miliardi). Il cicloturista spende in media 95 euro al giorno per l'acquisto di beni e servizi, spesso in località attualmente toccate marginalmente dai flussi turistici, specie internazionali. Un importo che per gli stranieri sale a 104,5 euro: cifre che appaiono rilevanti, se consideriamo che la spesa media giornaliera del totale dei turisti in visita nel nostro Paese è pari a 59,6 euro. (Si veda il 4° Rapporto di Isnart – Legambiente del 2024 *"Viaggiare con la bici"* – Allegato 4).

1.7 Riapertura della strada romana Donnas-Bard

La proposta di PRT non dedica neppure un accenno alla messa in sicurezza del tratto di strada romana fra Donnas e Bard, chiusa da ben 19 anni, per pericolo di caduta massi. Un tratto che rappresenta la porta d'ingresso storica alla Valle d'Aosta, che mette in connessione i borghi medievali di Donnas e Bard, di transito della Via Francigena, sempre più frequentata, di transito del Cammino di San Martino e della tappa 23 Pontoboset/Pont-Saint-Martin del Cammino Balteo, così descritto dal pieghevole "Cammino Balteo – Viaggio senza tempo – 2022": **...si attraversa il borgo di Bard e si entra in quello di Donnas passando dal tratto più suggestivo della via romana delle Gallie**. Inoltre, la strada romana potrebbe consentire **il transito immediato della ciclabile di Fondovalle** in un tratto particolarmente delicato, con conduzione della bicicletta a mano nel borgo di Bard in presenza di pubblico o comunque rappresentare una via di accesso ciclabile al Forte e al borgo di Bard in presenza di altre soluzioni ciclabili per il superamento della stretta gola di Bard.

1.8 Connessione stazione ferroviaria di Aosta – Telecomunicazioni per Pila

A fronte degli importanti investimenti sulla ferrovia Chivasso/Aosta e dell'auspicio di collegamenti con le principali città del nord Italia e a prescindere dalla soluzione trasportistica per il collegamento Pila/Cogne, **meraviglia che non si faccia cenno ad una connessione ettometrica** (tapis roulant o scala mobile) **fra la stazione ferrovia di Aosta e la stazione di partenza della telecabina per Pila**. Connessione che consentirebbe di lanciare o rilanciare il viaggio in treno per andare a sciare (dai binari alle piste), con tutte le comodità e le opportunità di servizi da offrire a bordo, e alla città di Aosta di proporsi e promuoversi come località turistica invernale (offerta neve, arte, storia, cultura, enogastronomia, benessere). Ancor più di fronte ai cambiamenti economici e culturali in corso: la riduzione dei redditi medi, i costi esorbitanti di autostrade e carburanti, i costi elevati dello skipass, la perdita del valore di status dell'automobile presso i giovani, l'avanzare della cultura e dell'economia della condivisione.

1.9 Circuitazioni turistiche: il Tour du Mont Rose

Rimanendo alle circuitazioni turistiche intervallive e nello specifico alle valli del Monte Rosa, **stupisce la totale assenza di ogni riferimento al trekking Tour du Mont Rose**, magnifico itinerario escursionistico ad anello di ca. 160 km che si sviluppa attorno al massiccio del Monte Rosa e che andrebbe fortemente rilanciato, prevedendo la prenotazione online dei punti tappa e operando per introdurre una tariffa speciale a favore degli escursionisti, muniti di apposito pass del Tour, che fruiscono del tronco funiviario TTrockenerSSteg / Cime Bianche Laghi, senza dover affrontare il ghiacciaio.

Sul versante italiano, l'itinerario ripercorre in buona parte le direttrici della colonizzazione Walser avvenuta tra la fine del XII e l'inizio del XIII secolo e consente di scoprire luoghi straordinari per natura, storia e cultura quali il Vallone delle Cime Bianche, il Vallone di Otro, gli abitati di Gressoney, Alagna e Macugnaga. Nel brevissimo video (Allegato 5), la meraviglia di una escursionista tedesca durante l'attraversamento del Vallone delle Cime Bianche nell'agosto 2023.

1.10 Cime Bianche: le aspettative della domanda turistica

Che il Vallone delle Cime Bianche, lasciato così com'è, possa diventare il perno per azioni di diversificazione e di riqualificazione dell'offerta turistica della Val d'Ayas trova conferma dalle risposte e dalle indicazioni scaturite dal questionario distribuito in modo del tutto casuale agli escursionisti di ritorno dalle gite, durante l'estate 2023.

Normalmente, **le destinazioni turistiche valutano con attenzione i giudizi dei visitatori e le attese della domanda al fine di innovare e qualificare la loro offerta.**

In relazione all'offerta di Ayas, i fautori di una linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche non hanno voluto o sentito l'esigenza di sentire l'opinione dei destinatari.

Lo abbiamo fatto noi e sulla moltitudine di passaggio in piazza a Saint-Jacques, abbiamo raccolto ca. 700 questionari validati.

I risultati (**Allegato 6**) riguardano diversi aspetti dell'offerta estiva e invernale di Ayas, e riteniamo che meritino attenzione, volendo compiere un passo avanti, oltre la propaganda di un "progetto ideologico", frutto di volizioni disancorate dalla sua utilità e realizzabilità.

1.11 Collegamenti intervallivi: necessità di una visione a lungo termine

La questione dei collegamenti permanenti intervallivi meriterebbe ben altri ragionamenti e ben altro sforzo di visione a lungo termine.

E' un dato di fatto che le valli attorno al Monte Rosa siano oggi più distanti rispetto a 5/700 anni fa quando i collegamenti avvenivano in quota. Oggi Zermatt ed Ayas, che distano in linea d'aria pochi chilometri, non hanno alcuna relazione, e il preconizzato collegamento funiviario nel Vallone delle Cime Bianche non avrebbe incidenza alcuna. Tant'è che perfino la realizzazione del tratto funiviario mancante fra il Plateau Rosà e il Piccolo Cervino, definito un "flop" dalla stessa stampa svizzera, non ha finora portato benefici significativi a favore delle relazioni economiche e sociali fra le comunità della Valtournenche e di Zermatt.

In Valle d'Aosta si sono perse molte occasioni nel trentennio d'oro 1981/2011, ma riteniamo che non si debba rinunciare a ragionare in grande e all'idea di riavvicinare le genti del Monte Rosa. Cosa che non avviene, come si è visto, con gli impianti funiviari.

Per quanto riguarda relazioni stabili, dirette e rapide fra Ayas e Valtournenche andrebbe quantomeno esplorata l'ipotesi di un collegamento in sede fissa su rotaia fra due punti (piazza del mercato di Champoluc oppure piazzale di Frachey con l'area di partenza delle Funivie di Valtournenche) posti esattamente alla stessa quota di ca. 1620 mslm.

Un collegamento in galleria di 10 km con navetta automatica in grado di compiere il tragitto in piano (nessun dislivello da superare e neppure discese in cui frenare) in meno di 10 minuti, con convogli va e vieni con 1 o 2 vagoni passeggeri e 2 o 3 vagoni ferroustage per auto e furgoni, e con consumi elettrici ridotti.

(In auto per andare da Champoluc a Valtournenche si impiegano mediamente 1h20 via Col de Joux (57 km) e 1h30 via Verrès e autostrada (64 km). Con l'ipotetica linea funiviaria ca. 1h da Frachey al Breuil.

Si pensi, ad esempio, al risparmio netto di traffico, di consumi di carburanti e di tempo che tale sistema consentirebbe per la distribuzione delle merci degli operatori locali oppure acquistate online, potendo salire in una Valle e scendere nell'altra.

Sistema che potrebbe funzionare tutto l'anno h24 – 7/7, senza operatori a bordo, salvo assistenza e vigilanza passeggeri.

In galleria potrebbero, inoltre, essere installati servizi tecnologici di connessione fra le testate di valle, quali fibra ottica e cavi elettrici.

Il servizio potrebbe avere una frequenza di 15 minuti.

Da una prima stima di esperti del settore il costo dell'opera, compresa una via di esodo in sicurezza e un primo treno, si aggirerebbe sui 300 milioni di euro con tempi di realizzazione di 4/5 anni.

Con un progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) si potrebbero definire tempi, costi e benefici per il suo intero ciclo di vita (LCA), per una vita utile di oltre 100 anni

2) Osservazioni puntuali

2.1 Integrazione degli orari dei servizi ferroviari e automobilistici – Metrobus vallivi

L'elettrificazione della linea ferroviaria, l'accessibilità delle stazioni, i raddoppi selettivi, la riduzione, la regolarità e il cadenzamento dei tempi di percorrenza dei treni sulla linea Aosta/Chivasso sono indispensabili al fine di programmare un'effettiva integrazione del servizio di trasporto pubblico treno + bus, in particolare a favore delle vallate laterali.

Nel contesto di una Valle laterale di montagna la denominazione di Metrobus per le autolinee appare più un'etichetta che non una innovazione, considerati i vincoli morfologici e climatici. **Piuttosto sono da risolvere alcune criticità infrastrutturali ancora presenti relativamente agli assi viari, in particolare nella Valle del Lys (strette di Lillianes e Fontainemore).**

2.2 Riduzione dei consumi energetici

Fra gli obiettivi di sostenibilità presi a riferimento dal PRT, a pag. 4 della “VAS – Sintesi non tecnica” figura: **“ridurre i consumi energetici (PNIEC)”**

La Valle d’Aosta, esportatrice netta di energia idroelettrica, non è un’isola a sé, non è autosufficiente dal punto di vista energetico e partecipa, pertanto, alla composizione del mix energetico nazionale, i cui dati del preconsuntivo 2023, pubblicati dal GSE, relativi all’energia elettrica immessa nel sistema elettrico italiano sono i seguenti:

Fonti primarie utilizzate	Percentuale
- Fonti rinnovabili	46,31%
- Carbone	5,27%
- Gas naturale	42,99%
- Prodotti petroliferi	0,90%
- Nucleare	0%
- Altre fonti	4,53%

Dato che la nuova linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche non sostituirebbe impianti esistenti, il consumo netto aggiuntivo di energia elettrica, stimato dallo studio di fattibilità (Documento PF-006_13 – **Allegato 7**) ammonterebbe per il solo esercizio della linea a 2.505.600 Kwh/anno, pari al consumo medio annuo stimato di 1.700/2.000 famiglie valdostane, e alla produzione aggiuntiva (stime ISPRA) di ca. 590 t. di CO2.

Anche dal punto di vista energetico, **l’azione in questione non appare, pertanto, in grado di produrre sinergie positive per l’ambiente.**

2.3 Servizi di navetta estivi e invernali

Assunto che il PRT, in coerenza con gli obiettivi strategici sovraordinati europei e nazionali, si prefigge di prevedere azioni mirate a **“incentivare la diversione modale verso il trasporto collettivo”**, stupisce che non riporti alcun dato e riflessione relativamente ai servizi estivi ed invernali di navetta all’interno delle valli.

Particolarmente apprezzato è il servizio gratuito di navetta che collega i diversi villaggi di Ayas e che permette di lasciare pure l’auto in vacanza durante il soggiorno, tanto che sarebbe da sperimentare la copertura durante l’intera stagione estiva dalla chiusura alla riapertura delle scuole. Attualmente il servizio estivo è attivo unicamente durante i mesi di luglio e agosto.

2.4 Monte Bianco in treno

Se nei primi anni duemila i voli low-cost hanno accorciato le distanze in Europa e nel mondo, appare sempre più chiaro che i costi ambientali dell’aviazione stiano diventando insostenibili. Nel piccolo continente europeo il futuro del viaggio è sempre più connesso al trasporto ferroviario, nel segno della **interoperabilità e della concorrenza.**

Una prospettiva che, nonostante l’elettrificazione e l’ammodernamento della linea ferroviaria Chivasso/Aosta, vede la Valle d’Aosta in una posizione defilata, di debolezza, rispetto ad esempio alle province di Trento e Bolzano.

Diversamente, **le valli valdostane possono ambire ad una formula turistica maggiormente adatta al valore del loro ambiente aumentando la durata della permanenza degli ospiti, promuovendo gli arrivi senza auto, riducendo la costruzione di nuove strade e utilizzando al meglio gli impianti di risalita esistenti?**

Ad esempio, la Valle d’Aosta avrebbe una grande opportunità per rilanciare il trasporto ferroviario: la scoperta del Monte Bianco in treno. Aldilà della soluzione tecnica, che richiede il confronto fra opzioni diverse, l’arrivo su un mezzo di trasporto in sede fissa alla stazione di partenza della Skyway di Entrèves partendo da Aosta permetterebbe di lanciare una grande campagna di scoperta del Monte Bianco in treno, con offerte cumulative treno + funivia e partenza dalle diverse regioni italiane.

Si consideri che la teleferica Chamonix/Aiguille de Midi può contare sull’afflusso di ca. mezzo milione di visitatori all’anno, rispetto ai ca. 250.000 della Skyway di Punta Helbronner.

2.5 Covoiturage e autostop al quotidiano

In una regione di montagna come la Valle d'Aosta, con insediamenti diffusi, sarebbe da promuovere, in modo sinergico fra Regione e Comuni, l'utilizzo cooperativo ed in sicurezza dell'auto privata per spostamenti anche occasionali, facendo tesoro delle nuove tecnologie digitali e di esperienze ormai consolidate, quali la rete francese Rezo Pouce, presente nella vicina Alta Savoia: https://www.rezopouce.fr/page/L_autostop_avec_Rezo_Pouce

2.6 Accesso regolamentato alle testate di Valle

Nella proposta di PRT si riconoscono le criticità derivanti dagli accessi incontrollati di autovetture nelle testate di Valle nei periodi di afflusso turistico, auspicandone la regolamentazione e prendendo ad esempio la limitazione degli accessi al Lago di Braies in Alto Adige.

La Regione Valle d'Aosta dispone, peraltro, di una buona base normativa per intervenire in tale senso, rappresentata dalle LR 20/1996 *“Istituzione di una tariffa d'uso su strade di competenza comunale e regionale interessate da elevata congestione di traffico veicolare.”*

Nel caso di Ayas, oltre alla istituzione della ZTL e al divieto di accesso a Saint-Jacques operante nei mesi di luglio e agosto, **va valutata la realizzazione di un parcheggio di interscambio con il rafforzamento dei servizi di navetta in prossimità del cimitero di Champoluc**, a maggior ragione con l'istituzione dei parcheggi a pagamento a Champoluc e Frachey.

2.7 Accessibilità universale

In tema di accessibilità universale il PRT richiama opportunamente la necessità di un approccio pro-attivo e sinergico da parte delle amministrazioni comunali, delle aziende di trasporto, di soggetti economici privati, delle Associazioni del terzo settore e dei cittadini, indicando una serie di azioni prioritarie.

Un esempio di mancate sinergie si ha in tema di offerta turistica connessa con l'utilizzo degli impianti di risalita. La Funivia Staffal/Sant'Anna in comune di Gressoney-La-Trinité è accessibile alle persone in carrozzella, salvo non potersi muovere una volta giunti nello splendido pianoro che si affaccia sul massiccio del Monte Rosa, con la chiesetta ove sostò nel luglio 2001 Papa Wojtyla. Sarebbe sufficiente un intervento di poche migliaia di euro per rendere accessibile il breve percorso dalla stazione di arrivo della funivia alla chiesetta per le persone con difficoltà motorie e visive. Terrazzo privato dal quale si può godere di uno spettacolo della natura indimenticabile.

Inoltre, fra le azioni prioritarie, quella per *“l'attrezzaggio delle flotte ferroviaria e automobilistica”* richiede attivazioni urgenti sui mezzi adibiti ai servizi vallivi di navetta.

2.8 Contrasto allo spopolamento

Il PRT indica fra gli obiettivi generali (O.G.3) il *“Contrasto allo spopolamento delle aree interne e più svantaggiate”*.

Nell'ambito di una crisi demografica generalizzata, i servizi di mobilità sono essenziali per garantire la residenzialità nei comuni collocati lungo le Vallate laterali in una fase storica ove nelle stazioni turistiche maggiori **la rendita immobiliare e la finanziarizzazione dell'economia stanno ostacolando l'insediamento di nuovi nuclei familiari e la residenza dei lavoratori dipendenti**. Tralasciando in questa sede l'urgenza di politiche per favorire il recupero edilizio a favore della residenzialità sul territorio regionale, si evidenzia la necessità di favorire gli spostamenti di lavoro lungo le Vallate laterali sia agendo sugli orari e la frequenza dei servizi di linea sia sulla flessibilità e l'innovazione del trasporto pubblico.

SEGUONO ALLEGATI ILLUSTRATIVI TRASMESSI DIRETTAMENTE ALLA STRUTTURA REGIONALE PROPONENTE.”;

Gruppo politico Valle d'Aosta Aperta

“1. Premessa e descrizione sommaria del contesto

Nell'autunno del 2024 è stata avviata la fase istruttoria relativa alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e di Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA) per l'elaborazione del Piano Regionale dei Trasporti 2035, successivamente indicato come Piano.

Con la presente nota il Gruppo Politico Valle d'Aosta Aperta, formato da Area Democratica Gauche Autonomiste, Ambiente Diritti ed Uguaglianza - Sinistra Italiana e Movimento 5 Stelle, propone una serie di osservazioni e indicazioni al fine di chiarire e approfondire alcuni temi.

In termini preliminari e trasversali gli elaborati presentati sono a nostro avviso privi di valore, significato e consistenza, sia sotto il punto di vista metodologico sia sotto quelli di merito e dettaglio. In particolare manca

una visione generale, una strategia di realizzazione e non vi è traccia di un cronoprogramma almeno sugli interventi principali, indispensabili per un documento pianificatorio. Assente totalmente un'analisi di contesto; rispetto agli obiettivi generali e specifici non ritroviamo i tempi e i costi previsti per la realizzazione degli stessi, gran parte degli interventi sono legati a proprietà di altri enti, concessionari o gestori e diversi di questi sono in aperto contrasto con le normative regionale, nazionale ed europea, nonché con i diversi piani approvati dal 2016 ad oggi.

La mobilità è un tema centrale nella vita dei cittadini e dovrebbe essere uno dei punti principali dell'agenda della Pubblica Amministrazione, ma in questo documento dall'orizzonte temporale ultradecennale, non si intravede alcuna efficace azione volta a migliorare l'attuale situazione.

Nel Piano troviamo inoltre opere relative allo scenario evolutivo (oltre il 2035). Questo potrebbe voler dire che quanto previsto, senza questa specifica, dovrebbe essere attuato entro il 2035 e lo riteniamo assai improbabile.

L'attuale chiusura delle tratte ferroviarie Ivrea-Aosta e Aosta-Pré-Saint-Didier, insieme ai lavori nel Tunnel del Monte Bianco, ai contenziosi in essere rispetto al Traforo del Gran San Bernardo, alle limitazioni e alle problematiche dell'autostrada A5, alle criticità sui vari tratti della statale e alla collocazione e conformazione del nostro territorio imporrebbero una maggiore attenzione alla pianificazione, mentre questo "piano" non definisce le priorità e non risponde a strumenti minimi di programmazione (Gant, Pert, R.O.) e di controllo dei risultati (tempi/costi).

Nei paragrafi successivi analizzeremo nel dettaglio i punti di criticità che evidenziamo in questo Piano precisando che risulta difficile potersi esprimere invece rispetto alla visione generale viste le mancanze citate in premessa e per cui sarebbe importante prevedere le seguenti azioni:

1. promuovere uno studio serio e approfondito sui dati di contesto degli ultimi cinque anni sulla mobilità in Valle d'Aosta considerando il contesto SPAZIALE in cui il territorio regionale è inserito (in particolare vincoli, rischi ed opportunità) e il contesto TEMPORALE riferito alle nuove sfide da affrontare e ai trend demografici, economici, sociali, tecnologici ed ambientali che impongono nuove strategie ed evitano l'obsolescenza o l'inutilità di alcune opere rispetto alle esigenze future;
2. predisporre un quadro di raffronto e di compatibilità con le vigenti normative, con i Piani aziendali e gli altri Piani Strategici Regionali tenuto conto che, come evidenzieremo successivamente, riscontriamo contraddizioni concettuali, sistemiche e anche di dettaglio;
3. definire un approccio "sistemico" dal quale far discendere soluzioni specifiche alle criticità attuali e alle esigenze previste con criterio logico e non basate su presupposti estemporanei;
4. specificare se i diversi interventi hanno visto il coinvolgimento dei proprietari o gestori delle diverse infrastrutture, degli Stati coinvolti nonché degli enti territoriali interessati;
5. esplicitare la strategia e visione nella sua interezza, prevedendo una strutturazione di azioni e priorità di intervento con l'indicazione in termini di:
 - tempo,
 - valori economico/finanziari,
 - strutturazione/articolazione di obiettivi/risultati,
 - costi/benefici,
 - triplice sostenibilità e Life Cycle Assessment.

Dall'analisi della documentazione rileviamo che le soluzioni proposte per le questioni e le problematiche della tematica dei trasporti nella nostra regione risultano essere inadeguate e in alcuni casi anche anacronistiche, solidamente ancorate ad un passato in fase di obsolescenza, proprio a causa delle trasformazioni in atto, rapide come mai prima d'ora.

Nonostante nel Piano ritroviamo proprio come obiettivo strategico la risposta ai cambiamenti climatici gli interventi ipotizzati prevedono la realizzazione di nuove strade, funivie o infrastrutture; interventi che sono proprio in aperto contrasto con quanto definito nel Green New Deal, nei vari Piani nazionali e nella Strategia Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici della Valle d'Aosta.

Infine manca un capitolo dedicato ai trasporti della città di Aosta, come sempre tenuta a margine non considerando che la viabilità del Capoluogo regionale riguarda gran parte della popolazione vuoi perché vi risiedono, vuoi per la concentrazione dei servizi (ospedale, scuole, uffici ..).

2. Osservazioni e chiarimenti

In termini generali si ritiene necessario integrare, confrontare, rivedere e/o implementare il Piano per i seguenti aspetti:

- Visione generale del sistema trasporti in Valle per definire le priorità e la sostenibilità di questa pianificazione che dalla documentazione in possesso non sembra essere garantita.
- Sempre in termini di azioni per la realizzazione, il Piano deve fornire indicazioni operative, anche di prospettiva a medio o lungo periodo, che fissi obiettivi precisi da raggiungere.
- Il Piano deve inoltre necessariamente tenere in maggiore considerazione le indicazioni contenute nei diversi documenti di pianificazione e nelle diverse leggi e direttive vigenti che comunque andrebbero aggiornati e rivisti alla luce delle scelte in totale contrasto con la normativa.

In termini più specifici e di dettaglio nel seguito si fa riferimento ai singoli interventi proposti e si indicano puntualmente alcuni aspetti da chiarire ovvero approfondire in aggiunta a quanto esplicitato nelle premesse e nelle osservazioni più generali.

TRAFFICO E VIABILITA'

Alla luce di quanto sopra esposto, nessuna delle soluzioni proposte per le principali situazioni problematiche evidenziate dal Piano può essere considerata e valutata “per sé” e quindi sia “degnata di Osservazioni”.

Ciò nonostante, a titolo di esempi non esaustivi, può essere di stimolo per gli estensori del documento e per i decisori politici porre le seguenti note in riferimento ad alcuni punti della relazione generale del Piano.

PUNTO 4.3. - TRAFORO DEL MONTE BIANCO

La separazione delle corsie di marcia del Traforo del Bianco va chiamata con il suo nome: **raddoppio del Traforo.**

L'ipotesi di raddoppio che in passato aveva visto la contrarietà del Consiglio regionale vede, in questo Piano, invece il vergognoso sostegno anche di consiglieri regionali che, un tempo, sostennero persino le mobilitazioni popolari contro il ritorno del traffico pesante o che, nella scorsa legislatura e nei programmi elettorali del 2020, presentavano iniziative e dichiaravano la contrarietà al raddoppio. Il Piano vagheggia un aumento della resilienza del traforo senza curarsi della resilienza del territorio e dei suoi abitanti. Il vero obiettivo del raddoppio è rendere nuovamente competitiva l'infrastruttura rispetto a quelle concorrenti del Frejus e del Brennero. Il nostro Tunnel si sta specializzando nel traffico leggero e locale; la Regione dovrebbe promuovere e accompagnare questa deriva.

Il trasporto di merci deve essere sempre più indirizzato su ferro e non su ruota, costruire nuove infrastrutture che hanno come obiettivo quello di andare nella direzione opposta non è sensato né dal punto di vista della sicurezza delle strade, né dal punto di vista della qualità dell'aria della nostra regione, né della mitigazione del cambiamento climatico.

Oltre a tutto questo è da rilevare che l'ipotesi del raddoppio:

- è contraria alle politiche europee sull'ambiente e ai trasporti (si veda anche la Convenzione delle Alpi);
- contraddice i principi di sostenibilità ambientale, sia per la fase di costruzione che in quella di esercizio;
- vede la netta contrarietà della Francia, in ragione delle caratteristiche della Vallée de l'Arve, il traffico veicolare risulta meno facilmente gestibile e comporta effetti ambientali peggiori;
- non definisce il rapporto benefici/costi.

La Regione dovrebbe quindi prevedere reali misure di resilienza rispetto ai periodi di chiusura del Traforo e ai brevi periodi di code intense; a titolo di esempio, si propone: individuazione (anche fuori valle) di aree di regolamentazione e sosta dove far sostare i mezzi in caso di coda al traforo; sistemi di informazione e controllo per evitare che i flussi di traffico internazionale compromettano la viabilità locale. Nel Piano, non si dimostra adeguatamente l'affermazione secondo cui il raddoppio del traforo non comporta l'aumento del traffico.

Da evidenziare, infine che le esigenze di sicurezza non possono costituire motivo valido per il raddoppio, previo ovviamente gli opportuni adeguamenti tecnici e strutturali del tunnel. Pur considerando infatti la costanza del traffico (certo non garantita, visti i trend socio demografici ed economici), la transizione verso la propulsione elettrica garantisce un minore tasso di incendio dei veicoli; la transizione verso la guida assistita e autonoma garantisce un minore tasso di incidentalità. È quindi altamente probabile che a eventuale raddoppio realizzato si dimostri la sua totale inutilità.

I lavori del raddoppio comporteranno un prezzo ambientale ed economico importante per il territorio della Val digne, nonché un aumento significativo del pedaggio. Ipotizzare il raddoppio del pedaggio è il minimo possibile. Considerando anche costi e tempi dell'intervento strutturale e la possibile diminuzione del traffico, sia quella “naturale” per il calo demografico, sia per la perdita di competitività conseguente all'aumento va considerato più probabile un range tra 4 e 5 volte il valore attuale (ovviamente senza considerare il tasso composto di inflazione).

Rispetto al traffico veicolare inoltre nel Piano non si rileva la misura, utile per l'ambiente e la sicurezza dei trasporti, di obbligatorietà, almeno per alcuni periodi dell'anno, del transito dei TIR in autostrada anziché sulla strada statale.

TRAFORO DEL GRAN SAN BERNARDO

Completamente assente nel Piano questa via di collegamento strategico tra la Valle d'Aosta e il Canton Vallese e importante via stradale percorsa ogni giorno da frontalieri, turisti e merci provenienti da/verso l'Italia verso/da tutto il Nord Europa. A parte le poche righe inserite al punto 4.1. della relazione generale in cui nell'inquadramento si dichiara "l'aumento dell'efficienza del Traforo del Gran San Bernardo e della sua interoperabilità rispetto al Traforo del Monte Bianco (sistemi di gestione e re-indirizzamento dei flussi, piani tariffari, aree di regolazione del traffico dei mezzi pesanti)", non si ritrova nulla rispetto alla risoluzione delle numerose problematiche in essere quali la proroga della concessione, i lavori della soletta e del relativo raccordo autostradale di accesso al Traforo.

4.4 MIGLIORAMENTO DELLA CAPACITA' DI DEFLUSSO DELLA A5 TRA CHATILLON E IL CONFINE REGIONALE.

Rispetto ai dati analizzati sui fenomeni di esodo e controesodo del traffico turistico rileviamo che, ancora una volta, a parte l'annuncio del "rafforzare una mobilità resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile" nulla viene proposto rispetto a questo obiettivo e la risposta risulta essere piuttosto limitativa e volta ad aumentare il traffico su gomma e spostare il problema al di fuori dei confini regionali. Analizzare soltanto i dati del tratto compreso tra Verrès e Pont-Saint-Martin vista la presenza di molti comprensori sciistici in Alta Valle o in Centro Valle; non prendere in considerazione le problematiche relative allo svincolo di Quincinetto, al viadotto Chiusella e ai continui restringimenti che vediamo lungo il percorso; non conoscere le interlocuzioni con le concessionarie autostradali (ben sapendo che gli investimenti sui tratti di competenza non possono che far aumentare ancora le tariffe) non può permettere di arrivare alla risoluzione del problema riscontrato in questo punto del Piano.

L'ipotesi di una nuova galleria nel tratto HONE-DONNAS, ancorché non comprendiamo perché venga inserita visto che viene evidenziato che "NON costituirà parte dello Scenario di Piano assoggettato a VAS, ma dello scenario evolutivo (oltre il 2035)" inoltre rappresenta una soluzione:

- economicamente insostenibile perché finalizzata esclusivamente a soddisfare un'esigenza "di punta", contraria quindi ad ogni logica di economia dei servizi
- ambientalmente ingiustificabile perché i tempi di "ammortamento" diventeranno letteralmente infiniti poiché il traffico, al tempo della messa in servizio sarà già in buona parte a propulsione elettrica
- che NON massimizza lo sfruttamento dell'infrastruttura esistente che, appunto, è e sarà mediamente molto al di sotto del livello di saturazione
- che sarà a carico degli utenti dell'autostrada imponendo un aumento delle tariffe.

Assurdo continuare a ragionare sugli investimenti nelle infrastrutture per gli autoveicoli, il problema della viabilità in quella zona della Valle può essere facilmente risolto diminuendo il costo autostradale per evitare che le persone scelgano sempre e comunque la statale al posto dell'autostrada.

4.5.2. COMPLETAMENTI DELLE RAMPE DEGLI SVINCOLI DI ENTREVES, COURMAYEUR E MORGEX

L'intervento viene solo citato, senza che se ne fornisca una descrizione adeguata o un'analisi rispetto agli effetti ambientali e paesaggistici e agli eventuali vantaggi per la comunità. L'unico riferimento, rispetto ad Entreves, è reperibile a pagina 109 della VINCA, da cui risulta un intervento assolutamente impattante, comprensivo di un parcheggio d'interscambio. Non viene nemmeno precisato se tale proposta sia stata condivisa con gli enti locali interessati. In particolare, rispetto ad Entreves, va chiarito se si tratti della riproposizione della rotonda a suo tempo contestata da Comune e comitati. L'intervento, non sufficientemente motivato e illustrato, va quindi stralciato.

Lo svincolo di Morgex, potrebbe risultare opportuna per la comunità dato che l'unica uscita potenzialmente utile è quella a Morgex (per i veicoli entrati ad Entreves e diretti verso Aosta), nel caso eccezionale di chiusura della SS 26 per motivi di protezione civile. Anche in questo caso, però, la documentazione non pare sufficientemente chiara.

4.5.3. HUB INTERMODALE DI AOSTA

Evidenziamo che questa proposta di casello di uscita ad Aosta (zona F8) oltre ad essere slegata da tutto il resto del Piano, è carente rispetto all'effettiva utilità, al numero dei posti auto ipotizzati e al rapporto costi-benefici tenuto conto della vicinanza dei caselli di Aosta Est e Aosta Ovest. Il raffronto poi con Scandicci sembra essere poco attinente considerati i numeri totalmente diversi. In un primo momento poi l'Hub era pensato

collegato alla rete stradale urbana della città di Aosta, mentre ora vediamo un ripensamento, ma non intravediamo la motivazione.

4.6. REVISIONE DEI PEDAGGI AUTOSTRADALI

Rispetto alla valutazione della riduzione dei costi paventata nel Piano rileviamo che è un tema molto dibattuto che non ha mai trovato grandi soluzioni. Com'è noto la Regione è un socio di minoranza che non rientra nelle pattuizioni. Le concessioni sono concessioni statali, vigilate dal Ministero dei lavori pubblici e quindi non si comprende quali novità siano accorse in questo senso.

Non si comprende inoltre perché si prenda a titolo esemplificativo il tratto Châtillon-Milano, la cui distanza peraltro da casello a casello è pari a 178 km e il pedaggio non è di 20,80€, ma 21,60€. In ogni caso se si calcola da Aosta Ovest a Ghisolfia i km sono 186 per un costo di 26,5€ di pedaggio, pari a 0,14 €/km.

Anche rispetto alle considerazioni sulla tratta Aosta Ovest / Entrèves non si comprende perché non siano riproposte sulla tratta Aosta Ovest / Quincinetto. Quanta gente prende la statale? Quanti turisti che scendono dalle vallate?

L'analisi dei dati del traffico riportata nelle pag. 34-35-36-37 e 38, indispensabile per portare avanti qualsiasi ragionamento, appare inoltre non essere in linea rispetto a quanto si può rilevare dai bilanci della società. Ricordiamo poi che la concessione di RAV è in scadenza al 2032 quindi sarebbe importante comprendere se le proposte inserite nel piano siano state concordate con il Ministero o con la Società.

Questo punto necessita anche di un'osservazione politica di respiro nazionale.

Nell'Allegato al Def 2024 "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica" si preannunciava una proposta di revisione del sistema delle concessioni autostradali " volta a superare le criticità dell'attuale regolamentazione tra le quali, in particolare, si evidenzia: una rete infrastrutturale ormai datata; una provvista finanziaria nei piani economici finanziari (PEF) dichiarata dai concessionari non sufficiente; tariffe di importi diversi tra le varie concessioni; una suddivisione per tratte affidate in concessione non coerenti rispetto alle recenti indicazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART). Per ovviare a quanto esposto si ritiene necessaria una riforma organica, che possa permettere una equa perequazione economica all'interno dell'intera rete autostradale e consentire i necessari investimenti, per riportare alla piena efficienza funzionale le infrastrutture in tempi certi, con una definizione inderogabile dei rischi e dei soggetti che devono accollarseli, nel pieno rispetto dell'apertura del mercato e della concorrenza "(fonte: <http://documenti.camera.it/leg19/dossier/pdf/Am0058.pdf>)

Con riguardo a quanto già trattato nel 2018, e anche in passato, occorre valutare la possibilità di rivedere la concessione della tratta autostradale della Valle d'Aosta per addivenire ad una diminuzione dei costi del pedaggio e consentire un maggior protagonismo della nostra regione, oggi relegata ad essere un semplice socio (qui di seguito il link dell'audizione del 2019 <https://www.gazzettamatin.com/2019/01/21/autostraderegionalizzazione-per-calmierare-i-prezzi/>)

Nel Piano risulta assente la proposta di corse autostradali dirette Morgex/ Aosta, pensate per i pendolari

5. FERROVIA

Molte delle proposte presentate in questo capitolo risultano essere in contrasto con la normativa e i piani strategici vigenti quali la legge regionale 22/2016, l'accordo quadro tra la Regione e RFI sottoscritto nel 2017, il programma strategico di interventi per la Ferrovia del 2019, la Roadmap Fossil Free e il piano industriale delle Ferrovie dello Stato.

5.2. COLLEGAMENTO AOSTA / PRE'-SAINT-DIDIER - COURMAYEUR

La soppressione della **LINEA FERROVIARIA AOSTA / PRE'-SAINT-DIDIER**, oltre a contrastare con la vigente normativa regionale (l.r. n. 22/2016) e le politiche europee di promozione del trasporto pubblico su ferro, non pare adeguatamente motivata. Il Piano glissa sul fatto che i costi per l'adeguamento della linea non sono a carico della Regione, ma delle Ferrovie e dello Stato. Ugualmente, nella scelta tra ferrovia e il sistema BRT (un bus più o meno ecologico che dovrebbe poter circolare su un percorso dedicato), non si valuta con la dovuta attenzione il fatto che la linea ferroviaria sia già esistente. Lo smantellamento di un'infrastruttura è quasi sempre un errore strategico, soprattutto se si considera che solo 9,9 del nuovo sistema BRT sono previsti sul sedime della Linea ferroviaria Aosta – Pré-Saint-Didier mentre la maggior parte, ovvero 30,9 Km, su strada (SS.26 e SS.26 Dir.), con le conseguenti criticità rispetto ai tempi di percorrenza. Manca un puntuale confronto rispetto alle spese di gestione dei due sistemi. La ferrovia, inoltre, resta più competitiva rispetto alla capacità di trasporto. Da evidenziare, inoltre la criticità del trasporto pubblico su gomma nel reperimento di autisti, aspetto che anche recentemente ha compromesso la resilienza del sistema regionale dei trasporti.

Non c'è un vero studio di fattibilità per il ripristino della linea ferroviaria fino a Pré-Saint- Didier e prolungamento della linea ferroviaria da Pré-Saint-Didier a Courmayeur. Perché nel 2019 l'assessore

afferitava che si voleva procedere con l'ammodernamento della linea e ora invece ritratta per gli ormai costi esorbitanti? Anche le dichiarazioni di ottobre 23 non fanno luce su quale sia l'effettiva volontà dell'assessore dei trasporti e della giunta nei confronti di un'infrastruttura di vitale importanza per la mobilità sostenibile dell'Alta Valle. Bisogna inoltre evidenziare che i costi per la riapertura e l'ammodernamento della tratta Aosta / Pré-Saint-Didier sono inseriti nel Piano industriale delle Ferrovie dello Stato e quindi non sono a carico della Regione.

Inoltre la linea potrebbe essere adibita anche al viaggio con treni storici in accordo con Fondazione FS nei periodi estivi o nei fine settimana. Una proposta che sta prendendo piede in diverse località d'Italia.

Mentre è incomprensibile come l'ANAS, che ha dato parere negativo all'ampliamento della piattaforma della ss. 26 dir tra Pré-Saint-Didier ed Entrèves per il tram-treno facendo lievitare i prezzi dell'opera, consenta invece una corsia da Villeneuve a Courmayeur per il BRT.

Poco chiara inoltre la realizzazione di una **PISTA CICLABILE** e di un **METROBUS** sul sedime ferroviario in cui non si indicano chiaramente le soluzioni previste, limitandosi a sottoporre ipotesi di mezzi di trasporto che, apparentemente, possono essere utilizzati solo in autostrada, visto che la SS 26 presenta tratti con pendii ripidi, spazi ridotti in cui non si possono ampliare le careggiate, rotonde e gallerie impercorribili per mezzi BRT...

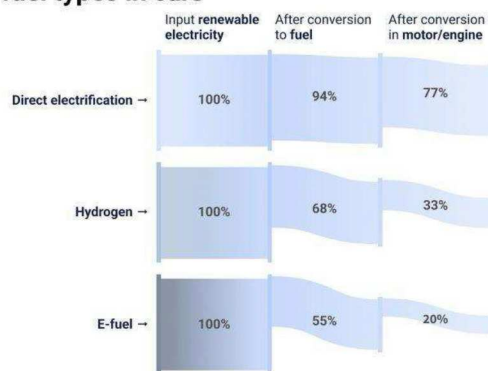
Nello specifico, inoltre, le possibili soluzioni devono discendere dagli obiettivi. Per esempio, sarebbe auspicabile porre obiettivi di:

- tempo di viaggio intorno ai 30 minuti (per il percorso senza fermate intermedie)
- frequenza in funzione della capacità di carico e delle previsioni di traffico su base oraria
- prezzi paragonabili al costo del trasporto privato
- interconnessione efficace con gli orari del trasporto ferroviario verso Torino e Milano e con i parcheggi auto/pullman in Aosta Est o diretti nelle vallate laterali

Il metrobus proposto nel Piano prevede inoltre un'alimentazione a l'idrogeno o a biometano. La Valle d'Aosta è una regione che riesce a produrre il 100% del suo fabbisogno di energia elettrica da fonti di energia rinnovabile e per quelle che sono le tecnologie attuali la direzione verso cui muoversi è quella. Quindi molto meglio filobus elettrici o direttamente autobus elettrici. In tal senso costruire infrastruttura per filobus o rendere Valle d'Aosta innovativa come alcune zone della Germania che hanno colonne di ricarica super rapida a 100KW/h o addirittura a 1MW/h.

Questi in foto sono dei punti di ricarica installati 3 anni fa a Milano che in 5/8 minuti ricaricano bus per 200 Km. Fondamentale sede propria per garantire velocità al trasporto pubblico locale.

Estimate of average efficiency of different fuel types in cars



Source: Transport and Environment, based on data from Worldbank (2014), Apostolaki-Iosifidou et al. (2017), Peters et al. (2017), Larmanie et al. (2012), Umweltbundesamt (2019), National Research Council (2013), Ricardo Energy & Environment (2020), Delgado et al. (2017).

T&E

Questo è un grafico di Transport and Environment che mette in luce la perdita di energia nei vari passaggi con utilizzo diretto dell'energia o con idrogeno e e-fuel. Mette in luce il perché il passaggio all'elettrico è molto più sensato di elettrico o e-fuels.

5.3. RIORGANIZZAZIONE DELLA STAZIONE DI AOSTA

Rispetto all'attraversamento a raso della ferrovia rimandiamo alle osservazioni riferite al punto precedente e rileviamo che se si andasse alla dismissione della linea Aosta- Pré- Saint-Didier sarebbe necessario mantenere uno spazio di manovra per l'altra tratta e distanze di sicurezza che non permetterebbero l'attraversamento dove ipotizzato. L'attraversamento a raso potrebbe quindi creare una criticità a livello di sicurezza e regolarità di

esercizio. Rimaniamo contrari a questa proposta che invece potrebbe essere rivista con un sovrappassaggio accessibile.

6.2. INTEGRAZIONE TARIFFARIA TRA TUTTI I VETTORI DELLA RETE TPL

Nel Piano non si trova traccia di un ragionamento sulla gratuità, almeno per alcune categorie della popolazione, come anziani e giovani, del TPL. Questo è sicuramente un limite che dovrebbe invece individuare misure per promuovere il trasporto pubblico in alternativa all'auto privata. La gratuità, prevista durante il periodo Covid, ha dato buoni risultati rispetto all'impiego dei mezzi ed è risultata sostenibile per il bilancio regionale. (Su questo punto si segnala come la città di Genova abbia avviato, in corso di sperimentazione per tutto il 2024, un'iniziativa che punta a migliorare la mobilità urbana consentendo a tutti i residenti la gratuità di tutti i mezzi pubblici e questo ha portato ad un incremento dell'utilizzo del TPL da parte dei cittadini genovesi e una diminuzione significativa del trasporto privato)

6.5. IMPIANTI A FUNE

Nel Piano ritroviamo due impianti a fune, i collegamenti tra Pila e Cogne e tra la Val d'Ayas e la Valtournenche, che vengono giustificati con le strategie di riduzione dell'accessibilità automobilistica alle testate delle valli. Una giustificazione poco coerente e veritiera.

Per quello che riguarda Cogne ad esempio può essere ridotta l'accessibilità automobilistica alla testata di Valle solo se il Piano prevedesse la chiusura della strada e l'accesso al paese solo con la telecabina, soluzione che non ritroviamo e che chiediamo venga meglio esplicitata. Questa soluzione porterebbe inoltre ad una limitazione dei giorni di accesso alla località di Cogne (chiusure delle varie telecabine) e delle persone da trasportare (cardiopatici e anziani difficilmente potrebbe sostenere un viaggio di questo tipo). A nostro avviso, è del tutto evidente che l'unica riduzione che si possa pensare in termini di traffico è quella riferita a turisti che soggiornando a Cogne decidono di andare a Pila a sciare e anche in questo caso chiederemmo di conoscere una quantificazione. Abbiamo seri dubbi che chi risiede a Cogne e lavora ad Aosta ad esempio sceglierà come mezzo 9 tronchi di telecabina, ma anche in questo senso vorremmo fosse esplicitata meglio la strategia esposta nel Piano. Per quello che riguarda Ayas e Valtournenche rispetto alla riduzione dell'accessibilità automobilistica, lo stesso Studio di fattibilità del nuovo impianto prevede un aumento del flusso automobilistico, la viabilità attuale è già congestionata nei periodi di punta -senza aver ancora costruito l'impianto di collegamento. Per Ayas lo Studio della Monterosa parla di un aumento del traffico veicolare ed emissioni, una carenza di parcheggi e l'esigenza di un nuovo parcheggio a Frachey per 2360 posti auto. Andrebbe quindi esplicitato, come nel caso dell'altro collegamento, la strategia per ridurre il traffico nelle testate di Valle.

Altra giustificazione ai collegamenti è la creazione di circuitazioni che mettano a sistema i Comprensori turistici Valdostani con proiezioni interregionali e transfrontaliere. In questo senso vorremmo ricordare il "flop" della nuova e blasonata funivia Matterhorn Alpine Crossing tra Zermatt e Cervinia, inaugurata nel luglio 2023 e costata "solo" circa 47 MEUR.

Ricordiamo inoltre che prima di pensare a nuovi studi e progetti sarebbe importante verificare la percorribilità giuridica delle opere che si vogliono realizzare tenuto conto della collocazione in zone ZPS o zone Natura 2000, e la fattibilità tecnica della linea Cogne-Couis visto lo studio SIF del 2018 che nelle conclusioni poneva diverse criticità quali l'attraversamento della linea elettrica ad alta tensione "Superphénix", le caratteristiche geotecniche dei punti di intestazione dei sostegni che appaiono, da un primo esame preliminare, ubicati in zone di elevata criticità, ...

(L'aspetto tecnico più rilevante e non approfondito nel dettaglio è la fattibilità tecnica della linea Cogne - Couis. Sarebbe quindi opportuno approfondire lo studio geotecnico delle aree di intestazione dei sostegni ed approfondire la fattibilità funiviaria rispetto alle innovazioni tecnologiche necessarie, eventualmente attendendo che siano sperimentate positivamente altrove. Nel caso in cui non fossero superabili le criticità tecniche sulla linea Cogne – Platta, e qualora si voglia comunque realizzare il collegamento, potrebbe essere necessario lo spostamento della linea sul precedente tracciato, con arrivo al Col Chasèche, con conseguente rivisitazione delle scelte di sviluppo del comprensorio di Pila.)

In conclusione, rispetto al **nuovo impianto funiviario di Cime Bianche** si evidenzia la necessità – pena l'illegittimità del PRT – dello **stralcio** di tale intervento dal PRT stesso in quanto:

- il PRT, ai sensi del combinato disposto della Legge regionale 1 settembre 1997, n. 29 Norme in materia di servizi di trasporto pubblico di linea e della Legge regionale 8 ottobre 2019, n. 16 Principi e disposizioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile, non ha per oggetto gli impianti a fune, con l'unica eccezione di quelli aventi funzione di trasporto pubblico locale. L'impianto di Cime Bianche avrebbe la funzione turistica di collegare i comprensori sciistici e non quello di trasporto pubblico locale (definizione che non si può assegnare

ab libitum). Coerentemente, il legislatore regionale ha modificato la l.r. n. 29/1997, stralciando gli impianti a fune, a cui fa invece riferimento la Legge regionale 18 aprile 2008, n. 20 Disposizioni in materia di concessione e costruzione di linee funiviarie in servizio pubblico per trasporto di persone o di persone e cose. In particolare, l'impianto di Cime Bianche non può rientrare nella categoria 1 di cui all'art. 2 comma 1 lett. a), ossia "la prima (categoria di impianti a fune) comprende le linee che da sole, in proseguimento o in parallelo con altre linee di trasporto in servizio pubblico, costituiscono un collegamento fra strade o ferrovie e centri abitati o fra i centri abitati, realizzate mediante impianti dotati di veicoli chiusi, le cui caratteristiche sono definite con deliberazione della Giunta regionale, da adottarsi entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge". Solo queste linee sono soggette all'art. 3 della citata legge: "Le linee funiviarie appartenenti alla prima categoria sono realizzate in conformità alla pianificazione regionale relativa al piano di bacino di traffico di cui all'articolo 6 della legge regionale 1° settembre 1997, n. 29 (Norme in materia di servizi di trasporto pubblico di linea)".

• in ogni caso, l'art. 2 della cit. l.r. n. 29/1997 prevede al comma 2 che "Il piano regionale dei trasporti e della comunicazione è predisposto dalla struttura regionale competente in materia di trasporti, in coerenza con i contenuti del piano territoriale e paesistico della Valle d'Aosta, ed è approvato dal Consiglio regionale". Ebbene, il nuovo impianto di Cime Bianche – proprio in quanto nuovo impianto - non risulta possibile, compatibile e quindi coerente rispetto al vigente PTP approvato con L.R. 13/1998.

7.4.2 COLLEGAMENTI CICLOPEDONALI INTERVALLIVI

Il collegamento Ceresole reale - Pont e quello tra Gressoney-Saint-Jean – Brusson attraverso il Col Ranzola vengono esplicitati nel Piano come interventi con caratteristiche esclusivamente escursionistiche ciclopedonali in aperto contrasto con le richieste avanzate al FOSMIT o le dichiarazioni pubbliche rese dai componenti della Giunta regionale.

Non classifichiamo come collegamenti ciclopedonali quelle che sono opere di puro marketing turistico.

Ricordiamo inoltre che il tracciato previsto tra Gressoney-Saint-Jean - Brusson ricade in un'area sensibile dal punto di vista paesaggistico ed ambientale e colloca l'opera su terreni "sedi di frane", a rischio valanghe ed inondazioni.

8. ACCESSIBILITA' UNIVERSALE.

Questo capitolo risulta essere piuttosto scarno e generico.

Gli adempimenti previsti rispetto al servizio pubblico e non solo, sono contemplati nella normativa vigente, in particolare, nel Regolamento (UE) N. 181/2011 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.

I Regolamenti comunitari contengono, poi, un esplicito invito a enti gestori e vettori affinché si confrontino con le organizzazioni che rappresentano le persone con disabilità o persone a mobilità ridotta (PRM) e collaborino quantomeno sui seguenti aspetti:

- definizione delle condizioni di accesso non discriminatorie al servizio di trasporto per i PRM;
- definizione degli standard di qualità dell'assistenza per i PRM;
- formazione e aggiornamento del personale che presta assistenza diretta ai PRM e del personale che lavora a diretto contatto coi passeggeri, con riferimento alle esigenze specifiche dei PRM e alle modalità di rapportarsi ad essi

Da ultimo il Decreto Legislativo 27 maggio 2022, n. 82, che recepisce la direttiva (UE) 2019/882 (European Accessibility Act), stabilisce che i requisiti di accessibilità si applicano a numerosi aspetti dei servizi di trasporto passeggeri, tra cui, oltre naturalmente ai mezzi:

- Siti web delle aziende di trasporto;
- App mobili e altri servizi digitali per dispositivi mobili;
- Biglietteria elettronica e servizi di biglietti elettronici;
- Informazioni sui servizi di trasporto, incluse quelle in tempo reale.

10. MIGLIORAMENTO RESILIENZA

Considerati i dati presenti in questo capitolo del Piano non possiamo non rilevare con grande stupore, soprattutto visto l'evento alluvionale del 29 giugno 2024, l'assenza di una visione rispetto al futuro della via ferrata che collega Acque Fredde con Cogne attraverso la **GALLERIA DEL DRINC**, una via di collegamento e di fuga usata da sempre e fino al 2008 in caso di calamità (frane, grandi nevicate, alluvioni...). Da tempo si cerca di contrapporre il collegamento funiviario con Pila al recupero della galleria, ma è del tutto evidente che questo tipo di collegamento non solo non può essere pensato come via di fuga per le emergenze, ma attualmente non esiste, mentre il trenino del Drinc esiste ed è sempre stato usato con questo scopo. Rispetto

alla galleria del Drinc le proposte in questi anni sono state molte e disparate: strade, gallerie di servizio, ciclabili..., ma qualunque sia la scelta è evidente che l'opera deve essere messa in sicurezza in modo da renderla utilizzabile in caso di emergenza per far transitare le persone, i mezzi d'opera, gli animali o la merce necessaria alla popolazione. E' evidente che la galleria ha anche un valore storico che deve essere preso in considerazione per un'eventuale destinazione turistica. Si chiede pertanto di far rientrare quest'opera nel Piano. In generale, rispetto ai **dissesti idrogeologici**, il PRT dovrebbe coordinarsi con un piano regionale di intervento di manutenzione ordinaria e straordinaria della viabilità regionale, in particolare di quei tratti – numerosi – a rischio frana e valanga. Una viabilità efficace è una viabilità sicura che non subisca interruzioni per smottamenti, caduta massi o rischio valanghivo. Serve un budget, serio ed importante, e una pianificazione che individui le priorità degli interventi sulle strade regionali e comunali. Recentemente, lo Stato ha avviato un'importante campagna di verifica di tutti i ponti sul territorio regionale. L'esito di questo censimento – che proseguirà con diversi livelli di approfondimento nei prossimi anni – comporta la necessità, per la Regione, di accantonare e destinare risorse economiche importanti per i lavori di messa in sicurezza e manutenzione dei ponti esistenti. Pena una limitazione del proprio sistema viario.

11. TRASPORTO AEREO

Il capitolo trasporto aereo è uno dei più poveri e miopi del Piano. Il Governo regionale, dopo aver dato per scontato il completamento dei costosi lavori già avviati, si limita a scrivere che "l'aeroporto sarà pienamente in grado di sviluppare le proprie vocazioni prioritarie", tra cui quello di "scalo per voli Charter e voli di linea stagionali". (Ricordiamo che in 10 anni di allungamento della pista non è arrivato un solo volo charter anche per criticità legate alla vicinanza alla città che non può essere sorvolata a bassa quota e per le condizioni atmosferiche - in caso di venti da Est e Ovest). Manca un ragionamento serio su quale debba essere la vocazione prioritaria dell'infrastruttura – aeroporto turistico o commerciale - e un piano su come raggiungere il fantasmagorico obiettivo di scalo per voli charter. Soprattutto, non c'è traccia nel piano di come la Regione pensi di superare le note criticità dell'infrastruttura – localizzazione, necessità di volo strumentale e alta qualificazione degli equipaggi, sostenibilità economica – rispetto alla sua destinazione ad aeroporto commerciale. La questione costi, per un traffico aereo minimo, da sola dovrebbe far desistere da questo ulteriore enorme spreco di risorse pubbliche. Affidandosi solo ad un'inesistente aeroporto regionale, il Piano manca completamente del tema relativo al collegamento della Regione con il traffico aereo nazionale e internazionale. Non c'è infatti traccia di come si pensa di collegare stabilmente la Vallée agli HUB di Torino, Milano e Ginevra. Gli aeroporti di Torino-Caselle e Milano-Malpensa offrono migliori servizi ai passeggeri e infrastrutture più affidabili per grandi velivoli. Raggiungerli velocemente ed economicamente dovrebbe essere uno degli obiettivi principali, sia per garantire l'interconnessione ai residenti, sia soprattutto per facilitare i flussi turistici verso la Regione.

L' utilizzo dell'aeroporto per i jet privati non richiede invece una linea di trasporto pubblico apposita, già presenti in Valle d'Aosta Taxi per queste evenienze saltuarie; ricordando comunque come gli spostamenti con i jet privati siano tra le più grosse cause di emissioni di CO2 in atmosfera e che sono quindi in netto contrasto con gli obiettivi di contenimento del riscaldamento climatico

Meglio lavorare a collegamenti più veloci per Milano e il resto d'Italia prevedendo anche di poter lavorare per un collegamento giornaliero con la Liguria per una direttissima treno “Mare-Montagna” che colleghi le due regioni.

Rispetto al quadro gestionale riportato nel Piano rileviamo che, rispetto allo scalo:

- gli interventi di elisoccorso in capo alla Protezione Civile debbano coinvolgere anche il Corpo dei Vigili del Fuoco non trattandosi solo di "interventi di elisoccorso in montagna (HEMS)", ma anche di attività di soccorso pubblico;

- il servizio antincendio, per cui attualmente si è decisa l'esternalizzazione a causa della mancanza dell'espletamento di concorsi per assumere vigili del fuoco pesantemente sotto organico, non può essere affidata a soggetti esterni, ma deve tornare in capo al Comando dei Vigili del Fuoco viste le competenze e professionalità acquisite e vista la vocazione di Protezione Civile dell'aeroporto.

L'aeroporto dovrebbe essere declassato ai voli medio piccoli anche al fine di valorizzare il volo sportivo e a vela che costituiva un unicum europeo.

3. Valutazioni finali

Alla luce di quanto esplicitato nella premessa e nelle osservazioni in termini generali e di dettaglio, si ritiene necessario integrare, confrontare, rivedere e/o implementare il Piano al fine di una valutazione più puntuale, all'inserimento di opere completamente dimenticate, come allo stralcio di altri interventi che con il Piano Trasporti non hanno nulla a che vedere.

Il PRT nella nostra regione dovrebbe avere rilevanza strategica perché da esso dipende il futuro della mobilità degli abitanti e dei flussi turistici, quindi con un impatto socio/economico enorme, invece è un'opera di marketing senza visione strategica. Gli interventi previsti nel Piano hanno costi enormi, sono spesso in contraddizione con la normativa vigente, devono essere concordati con enti, gestori e addirittura altri Stati, sono in gran parte inutili e non realizzabili.

Per quello che riguarda il trasporto su gomma vengono previsti molti interventi impattanti sull'autostrada e sul Tunnel del Monte Bianco non supportati da dati e costi. È evidente il non coinvolgimento della Francia, mentre sarebbe da capire se quanto previsto sull'autostrada (riduzione tariffe autostradali, nuovi caselli, nuove corsie, hub...) sia stato condiviso con il Ministero e/o con le società concessionarie. Completamente assente il Traforo del Gran San Bernardo, via di collegamento strategico.

La politica ferroviaria invece è completamente in contrasto con la normativa e i piani approvati dal 2016 ad oggi. Dopo aver ottenuto, finalmente, l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta, il Piano prevede di smantellare la tratta Aosta/Pré-Saint-Didier e spostare tutto il traffico sulla statale già ampiamente congestionata.

Il Piano inserisce poi impianti a fune e collegamenti intervallivi ciclopedonali giustificandoli come una strategia per ridurre l'accessibilità automobilistica nelle testate delle valli, ma anche in questo caso tale motivazione appare poco coerente e veritiera. Tutti gli interventi ipotizzati appaiono inoltre in contrasto con la normativa eurocomunitaria e con gli obiettivi di sostenibilità ambientale che andrebbero valutati prioritariamente per queste opere.

Sull'accessibilità universale andrebbe dedicata maggiore attenzione.

Totalmente assente nel Piano anche la Galleria del Drinc che collega Acque Fredde con Cogne, un'opera di primaria importanza per evitare l'isolamento di Cogne che, se non potenziata, andrebbe messa in sicurezza per poterla utilizzare in caso di emergenza.

Infine l'investimento nell'aerostazione e il completamento dell'aeroporto Corrado Gex non sono giustificabili né dal punto di vista economico né ambientale. Il PRT non affronta in modo critico la realtà operativa dello scalo, mostrando un evidente orientamento eterodiretto che ignora l'inefficienza, il costo e i danni ambientali di un simile investimento. Sarebbe più utile concentrare risorse su attività sostenibili e valorizzare la vocazione naturale della Valle d'Aosta come destinazione per il volo a vela e il turismo amatoriale, sfruttando il suo contesto montano unico al mondo.”;

Associazione Mountainwilderness Italia APS

“Nell'ambito del Piano Regionale di cui in oggetto, rileviamo quanto segue:

«Nel settore degli impianti a fune, il Piano prevede gli interventi di seguito elencati.

1. Redazione, entro il 2025, del PFTE per l'estensione della Telecabina Aosta – Pila – Platta de Grevon (spartiacque tra la Conca di Pila e la valle di Cogne) fino a Cogne.

2. Redazione, entro il 2025, del PFTE del collegamento funiviario tra la Val d'Ayas e la Valtournenche (Frachey – Colle superiore delle Cime Bianche).

Gli impianti a fune, nonostante il Piano ne individui solo l'ambito di realizzazione senza una precisa localizzazione, verosimilmente si estenderanno all'interno di due distinti siti Natura2000:

- ZSC – IT1202000 – Parco Naturale Mont Avic, interferenza diretta con l'intervento F1001a;
- ZSC/ZPS – IT1204220 – Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa, interferenza diretta con l'intervento F1001b» (documento VAS e VincA, giugno 2024, pag. 116).

Ricordiamo che il D.M. 17/10/2007 “Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone di protezione speciale (ZPS)”, pubblicato nella Gazz. Uff. 6 novembre 2007 n. 258 e recepito a livello regionale dal DGR 1087/2008, riporta testualmente che nelle ZPS è vietata «la realizzazione di nuovi impianti di risalita e nuove piste di sci, ad eccezione di quelli previsti negli strumenti di pianificazione generale e di settore vigenti alla data di emanazione del presente atto» (art. 5 punto m). Si tratta di un divieto assoluto non soggetto a deroghe, che non può essere eluso neppure da una valutazione di incidenza; ogni studio o progetto, destinatario di fondi pubblici, che preveda un nuovo collegamento in sito risulterebbe illegittimo e suscettibile di eventuale danno erariale.

Nello stesso documento VAS e VincA richiamato più sopra, a pag. 69 in merito al “ZSC/ZPS IT1204220 - Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa” si legge quanto segue: «Considerata la notevole estensione degli ambienti alpini di alta quota e degli ambienti periglaciali, che non trovano pari superficie su tutto il versante meridionale delle Alpi, il valore ecologico del sito è di assoluto rilievo non soltanto a livello

regionale, ma per l'intero arco alpino italiano. Occorre pertanto che queste ampie zone periglaciali rimangano esenti da alterazioni e disturbi di origine antropica».

Ciononostante, secondo quanto sostenuto nel documento “Relazione Generale – parte 2” a pag.68/69, l'intervento previsto nel Vallone delle Cime Bianche -al quale siamo particolarmente interessati dal punto di vista della protezione ambientale- risulta coerente *«con le strategie di riduzione dell'accessibilità automobilistica alle testate delle valli e di creazione di circuitazioni che mettono a sistema i Comprensori turistici Valdostani con proiezioni interregionali e transfrontaliere».*

Le ricadute del “sacrificio” di aree protette in nome di una presunta mobilità sostenibile e del collegamento tra diversi comprensori turistici, ritenute positive dall'amministrazione regionale, sono in realtà oggetto di discussione, come riportato da alcuni autorevoli pareri di senso contrario e alla luce di quanto verificato in altre regioni dell'arco alpino. Gli impianti di risalita nei comprensori sciistici non sono un mezzo di trasporto pubblico, per almeno tre motivi rilevanti: collegano luoghi che solamente gli sciatori hanno necessità di raggiungere, gli orari di esercizio non corrispondono in alcun modo alle esigenze degli utenti e infine i prezzi non sono confrontabili con quelli del trasporto pubblico.

Alla luce delle considerazioni sin qui riportate, questa associazione esprime un parere negativo in merito al Piano Regionale dei Trasporti per quanto riguarda gli impianti sopra citati.”;

Comitato Insieme per Cime Bianche

“Il sottoscritto Comitato “insieme per Cime Bianche”, comitato costituito nel 2023 che si propone statutariamente di perseguire scopi ed attività di tutela ambientale, in persona della Presidente Maria Beatrice FEDER

Premesso che

-Con delibera 825 del 25.7.2024 la Giunta Regionale ha approvato la “Proposta di Piano Regionale dei Trasporti – Relazione Tecnica illustrativa – Aggiornata a maggio 2024”.

-Con la medesima delibera è stato avviato l'iter di procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e di valutazione di incidenza Ambientale (VincA).

-Con avviso pubblicato sul sito della Regione Autonoma Valle d'Aosta è stato fissato il termine per la presentazione delle osservazioni del 30 gennaio 2025.

-Il Piano Regionale dei Trasporti (d'ora innanzi anche PRT) ex L.R. 29/197, è uno strumento di programmazione e di coordinamento dei trasporti pubblici.

-Il rapporto ambientale (RA) pubblicato sulla pagina WEB:

- Al paragrafo “3.3 Azioni di Piano e alternative localizzative” individua tra gli interventi – alla voce F1001b – **il Collegamento funiviario Saint-Jacques-des-Allemands – Cime Bianche**;
- A pag. 30 (30 di 155) afferma che “il PRT si limita ad individuare i contesti territoriali dove verranno successivamente sviluppati i progetti e a redigere **entro il 2025 il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica al fine di verificarne la effettiva sostenibilità ambientale**”. “1. Redazione del PFTE per l'estensione della telecabina Aosta – Pila –Platta de Grevon (spartiacque tra la conca di Pila e la valle di Cogne) fino a Cogne. 2. **Avvio dell'iter autorizzativo di fattibilità tecnica economica del PFTE del collegamento funiviario tra la Val d'Ayas e la Valtournenche (Frachey – Colle superiore delle Cime Bianche).**

Il Comitato osserva che:

1. Sulla Prematura individuazione dei C.D. “contesti territoriali”

L'individuazione del contesto territoriale per il collegamento tra la Val d'Ayas e la Valtournenche (Frachey – Colle superiore delle Cime Bianche), ancorché nel Rapporto Ambientale si risolve in una mera dichiarazione politica, **è prematura sotto plurimi profili.**

- a. In primo luogo, tale prematura individuazione viola l'art. 2 comma 2 della L.R. 29/197 (secondo cui “il piano regionale dei trasporti e della comunicazione è predisposto dalla struttura regionale competente in materia di trasporti, **in coerenza con i contenuti del piano territoriale e paesistico**”) Come noto il piano paesistico e territoriale contiene numerose disposizioni che ostano all'intervento.
- b. Oltre che prematuro, l'inserimento di Cime Bianche nel PTR esula dall'ambito di applicazione della legge regionale 1 settembre 1997, n. 29 Norme in materia di servizi di trasporto pubblico di linea (da leggersi in combinato disposto con la Legge regionale 8 ottobre 2019, n. 16 Principi e

disposizioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile). L'impianto di Cime Bianche ha, infatti, la funzione turistica di collegare i comprensori sciistici. Sarebbe chiaramente illegittimo per violazione di legge ed eccesso di potere il tentativo di far invece altrimenti rientrare una tale tipologia di impianto tra gli impianti a fune qualificabili come servizio pubblico.

- c. Vieppiù a tale precoce "individuazione del contesto territoriale" ostano le propedeutiche disposizioni dettate dal D.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 ("Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia dei contratti pubblici").

2. Sulla incompatibilità con il Diritto dell'Unione e con la Normativa interna di recepimento.

Va, poi, ricordato che la dichiarazione politica contenuta nel PTR si pone in palese contrasto con il Diritto dell'Unione (nella fattispecie con la Direttiva 92/43 CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi naturali e della flora e della fauna selvatiche) e con la relativa normativa di recepimento (D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357) cui deve conformarsi l'attività legislativa ed amministrativa regionale (cfr. art. 2 Statuto Speciale Valle d'Aosta – approvato con Legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 4).

È pacifico (lo riconosce il Rapporto Ambientale del giugno 2024 oggetto di pubblicazione) che il Vallone delle Cime Bianche, il cui valore in termini ambientali e paesaggistici è fuori discussione, ricade nella ZSC/ZPS – IT1204220 – Ambienti glaciali del Monte Rosa.

Si tratta di un sito delicato, che va salvaguardato da ogni intervento antropico.

Secondo la documentazione prodotta (pag. 118 di 123 – Vinca del PRT 2035), i due impianti – di cui il Piano individua "l'ambito di realizzazione senza una precisa localizzazione" – **"si estenderanno all'interno dei due distinti siti Natura 2000"**.

La Vinca (pag. 71/123) afferma anche che un "(...) "incremento delle infrastrutture legate allo sci, in particolare il rimodellamento delle piste con alterazione del terreno e della copertura vegetale **potrebbe provocare gravi danni anche irreversibili soprattutto alle praterie alpine, in quanto a quote elevate l'evoluzione dei suoli e della vegetazione è estremamente lenta**".

Ed ancora (pag. 69): **"Considerata la notevole estensione degli ambienti alpini di alta quota e degli ambienti periglaciali, che non trovano pari superficie su tutto il versante meridionale delle Alpi, il valore ecologico del sito (n.d.r. ZSC/ZPS – IT 1204220 – Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa) è di assoluto rilievo non soltanto a livello regionale, ma per l'intero arco alpino italiano.**

Occorre pertanto che queste ampie zone periglaciali rimangano esenti da alterazioni e disturbi di origine antropica."

(...) In definitiva, lo studio condotto ha permesso di verificare la possibile incidenza negativa significativa (la sottolineatura è nel testo della VINCA, pag. 120) di alcuni interventi infrastrutturali sugli elementi della Rete Natura 2000 considerati ai fini dell'analisi, tenuto conto del livello di pianificazione in cui si colloca il Piano."

La Vinca sul PTR, messa a disposizione del pubblico, evidenzia elementi di INCIDENZA NEGATIVA SIGNIFICATIVA.

In presenza di elementi di incidenza negativa, secondo la consolidata Giurisprudenza della Corte di Giustizia, **il progetto non può essere approvato.**

La voce F1001b – Collegamento funiviario Saint-Jacques-des-Allemands – Cime Bianche, va quindi stralciata.

Si ritiene di dover, fin d'ora, puntualizzare e richiamare quanto ricordato dalla VINCA.

La valutazione di Incidenza Ambientale (pag. 120/123) ricorda che "il livello del PRT, documento di programmazione e organizzazione unitaria del sistema dei trasporti nella Regione, non si presta alla definizione di specifiche misure di mitigazione dell'incidenza delle azioni previste; tale definizione di dettaglio viene dunque rimandata alle successive fasi attuative delle opere previste".

"La comunicazione della Commissione Europea "Gestione dei siti Natura 2000 – Guida all'interpretazione dell'art. 6 della direttiva 92/43/CEE (direttiva Habitat) (2018)" – richiamata in VINCA, ricorda che -:"anche i piani settoriali si dovrebbero considerare rientranti nell'ambito di applicazione dell'articolo 6, paragrafo 3, sempre nella misura in cui possono avere un'incidenza significativa su un sito Natura 2000. Per citare alcuni esempi: piani di reti di trasporto, piani energetici, piani di gestione dei rifiuti, piani di gestione dell'acqua e piani di gestione forestale (cfr. C441/17, punti 122-124).

Tuttavia, occorre operare una distinzione con i «piani» in forma di dichiarazioni politiche, ossia documenti politici che dimostrano la volontà politica o l'intenzione generale di un ministero o di un'autorità a livello più basso. Un esempio potrebbe essere un piano generale per lo sviluppo sostenibile concernente un territorio o una regione di uno Stato membro. Non sembra opportuno considerare questi piani come dei «piani» ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3, soprattutto se qualsiasi iniziativa derivante da tali dichiarazioni politiche deve essere tradotta in un piano di assetto territoriale o settoriale (C-179/06, punto 41) (43). L'articolo 6, paragrafo 3, va comunque applicato quando esiste un nesso preciso e diretto tra il contenuto di una tale iniziativa e probabili incidenze significative su un sito Natura 2000. Quando uno o più progetti specifici sono inclusi in un piano in maniera generale, senza entrare nei dettagli progettuali, la valutazione effettuata a livello di piano **non esonera i progetti specifici dagli obblighi di valutazione di cui all'articolo 6, paragrafo 3, in una fase successiva, quando sono noti maggiori dettagli**".

3. Le scarse argomentazioni e motivazioni politiche richiamate per giustificare l'intervento sono assolutamente smentite dai "fatti".

Nel documento "Progetto - Relazione generale", datato giugno 2024, pt. 2 al paragrafo 6.5, "Impianti a Fune", pag. 68 e 69, si legge la seguente affermazione: (...) "Tutte le linee di intervento sono coerenti con le strategie di riduzione dell'accessibilità automobilistica alle testate delle valli e di creazione di circuitazioni che mettono a sistema i Comprensori turistici Valdostani con proiezioni interregionali e transfrontaliere."

Un'affermazione smentita sia dal comune buon senso, che dai documenti che fotografano l'attuale situazione del traffico in Val d'Ayas [Studio preliminare ambientale del 22 marzo 2023 - paragrafo 1.2 "QUADRO DELLE ESIGENZE DA SODDISFARE E DELLE SPECIFICHE PRESTAZIONI RICHIESTE"].

È intuitivo — perché risponde all'*d quod plerumque accidit* che la realizzazione del nuovo collegamento (finalizzato ad aumentare il numero dei turisti) determinerà un incremento degli avventori in valle sia nella stagione invernale che in quella estiva, con il conseguente effetto di: /} aumentare le emissioni da traffico veicolare, ii) generare — in assenza di un idoneo trasporto pubblico - bisogno di spazi di sosta di cui i comuni di Champoluc, Antagnod e Ayas -Frachey soffrono, come noto, di cronica carenza; iii) incrementare tutti i connessi problemi ambientali (quali quello della produzione di rifiuti urbani).

La viabilità in alta Val d'Ayas è già precaria, e sovente compromessa, **nei periodi turistici di punta, ovvero agosto e vacanze natalizie.**

Sono evidenti da molti anni in tali periodi fenomeni quali la congestione del traffico a Champoluc e tra Champoluc e Antagnod, il fenomeno del "parcheggio selvaggio" a Champoluc e dintorni, la frequente e dibattuta congestione sulla SR45.

La viabilità attuale è stata definitiva "**lenta e caotica**" anche in un documento progettuale recente e molto discusso, al quale la stampa ha dato grande risalto: il "**Progetto Definitivo**", ovvero "Realizzazione di una viabilità alternativa in frazione Champoluc nel Comune di Ayas", Studio preliminare ambientale, risalente al 22 marzo 2023.

Il paragrafo 1.2, "quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni richieste" (pag. 5) cita nel "quadro esigenziale espresso dall'Amministrazione in sede di concorso" proprio la necessità di (...) "migliorare la viabilità della SR45 — nel tratto interno al centro abitato, soprattutto nei periodi di afflusso turistico — che risulta lenta e caotica".

A dicembre 2024 si è inoltre appreso che il Comune di Ayas ha deciso e già implementato quanto necessario per rendere a **pagamento** tre grandi parcheggi, tra cui quello in località Frachey, che servirebbe anche il nuovo impianto di collegamento attraverso il Vallone delle Cime Bianche. Senza addentrarci nei motivi di tale scelta e senza citare gli atti comunali, basti notare i riferimenti, nuovamente ripetuti, alle condizioni della viabilità locale.

Non solo la previsione del nuovo impianto non può essere considerata un valido ed efficace strumento per raggiungere gli obiettivi del PRT di riduzione del traffico veicolare, ma determinerà — paradossalmente - un peggioramento della situazione viabilistica. Senza, peraltro, apportare alcun beneficio economico al territorio.

E' un'opera dannosa ed inutile, che rischia di tradursi in un inutile dispendio di risorse pubbliche-

Il “flop” della blasonata funivia **Matterhorn Alpine Crossing** tra Zermatt e Cervinia, inaugurata nel luglio 2023 e costata circa 47 MEUR, è un elemento che conferma la scarsissima appetibilità economica di questi faraonici progetti. Uno sperpero di soldi denunciato a più riprese dalla stampa svizzera ed italiana
Fonti:

<https://www.tvsvizzera.it/tvs/qui-frontiera/utenza-scarso-sulla-funivia-tra-zermatt-e-cervinia/72778731>

<https://www.taquesanzeiger.ch/seilbahn-in-zermatt-matterhorn-alpine-crossing-ist-ein-flop-401592208150>

<https://www.rainews.it/tgr/vda/video/2024/02/funivia-cervinia-zermatt-per-la-svizzera-e-un-flop-8fe02f0b-6ade-447a-84e9-f0dfc7c4c696.html>

<https://www.tio.ch/svizzera/attualita/1734289/la-traversata-alpina-del-cervino-e-un-flop>

<https://www.ansa.it/valledaosta/notizie/2024/02/21/1a-funivia-zermatt-cervinia-e-un-flop-polemica-in-svizzera-aaa11152-6459-4579-ac2e-7de7075512c4.html>

<https://www.ildolomiti.it/altra-montagna/attualita/C3%A0/2024/flop-collegamento-funiviario-%E2%80%9Cmatterhorn-alpine-crossing%E2%80%9D-%C3%A8-dovuto-al-costo-elevato-250-euro-a-persona-o-ci-sono-altri-motivi>

4 Sulla incoerenza/incompatibilità del progetto con gli strumenti di pianificazione regionale.

Al paragrafo 5 della “Sintesi non tecnica” pag. 20, si legge la seguente affermazione:(...)

“In merito alla coerenza con i principali strumenti di pianificazione regionale si evidenzia quanto segue:

- Strategia di sviluppo sostenibile della Valle d'Aosta 2030. Gran parte degli obiettivi del PRT sono coerenti con i primis tre macro-obiettivi della Strategia Regionale di Sviluppo sostenibile in quanto affrontano le tematiche connesse alla digitalizzazione delle infrastrutture, all'incremento delle connessioni ciclabili e alla conseguente decarbonizzazione del territorio regionale.
- Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici. I principali obiettivi in coerenza fra i due strumenti analizzati riguardano l'innalzamento della resilienza delle infrastrutture mobilità rispetto ai cambiamenti climatici e la riduzione delle emissioni climalteranti riconducibili al settore della mobilità delle persone e del trasporto delle merc/.”

Anche tali affermazioni sono frutto di una erronea lettura dei documenti regionali richiamati. La **Strategia di sviluppo sostenibile e la Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici** prevedono quali obiettivi centrali la tutela della Biodiversità, del paesaggio, del territorio, l'incremento della dimensione green del turismo. [Si v.: obiettivo prioritario Vda + Verde al punto 2.3. “**Biodiversità**” che prevede lo sviluppo delle aree protette e la continuità ecologica [obiettivo prioritario Vda + Verde al punto 2.4. “**Paesaggio e territorio**” in cui viene valorizzato, da un lato, il ruolo che le aree protette svolgono nel contenimento delle spinte trasformative dei siti naturali e semi- naturali, dall'altro lato, il rafforzamento della capacità adattiva ai cambiamenti climatici propria di questi ambienti; si punta a migliorare la fruizione sostenibile del territorio e si prevede il contenimento del consumo di suolo; obiettivo prioritario Vda + Sociale al punto 4.5 “**Cultura e turismo sostenibile**” in particolare rispetto al ripensamento dei modelli, alle nuove tendenze, alla valorizzazione della **dimensione green** dell'offerta, mettendo in primo piano gli atout naturalistici della Regione, in continuità con iniziative quali “VIVA - Valle d'Aosta unica per natura”; al punto 3.3 “Biodiversità ed ecosistemi” dove si prevedono, fra l'altro, lo sviluppo della Rete delle aree protette per rinforzare la capacità adattiva della biodiversità agli effetti dei cambiamenti climatici; la tutela e gestione della Rete Natura 2000; la tutela e gestione adattativa di habitat specifici; al **punto 3.6 “Turismo e impianti a fune**” in cui sono elencati gli obiettivi di adattamento e gli assi strategici per la loro realizzazione volti a diversificare e destagionalizzare l'offerta turistica complessiva.]

Obiettivi che evidentemente non sono compatibili con un progetto le cui pur embrionali valutazioni ne confermano l'impatto significativo e negativo sulla biodiversità e sugli altri fattori ambientali.

In definitiva, la dichiarazione politica su Cime Bianche è anacronistica ed in aperto contrasto con gli obiettivi di Green New Deal, Agenda 2030 e Piani nazionali.

TUTTO CIO’ PREMESSO, IL COMITATO

Alla luce di quanto esposto, si chiede di eliminare dal PRT ogni “dichiarazione”, “ogni passaggio” “ogni richiamo” testuale al collegamento funiviario tra la Val d’Ayas e la Valtournenche.”;

Movimento politico “Rassemblement Valdôtain

2_Prt_Relazione_Generale_Agg (giugno 2024)		
N.	Riferimento	Osservazione
1	Pagina 6 Cornice motivazione all'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti	1. Si ritiene che la cornice “motivazionale” riguardante l'aggiornamento del PRT sia incompleta, in quanto al di là delle cause e richieste di Autorità esterne, la Valle d'Aosta ha purtroppo da sempre problemi legati allo sviluppo di vie di comunicazione con l'esterno, sia per ragioni geografiche che anche per mancanza di grandi investimenti sulle infrastrutture (e vie di accesso) presenti. 2. Al contempo, negli ultimi anni, anche per la vetustà di alcune infrastrutture strategiche, come nel caso dei Tunnel, le criticità sono aumentate notevolmente determinando non poche incertezze sul futuro dei nostri trasporti e collegamenti con Italia, Francia e Svizzera.
2	Pagina 16 Riferimento puntuale <i>“Quanto sopra assume una rilevanza significativa alla luce del fatto che le proiezioni sull'evoluzione della ripartizione modale ai valichi e trafori alpini mostrano come il potenziamento della modalità ferroviaria consentirà di contenere l'aumento di traffico merci su strada ma non di ridurlo in maniera significativa.</i>	È possibile approfondire l'analisi di questo passaggio, con particolare riferimento al fatto che il potenziamento della modalità ferroviaria non comporterà una riduzione significativa del trasporto su gomma?
3	Pagina 16 Riferimento puntuale <i>“Tutto ciò premesso e considerato, la Valle d'Aosta ritiene di poter (e dover) giocare un ruolo importante nella messa a punto di questo sistema ad elevata resilienza fondato su un miglioramento dell'itinerario stradale Santhià (A4) – Aosta (A5) – Traforo del Monte Bianco - Chamonix (A40) – Bourg-en-Bresse (A39) - Mâcon (A6) che offre un'alternativa per il collegamento al Corridoio Mediterraneo e a quello Reno – Alpi.”</i>	1. Considerando l'impatto negativo sulla nostra economia nonché più in generale sul sistema dei trasporti da e verso la Valle d'Aosta che sta generando la problematica legata alla percorribilità da parte dei mezzi pesanti del viadotto della “Camolesa”, osserviamo come nulla venga detto in questo paragrafo ovvero nell'ambito della sezione di “4.1 Inquadramento”. 2. Allo stesso tempo si osserva come nulla venga detto rispetto alla problematica che presenta la c.d. frana “Chiappetti” che incombe sull'unica via autostradale da e verso l'Italia.

4	Pagina 20 4.3 Separazione delle corsie di marcia del Traforo del Monte Bianco	1. Si osserva la necessità di un approfondimento del tema anche in considerazione dei possibili impatti e conseguenze che interesserebbero l'area antistante il Tunnel (e.g. modifiche della viabilità attuale; realizzazione di ulteriori infrastrutture stradali nella zona; compensazioni ambientali ed economiche a favore delle aree interessate dai lavori; etc.), questo anche sulla base di altre esperienze al di là di quelle citate (rif. <i>Consiglio Valle, interrogazione 1413/XVI del 17 gennaio u.s.</i>). 2. Nulla si dice in merito alle problematiche relative al traffico intenso in determinati periodi dell'anno con ripercussioni che impattano direttamente sul locale tratto della s.s. 26 con chiusura della galleria sottostante l'abitato di Dolonne.
5	Pagina 23 4.4 Miglioramento della capacità di deflusso della A5 tra Châtillon e il confine regionale	Con riferimento all'ipotesi di realizzare una nuova galleria sulla A5 nel tratto di Hône si osserva quanto segue: 1. la necessità di avere un maggior dettaglio circa la fattibilità tecnico-economica dell'opera; 2. quali sarebbero gli impatti e/o gli effetti e le ricadute per l'attuale concessionario?; 3. nella predisposizione di tale proposta sono state fatte delle valutazioni, analisi e/o proposte circa le possibili criticità presenti anche oltre il territorio regionale che di conseguenza condizionano anche la nostra viabilità?; 4. quale utilizzo si prevede per la seconda semicarreggiata dell'autostrada esistente? In particolare: il riutilizzo dell'attuale tratto della s.s. 26 come viabilità comunale da riqualificare ospitando anche una pista ciclabile prevederebbe la realizzazione della Ciclovía di Fondovalle su tale tratto di strada?.
6	Pagina 30 4.5.2 rav – completamento delle rampe degli svincoli di entrèves, Courmayeur, e attivazione completa dello svincolo di Morgex per i veicoli leggeri	Si chiede la possibilità di avere un maggior grado di dettaglio sulle motivazioni che oggi fanno considerare la possibilità di realizzare gli svincoli di Entrèves, Courmayeur (considerando anche quando già espresso all'osservazione n. 4) e (soprattutto) la completa attivazione di quello di Morgex quando, sino ad oggi, in tutte le iniziative presentate in Consiglio Valle il Governo regionale ne ha sempre rigettato la fattibilità (<i>a titolo di esempio si citano i contenuti di cui all'interpellanza n. 3947/XVI del 19 settembre 2024</i>).
7	Pagina 31 4.5.3 accessibilità autostradale all'hub intermodale di Aosta	1. Lo scenario rappresentato potrebbe essere integrato con una valutazione relativa alle possibili soluzioni per rendere più efficiente la tratta stradale che interessa il ponte sulla Dora Baltea di collegamento con l'abitato di Plan Felinaz, da tempo interessato da congestione del traffico in determinate ore del giorno nonché dal prolungamento di via Paravera (<i>a titolo di esempio si citano i contenuti di cui all'interrogazione n. 3996/XVI del 3 ottobre 2024</i>)?. 2. È stato considerato l'impatto della realizzazione nell'area della c.d. "Maison de la Montagne" rispetto all'attuale disponibilità di parcheggi?. 3. Non si comprende la necessità di avere una stazione di pedaggio per accedere ad un parcheggio che si dice non essere

		“veicolarmente” interconnesso con la rete stradale della città, con aggravio di spese di impianto e costi gestionali: Il parcheggio sarebbe inoltre molto più appetibile per gli utenti autostradali al fine di incentivare la sosta per la visita alla città.
8	Pagina 33 4.6 Proposte per la revisione dei pedaggi autostradali sulla A5 e sul RAV [V 1006, V 1007, V 1009]	1. Si osserva la necessità di avere un maggior dettaglio circa la fattibilità, a legislazione corrente e concessioni vigenti, delle proposte di revisione dei pedaggi autostradali sulla A5 e sul RAV. 2. Questa potrebbe attuarsi anche prima del rinnovo della concessione oppure a decorrere dal rinnovo di questa?. 3. Nelle ipotesi di intervento sul RAV relativamente alle analisi cash flow e percorrenza sulla tratta autostradale Aosta Est - Entrèves che prendono come riferimento il pedaggio chilometrico sono stati fatti approfondimenti in merito a possibili ricadute per quanto attiene al Garante per la protezione dei dati personali?.
9	Pagina 45 5.2 Collegamento Aosta – Pré-Saint-Didier– Courmayeur	Con riferimento alle proposte formulate nella sezione citata si osserva quanto segue: 1. la realizzazione del BRT comporterebbe una revisione delle attuali tariffe applicate all’utenza sulla tratta attuale?; 2. per quale motivo non è stata considerata l'ipotesi, alternativa sia alla gestione attuale sia alle altre proposte, di utilizzare la linea ferroviaria Aosta/Pré-Saint-Didier per realizzarvi una cosiddetta “metropolitana leggera”? Tale soluzione potrebbe essere implementata sfruttando l’infrastruttura ferroviaria esistente (escludendo il costoso progetto del 'Tram-Treno' menzionato al punto 1) e prevedendo la sostituzione del trasporto su gomma con quello su ferro lungo la tratta Aosta/Pré-Saint-Didier.
10	Pagina 46 5.2.1 INQUADRAMENTO Riferimento puntuale <i>“Tutto ciò premesso e considerato, l’aggiornamento del PRT ha doverosamente preso in considerazione uno scenario che prevede l’acquisizione del sedime ferroviario da parte della Regione (ai sensi della norma di attuazione – D.Lgs. 26 ottobre 2010, n. 194) per creare un corridoio di mobilità sostenibile utilizzato in parte per concorrere a realizzare una linea Metrobus (alias BHNS Bus à Haut Niveau de Service) tra Aosta e Courmayeur e, in parte, per completare la Pista Ciclabile</i>	1. Con riferimento alle gallerie che verrebbero così utilizzate per la realizzazione del percorso ciclabile tra Villeneuve e Pré-Saint-Didier sono state fatte delle valutazioni circa i costi di recupero (e bonifica)? 2. La lunghezza di alcune di queste ne consentirebbe comunque l’utilizzo senza interventi per la fruibilità da parte dell’utenza.

	<i>Lungo Dora sulla tratta compresa tra Villeneuve e Pré-Saint-Didier. È evidente che, per la sua portata, il progetto dovrà essere sottoposto a dibattito pubblico per consentire la più ampia partecipazione di Enti Locali, cittadini e portatori di interessi."</i>	
11	Pagina 53 5.3 Riorganizzazione della Stazione di Aosta	Con riferimento alla corrente sezione si osserva quanto segue: 1. è mai stata presa in considerazione la possibilità di interrare interamente il tratto ferroviario che insiste nella città di Aosta, anche quale alternativa all'eventuale interruzione della ferrovia in corrispondenza della stazione di Aosta?; 2. si osserva che non vi è menzione/dettaglio dell'eventuale potenzialità e/o interconnessione con infrastrutture destinate al parcheggio di auto già presenti o di potenziale realizzazione (e.g. parking de la Ville); 3. si osserva che tra i contenuti della sezione non si fa cenno all'eventuale presenza/recupero di manufatti storici nell'ambito della stazione di Aosta (rif. <i>oggetto del Consiglio Valle n. 3118 del 10 gennaio 2024</i>).
12	Pagina 68 6.5 Impianti a fune	Con riferimento alla corrente sezione si osserva quanto segue: 1. l'eventuale collegamento funiviario tra Pila e Cogne sarebbe da intendersi quale linea di trasporto pubblico locale?; 2. l'eventuale collegamento funiviario tra la Val d'Ayas e la Valtournenche si configurerebbe in termini di trasporto pubblico locale oltre che di trasporto funiviario per finalità turistiche in stagione estiva/invernale?; 3. per quali motivazioni non si è inserito nulla circa la possibilità di condurre maggiori approfondimenti sul possibile collegamento funiviario e dei comprensori sciistici di Courmayeur-La Thuile-La Rosière?
13	Pagina 80 7.4 Interventi sulla rete ciclabile regionale	Analizzando quanto è stato inserito all'interno di questa sezione e tenuto conto di quanto riportato a pagina 71 nella parte 7.1 (Introduzione relativa alla Mobilità ciclistica – Struttura della rete e Cicloservizi), si riscontra come non vi siano passaggi in merito ad iniziative, studi o progetti che prevedano una connessione tra la Pista Ciclabile di Fondovalle e i percorsi dei collegamenti intervallivi oltre a tutta una serie di possibili percorsi/itinerari che possano unire il fondovalle alla media montagna ed alle testate delle vallate. Questo permetterebbe di integrare maggiormente la nostra offerta turistica grazie ad una più ampia ed interessante rete di percorsi con l'obiettivo di promuovere e valorizzare al meglio l'intero patrimonio regionale.
14	pagina 80 7.4.1 completamento della pista ciclabile regionale "fondovalle dora"	Oltre alla proposta formulata per risolvere le criticità evidenziate nel tratto compreso tra Villeneuve ed Arvier quali soluzioni/proposte si pensano di attuare per risolvere le problematiche di altri tratti del percorso ciclabile "Fondovalle

		Dora" come nel caso ad esempio del tratto tra Saint Vincent e Montjovet?
15	pagina 81 7.4.2 collegamenti ciclopeditoni intervallivi	Oltre alle due ipotesi individuate nel PRT, vi è l'intenzione di effettuare approfondimenti circa la fattibilità del collegamento intervallivo escursionistico ciclopeditone "Champorcher - Cogne" attraverso il Col Fenêtre?
16	Pagina 83 7.5.1 Strutture per il parcheggio delle biciclette	In base a quanto riportato all'interno di tale sezione si richiedono maggiori dettagli ed informazioni per capire se la realizzazione di tali strutture sia prevista anche nelle varie vallate laterali e nei punti di partenza/arrivo dei percorsi intervallivi già esistenti o in previsione.
17	Pagina 102 10.6 Regolazione del traffico stradale in aree ad elevata vulnerabilità ambientale	In base a quanto inserito all'interno di tale paragrafo e tenuto conto anche di quanto riportato a pagina. 29 4.5 (A5 – Miglioramento e messa in sicurezza dei collegamenti tra la viabilità regionale e la viabilità autostradale) e Figura 17 (Fluidificazione del collegamento tra viabilità regionale e viabilità nazionale / autostradale), si chiede se siano previsti o vi sia l'intenzione di valutare anche altri possibili scenari o soluzioni come per esempio la realizzazione di alcuni tratti di circonvallazione lungo le vallate laterali con l'obiettivo di risolvere in parte le attuali criticità nella viabilità.
18	Pagina 112 11.1 Completamento dell'Aeroporto GEX	Con riferimento alla corrente sezione si osserva quanto segue: 1. il PRT ha tenuto conto delle analisi e degli scenari definiti nell'ambito della "Relazione Generale relativa al servizio di aggiornamento del Piano di Sviluppo aeroportuale – Master Plan, dell'aeroporto C. Gex di Aosta"? 2. in caso positivo, perché questi non si riscontrano nell'ambito del relativo paragrafo?
19	Trasversale <i>"Tunnel du Grand Saint-Bernard"</i>	Si osserva come poco o nulla si dica circa il futuro del Tunnel du Grand Saint-Bernard anche considerata l'importante partecipazione che la Regione detiene nella società concessionaria nonché con gli obiettivi esplicitati nell'ultimo DEFR 2025/2027 approvato in Consiglio Valle, con riferimento, in particolare, ai seguenti temi: 1. prolungamento o riassegnazione della concessione; 2. interventi di manutenzione e recupero (o proposte alternative) del viadotto di accesso al Tunnel.
20	Trasversale <i>"Accessibilità alle Valli Ferret e Veny"</i>	Si osserva come il PRT non contempli alcuna valutazione e/o proposta in merito all'accessibilità (e.g. alternativa alla corrente, mitigazioni del rischio idrogeologico, etc.) delle valli laterali di Ferret e Veny (Courmayeur), pur considerando la prima nell'ambito della <i>keymap</i> delle zone turistiche analizzate (rif. pag. 102).
21	Trasversale <i>"Accessibilità alternativa al Comune di Cogne"</i>	Si osserva come al di là del tema riguardante il collegamento funiviario Pila-Cogne, non si trovino all'interno del PRT valutazioni e/o proposte riguardanti possibili scenari di accessibilità alternativa al Comune di Cogne (anche a fronte delle note vicende di giugno scorso).
22	Trasversale	Si osserva come nell'ambito del PRT non si proponga di valutare la realizzazione di una uscita sulla ss.27 dopo aver percorso la galleria "Côte de Sorreley" quale ulteriore

	<i>“Potenziamento dello svincolo in località Saraillon”</i>	possibilità di accesso alla parte alta della Città di Aosta, così da poter tra l’altro sgravare dal traffico zone oggi fortemente interessate come quella ad esempio della rotonda nei pressi dell’Ospedale Parini.
23	Trasversale <i>“Valutazioni su possibili ulteriori collegamenti intervallivi”</i>	Si osserva come in tema di collegamenti stradali e/o alternativi non si riscontri all’interno del PRT alcuna valutazione e/o proposta relativa alla realizzazione e conseguente valorizzazione delle aree interessate di ulteriori collegamenti intervallivi (e.g. strada del Nivolet; strada del Col du Mont; Bionaz /Breuil; Valtournenche/Champoluc; St.Jacques/Gressoney; Gaby/Groscavallo (Piemonte); Champorcher/Valprato (Piemonte); Lillaz /Campiglia (Piemonte); Eaux Froides/Epinel; Pont/Ceresole (Piemonte); Degioz/Rhêmes; Chanavey/Valgrisenche; Pont-Serrand /Seez (Savoie), etc.).
24	Trasversale <i>“Potenzialità collegate ad ulteriori proposte e/o progetti di viabilità alternativa”</i>	Si osserva come all’interno del PRT non si trovi alcun riferimento e/o proposta riguardante progetti funzionali a favorire il flusso veicolare di aree particolarmente (e storicamente) problematiche quali ad esempio: 1. la “Mongiovetta” e l’eventuale realizzazione di un tunnel; 2. la variante alla strada statale di La Thuile così come l’eventuale potenziamento della strada del col d’Arpy (sr. 39) in caso di chiusura della statale (nsa.26); 3. lo studio di fattibilità per la realizzazione di un collegamento fruibile tutto l’anno al Piccolo San Bernardo.
25	Trasversale <i>“Collegamento con Malpensa”</i>	Non si rilevano ipotesi di rafforzamento del servizio di autolinee in collegamento con Malpensa che ad oggi risulta limitato ai periodi festivi e feriali di maggior presenza escludendo totalmente gli altri periodi. Ciò in un’ottica di momentanea riduzione delle difficoltà di generale collegamento con le aerostazioni.
26	Trasversale <i>“Sistema dei trasporti nell’ambito della Plaine”</i>	Si osserva quanto segue: 1. il PRT non tratta in nessun punto della riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico cittadino di Aosta e della Plaine; 2. nessun ragionamento o ipotesi viene fatta relativamente alla possibilità di creazione di un servizio cittadino a sé stante e di uno comprensoriale della “Grande Plaine”, prevedendo nel primo caso un servizio di navette piccole e frequenti con percorsi solo urbani e nel secondo caso di una rete di trasporto tipo quello esistente di attestamento alle aree periferiche della città (in primis la nuova area intermodale del parking autostradale) interconnessa con il trasporto prettamente urbano.

Comitato Cipra Vivere nelle Alpi

“CIPRA Italia è il comitato italiano della CIPRA (Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi), un’organizzazione non governativa fondata nel 1952. Di essa fanno parte più di cento associazioni ed enti dei sette paesi alpini, impegnati a salvaguardare l’ambiente naturale e il patrimonio culturale delle Alpi. La CIPRA Internazionale è strutturata in comitati nazionali (uno per ciascun paese alpino).

I principali obiettivi perseguiti dalla CIPRA sono:

- avviare e promuovere iniziative per la salvaguardia dell'ambiente naturale alpino;
- elaborare e proporre modelli di sviluppo caratterizzati da un basso impatto ambientale e sociale;
- ridurre i fenomeni di inquinamento della regione alpina a livelli non nocivi per l'uomo e per l'ambiente;
- favorire la crescita di una coscienza naturalistica all'interno e all'esterno della regione alpina.

La CIPRA sostiene la salvaguardia della biodiversità naturale delle Alpi, si impegna a trovare soluzioni transnazionali ai problemi comuni e si propone di favorire lo scambio sovranazionale di esperienze ed informazioni attraverso manifestazioni, pubblicazioni, studi e fungendo essa stessa da centro di contatto. La CIPRA ha, inoltre, status di osservatore ufficiale presso la Convenzione delle Alpi, alla cui realizzazione ha contribuito in modo determinante.

Osservazioni alla proposta di Piano Regionale dei Trasporti

Pur condividendo molti degli obiettivi generali del piano, evidenziamo alcune dissonanze a livello della individuazione delle modalità e dei tempi di attuazione delle linee di intervento nonché la mancanza di informazioni –ancorché di massima- sulle necessarie risorse finanziarie corrispondenti agli investimenti pianificati e necessari per coprire le spese di funzionamento e di manutenzione delle infrastrutture esistenti e di quelle pianificate.

CIPRA Italia, in particolare, intende presentare osservazioni in merito ai due seguenti interventi infrastrutturali inseriti nel Piano:

- Separazione delle corsie di marcia del Tunnel del Monte Bianco (doppia canna)

- Collegamento funiviario Saint Jacques des Allemands –Cime Bianche

Il primo punto per la sua valenza di collegamento trasportistico internazionale ed in quanto la CIPRA segue con particolare attenzione le problematiche del trasporto di transito attraverso le Alpi, il secondo per l'unicità che il Vallone delle Cime Bianche rappresenta, per la tutela del quale CIPRA Italia, assieme a molte organizzazioni di protezione ambientale nazionale e locali, si è già più volte spesa nel passato.

1) Separazione delle corsie di marcia del Traforo del Monte Bianco

La proposta di realizzazione della seconda canna del traforo del Monte Bianco, anche se dettata da comprensibili ragioni di messa in sicurezza, non può non essere vista come un possibile aumento della capacità di transito con conseguente attrattività di ulteriore traffico – soprattutto pesante – lungo la direttrice del Monte Bianco. Se questo dovesse verificarsi si entrerebbe in conflitto con il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, ratificato dall'Italia il 7/02/2013, (Art. 11 comma 1: “Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino” e Art. 11 comma 2 “Dei progetti stradali di grande comunicazione per il trasporto intraalpino possono essere realizzati solo a condizione che: a) gli obiettivi stabiliti all'articolo 2, comma 2, lettera j della Convenzione delle Alpi possano essere raggiunti tramite appropriati interventi di precauzione o di compensazione realizzati in base ai risultati di una valutazione dell'impatto ambientale, e b) le esigenze di capacità di trasporto non possano essere soddisfatte né tramite un migliore sfruttamento delle capacità stradali e ferroviarie esistenti, né potenziando o costruendo infrastrutture ferroviarie e di navigazione, né migliorando il trasporto combinato o adottando altri interventi di organizzazione dei trasporti, e c) dalla verifica di opportunità risulti che il progetto è economico, che i rischi sono controllabili e che l'esito della valutazione dell'impatto ambientale è positivo”). E' quantomeno lecito pensare che, in assenza di precise garanzie, un intervento infrastrutturale di tale portata e dai costi prevedibilmente elevati possa, un domani non troppo lontano, essere utilizzato per aumentare la capacità di transito ed i pedaggi conseguenti. Considerando, inoltre, che il traffico del Monte Bianco, sia nel versante italiano che in quello francese interessa vallate dalla stretta conformazione dove l'effetto degli inquinanti si fa sentire maggiormente, sarebbe opportuno adottare misure per far diminuire il traffico di transito. Anche la valenza turistica della regione transfrontaliera del Monte Bianco chiederebbe misure per ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico intraalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat.

Riteniamo, pertanto, che un progetto di raddoppio del traforo debba essere perlomeno accompagnato da rigorose misure di contenimento del traffico e/o di disincentivo, come ad esempio un numero limite di transiti consentiti controllato attraverso l'adozione di un sistema di “borsa dei transiti” (assegnazione ogni anno di un numero limitato di diritti di transito per mezzi pesanti, che vengono scambiati online; il prezzo è determinato dal mercato e aumenta quando la domanda è elevata) combinato ad un sistema di tassazione del traffico pesante, anche nell'ottica dell'attuazione della verità dei costi nel settore dei trasporti .

2) Avvio dell'iter autorizzatorio di fattibilità tecnico economica del PFTE del collegamento funiviario tra la Val d'Ayas e la Valtournenche (Frachey – Colle superiore delle Cime Bianche).

Per quanto riguarda il collegamento funiviario tra Val d'Ayas e la Valtournenche (Frachey – Colle superiore delle Cime Bianche) siamo convinti che la pressione del turismo in molte aree delle Alpi abbia raggiunto e superato i limiti. In un momento in cui le stazioni sciistiche lottano per sopravvivere a causa della mancanza di neve e dei cambiamenti climatici, riteniamo che non abbia senso sacrificare uno degli ultimi valloni rimasti pressoché allo stato naturale all'ennesimo collegamento sciistico.

In particolare, in merito all'obiettivo O.S.2.10 - Realizzare le condizioni infrastrutturali e di coordinamento dei servizi multimodali per promuovere circuitazioni turistiche o escursionistiche di fondovalle e intervallive. Completamento collegamento funiviario Saint Jacques des Allemands - Cime Bianche, pare una forzatura l'inserimento di un progetto di collegamento funiviario ad uso esclusivamente turistico nell'ambito del "trasporto pubblico locale" in quanto non si percepisce quale circuitazione turistica si intenderebbe promuovere, oltre al fatto che il progetto non riguarderebbe in nessun modo il trasporto quotidiano di persone o merci e nemmeno mette in collegamento i centri abitati.

Soprattutto, nella previsione di Piano non si considera la impraticabilità normativa di tale previsione. Infatti, buona parte del Vallone delle Cime Bianche è ricompreso nella ZPS-ZSC IT1204220 "Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa", in cui vige il divieto di realizzazione di nuovi impianti e piste, ai sensi dell'art. 5, m) del D.M. 2007 e della DGR attuativa 1087/2008.

Trattasi di divieto assoluto, che non può essere eluso neppure da una valutazione di incidenza, sicché ogni studio o progetto, destinatario di fondi pubblici, che preveda un nuovo collegamento in sito è chiaramente impossibile, con oggetto illecito, ed è suscettibile di determinare ipotesi di danno erariale. L'area è stata segnalata anche dalla Società Botanica Italiana fra i biotopi meritevoli di conservazione. Il Vallone presenta anche un patrimonio storico senza eguali di testimonianze relative all'estrazione e alla lavorazione della pietra ollare in alta quota, fin dall'epoca romana.

Dai materiali esaminati, non sembra essere stato preso in considerazione la corposa documentazione concernente gli "Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche", commissionato dalla Società Monterosa Spa, consegnata alla Regione nel marzo 2023 e presentata ad Ayas nell'aprile dello stesso anno.

Tali studi, seppur carenti da diversi punti di vista, evidenziamo l'insensatezza e l'insostenibilità di una linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche, peraltro quasi completamente a carico dei contribuenti valdostani. Evidenziamo quindi la mancata considerazione del grave danno ambientale che tale intervento procurerebbe. A fronte dell'impiego ingente di risorse pubbliche (150 milioni di euro stimati) altrimenti utilizzabili per lo sviluppo locale, dell'insignificante utilità per lo sci (in quanto nel Vallone delle Cime Bianche non si scia) e per le escursioni e le visite nel Vallone (che la funivia si limiterebbe a sorvolare), non vengono riportate considerazione sul danno ambientale che sarebbe procurato, non menzionando il documento "Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche - Studio di Incidenza – novembre 2022" e neppure quanto scritto nella stessa proposta di PRT, che a pagina 69 del documento "Valutazione ambientale Strategica – VAS Valutazione di Incidenza Ambientale VincA", presentando l'area "ZSC/ZPS – IT1204220 – Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa", riporta "Considerata la notevole estensione degli ambienti alpini di alta quota e degli ambienti periglaciali, che non trovano pari superficie su tutto il versante meridionale delle Alpi, il valore ecologico del sito è di assoluto rilievo non soltanto a livello regionale, ma per l'intero arco alpino italiano. Occorre pertanto che queste ampie zone periglaciali rimangano esenti da alterazioni e disturbi di origine antropica."

Pare, inoltre, inconsistente l'asserzione secondo la quale tale intervento sarebbe coerente "con le strategie di riduzione dell'accessibilità automobilistica alle testate delle valli..." (pag 68 della Relazione Generale), dal momento che il documento "Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallivo Cime Bianche – Relazione sugli aspetti urbanistici - novembre 2022" afferma esattamente il contrario. Non viene presa in considerazione l'opportunità di lasciare integro il Vallone delle Cime Bianche, facendolo diventare il perno per azioni di diversificazione e di riqualificazione dell'offerta turistica della Val d'Ayas. Secondariamente, dal punto di vista energetico, l'azione proposte non appare in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente dato che la nuova linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche non sostituirebbe impianti esistenti, e vi sarebbe un consumo netto aggiuntivo di energia elettrica.";

Partito popolare europeo Forza Italia Valle d'Aosta

Introduzione

Con la deliberazione n° 825, in data 15 luglio 2024, la Giunta regionale ha approvato la “Proposta di Piano Regionale dei Trasporti - Relazione Tecnica Illustrativa – aggiornata a maggio 2024”, che contiene le diverse strategie sulla pianificazione dei trasporti, e il relativo Rapporto ambientale, ai fini di avviare la procedura di VAS.

La procedura di VAS ex della legge regionale 12/2009 pone nel 31 gennaio 2025 la data ultima per presentare le osservazioni al Piano depositato.

Ciò considerato noi di Forza Italia Valle d'Aosta sottoponiamo le seguenti osservazioni in relazione al Piano Regionale dei Trasporti 2035 al fine di contribuire alla definizione del progetto della mobilità delle persone e delle merci in Valle d'Aosta e da/per la Valle d'Aosta.

Considerazioni generali

Il Piano Regionale dei Trasporti 2035, è l'atto di pianificazione sovraordinato, rispetto agli specifici piani attuativi di settore, in materia di mobilità interna e da/per la Valle d'Aosta, si circoscrive in una analisi di contesto e in obiettivi e iniziative da attuare per migliorare la situazione esistente. La nostra realtà territoriale è connessa indirettamente con le arterie principali della rete TEN-T, ovvero con i principali corridoi europei per la movimentazione delle persone e delle merci. A questo riguardo l'autostrada A5 e il tunnel del Monte Bianco fanno parte della rete Comprensiva di importanza strategica. Quanto alle altre infrastrutture rilevanti sotto il profilo dei trasporti va sottolineato che la linea ferroviaria Aosta-Torino collega all'alta velocità attraverso il nodo di Torino. Per quanto attiene invece l'aeroporto Corrado Gex sia le sue caratteristiche intrinseche sia l'assetto nazionale di settore consentono la sola valorizzazione per il traffico commerciale a favore di velivoli con capacità massima di capienza pari a 70 pax.

Gli obiettivi e le finalità del piano, apparentemente, sono improntati alla sostenibilità ambientale del sistema della mobilità. Aspetto questo di rilievo per la nostra regione che fonda la sua economia sul turismo e quindi sulla qualità ambientale e paesaggistica, bene da conservare e valorizzare. A questo riguardo non si può non condividere l'obiettivo di migliorare le condizioni e la diffusione del trasporto collettivo e in particolare del TPL e della rete Ferroviaria. Tuttavia, **il nostro modello insediativo e l'orografia della valle determinano l'esigenza di spostamento dei cittadini con veicolo privato per assolvere alle proprie esigenze nel rispetto dei tempi attesi.** In valle poco meno del 90 per cento degli spostamenti avvengono con auto privata. A livello locale vanno considerate, pur nel rispetto delle linee direttrici sovraordinate, le peculiarità locali che a volte impongono soluzioni non sempre in armonia con i principi generali applicabili alla mobilità nelle grandi aree urbane.

Il trasporto collettivo

Il trasporto pubblico su gomma

Il piano attribuisce al TPL un ruolo importante per lo spostamento dei cittadini e dei turisti. In particolare sono molteplici i temi e le azioni per implementarlo: la bigliettazione unica, le agevolazioni, le proposte di favorire l'intermodalità lungo la dorsale della valle. Leggiamo con scetticismo l'introduzione delle linee BRT - Bus Rapid Transit-al servizio delle valli laterali poiché la “tipologia di autobus” prevista mal si adatta al transito su strade di montagna spesso tortuose. Riteniamo la risoluzione del problema degli interscambi valli laterali-ferrovia non sia semplice da perseguire perché l'autobus non correndo su corsia riservata è assoggettato agli inevitabili ritardi che derivano dagli imprevisti quotidiani.

Il potenziamento dell'offerta nell'area della Plaine-Aosta può invece sortire buoni risultati in quanto le minori distanze da percorrere e i tempi contenuti potrebbero rendere attrattivo il mezzo pubblico in un'ambito a maggiore densità abitativa. Maggiore scetticismo sull'attrattività dell'offerta BRT sulla linea Aosta-Courmayeur e per le tratte più lunghe che pongono in relazione il capoluogo di Regione con il territorio. Contrariamente alle previsioni di piano riteniamo che la domanda del servizio tenderà a non aumentare e non si riesca a generare uno spostamento della mobilità dal mezzo privato a quello collettivo per la mancanza di competitività dei tempi di percorrenza sulle tratte interessate, riteniamo inoltre che la proposta non sarà in grado di aumentare l'attrattività turistica della regione.

La rete ferroviaria

La Ferrovia è composta dalla **linea Aosta-Torino** di 129 km. oggi oggetto di intervento di elettrificazione nella tratta Ivrea-Aosta e di interventi di: adeguamento delle stazioni ferroviarie volti a renderle accessibili

alle persone con disabilità, rettifica delle gallerie e di realizzazione delle sottostazioni di alimentazione elettrica a Hone e Châtillon. **Al termine dei lavori di elettrificazione verrà restituita una linea ferroviaria i cui tempi di percorrenza saranno pressoché analoghi a quelli consolidati, ovvero prossimi alle due ore per collegare la città di Aosta a Torino. I tempi non corrispondono né alle esigenze di spostamento dei cittadini valdostani né alla potenziale domanda turistica di spostamento da e per la Valle d'Aosta.** Sotto questo profilo in un quadro generale in cui progressivamente si riducono i tempi per connettere el diverse realtà, a nostro giudizio, **è solo con un investimento ingente di raddoppio dei binari che si potrebbe dotare la Valle d'Aosta di una linea portante del trasporto pubblico al passo con i tempi che consenta di migliorare l'attrattività della Regione sia sotto il profilo turistico sia sotto il profilo delle attività produttive.**

Sulla **linea Aosta- Pré-Saint-Didier** il servizio è stato sospeso definitivamente a fine dicembre 2015. Il piano prevede la sua dismissione e la sostituzione con una linea BRT che tra Aosta e Sarre svilupperebbe il suo percorso sull'attuale sede ferroviaria per poi passare sulla SS n° 26 e proseguire sino a Courmayeur-Entrèves.

L'aeroporto

La Regione non pone la giusta attenzione alle potenzialità dell'aeroporto. Al di là della protezione civile, dell'elisoccorso, della scuola di volo alpino, dell'aviazione generale non si coglie grande interesse da parte della maggioranza regionale nello sviluppo del volo commerciale (aerotaxi e voli charter) nell'importante infrastruttura peraltro assoggettata ad onerosi interventi di riqualificazione.

Noi riteniamo che questo tipo di offerta sia invece un driver per un target turistico di buon livello che potrebbe dare risultati significativi e risposta a coloro che hanno l'esigenza di trascorrere in valle vacanze brevi e che ritengono inaccettabile il tempo necessario per i lunghi trasferimenti dai nodi principali del traffico di interscambio.

Non si evince, altresì, la volontà di sviluppare azioni incisive di marketing senza le quali non è possibile in questo settore cogliere alcun risultato apprezzabile

Il trasporto privato

La rete viabile A5

La A5 è l'arteria viabile che solca la Valle d'Aosta più importante che connette la nostra regione e anche tutto il Nord-Ovest con la Francia e la Svizzera attraverso il tunnel del Monte Bianco e il Tunnel del Gran San Bernardo. Pur non essendo parte della rete TEN-T dei trasporti internazionali l'autostrada A5 e il tunnel del Monte Bianco fanno parte della rete Comprehensive di connessione di Torino con Lione quale variante del corridoio del Frejus. L'importanza di tale asse nel migliorare la resilienza delle reti di trasporto sovraregionali delle persone e delle merci in zone vulnerabili quali quelle dei passaggi alpini la si è colta negli ultimi anni.

L'autostrada si articola in due tratte:

1- Quincinetto-Aosta-Raccordo del Gran-San-Bernardo, comprensiva della cosiddetta Tangenziale di Aosta di 67,4 km la cui gestione è affidata alla SAV S.p.A in virtù di concessione la cui data di scadenza è fissata al 31 dicembre 2032;

2- Aosta Ovest- Entreves di 32,4 km la cui costruzione e gestione è stata affidata alla società RAV S.p.A in forza di concessione la cui data di scadenza è fissata al 31 dicembre 2032.

Trattasi di due autostrade di montagna i cui costi di realizzazione sono stati più elevati di quelle di pianura a causa delle numerose opere d'arte, viadotti e gallerie che, oltretutto, generano rilevanti costi gestionali per il loro mantenimento in sicurezza. **Le regole disposte dalla "convenzione unica" unitamente ai bassi livelli medi annuali di transito hanno determinato una situazione tariffaria di pedaggio che scoraggia l'utilizzo dell'autostrada soprattutto alla componente di traffico interna alla Valle d'Aosta che opta per l'utilizzo della strada Statale 26, conseguentemente sottoposta ad una importante pressione in diversi punti in alcune ore della giornata.** Ne conseguono importanti rallentamenti e congestioni di traffico che generano anche inquinamento ambientale.

Le convenzioni attuali in essere tra la Regione e le concessionarie autostradali relative alla **gratuità d'uso della tangenziale tra le barriere di Aosta est e Aosta Ovest e lo sconto 50 % per i pendolari** relativo a tratte prestabilite per quanto importanti non sono riuscite ad evitare il congestionamento della strada statale n° 26.

Il Piano dei trasporti tratta, giustamente, l'argomento caro tariffe e ipotizza scenari di riduzione tariffaria per spostare il traffico dalla viabilità ordinaria a quella autostradale per i trasferimenti di medio chilometraggio. **L'obiettivo è di per se più che condivisibile, però di improbabile raggiungimento secondo la modalità ipotizzata in quanto necessita il superamento delle attuali clausole contrattuali tra la parte concedente**

e la concessionaria. Oltretutto, le società autostradali di cui la Regione, peraltro è azionista, hanno presentato importanti piani di investimento per garantire la sicurezza delle infrastrutture nel quadriennio 2024-2028 e hanno avanzato conseguentemente la richiesta alla concedente di riconoscimento di importanti aumenti tariffari a copertura e ristoro delle spese da sostenere. Nel piano trasporti non si dà conto né degli investimenti previsti che le infrastrutture richiedono né dello scenario che si verificherà alla scadenza delle concessioni. La Regione parteciperà alle gare? Cosa comporterà a livello finanziario per la Regione l'eventuale partecipazione alle gare? Questi sono temi che non possono non essere trattati nel Piano Regionale dei Trasporti orizzonte 2035.

Cosa prevede il Piano nello specifico a riguardo delle due tratte autostradali?

Il Piano Regionale dei Trasporti parrebbe contemplare la volontà di trasformare la tratta Aosta Est- Aosta Ovest in una vera e propria tangenziale, fatto salvo nel frattempo ipotizzare la realizzazione di una uscita (porta sud) con un casello ad elevata automazione senza immettere i veicoli nella viabilità urbana ma indirizzandoli ad un parcheggio pluripiano posto nelle vicinanze dell'hub intermodale della rinnovata stazione ferroviaria di Aosta.

Questa soluzione di trasformare la tratta Aosta Est- Aosta Ovest, ammesso che sia possibile, farebbe perdere tutti gli incassi del traffico di attraversamento anche dei mezzi pesanti di cui peraltro non vi è alcuna stima d'incidenza nel Piano.

Lo stesso Piano prevede lo stravolgimento d'impostazione del pedaggiamento della tratta affidata in gestione alla RAV S.p.A che è stato previsto sin dall'origine come sistema aperto in considerazione delle caratteristiche orografiche dei luoghi, di inserimento ambientale del tracciato e dell'insufficienza di spazi per realizzare barriere in ogni ingresso/uscita dalla rete.

In particolare viene avanzata la proposta di spostare la barriera di Aosta-Ovest in prossimità di due viadotti dove sarebbero necessari importanti e onerosi interventi di cui peraltro occorrerebbe verificare la fattibilità. Inoltre il Piano prevede il rifacimento degli svincoli di Morgex, di Courmayeur e la realizzazione di un nuovo svincolo a Entrèves nella zona di immissione alla strada S.S. 26 dir per dare a chi percorre la strada in salita la possibilità di sottopassare la S.S. 26 dir e di immettersi nella A5 in direzione Aosta. **Questo importante intervento, sul quale si esprimono riserve anche sotto il profilo di inserimento ambientale, si sovrappone ad un altro avanzato dalla società RAV S.p.A in ottemperanza agli obblighi convenzionali, peraltro in fase di istruttoria, che prevede la realizzazione di una rotatoria a raso per consentire le medesime possibilità.**

Chi si accollerebbe questi onerosi interventi, di cui non si ha nemmeno un'idea dei costi che andrebbero a sommarsi a quelli ammontanti ad alcune centinaia di milioni di euro che la società in cui la regione è azionista ha in programma?

In questo contesto così delicato, sottoposto a rigide regole gestionali, tecniche e giuridiche, stupisce che la Regione, azionista nelle società autostradali, non abbia ritenuto di coinvolgere se stessa in altra veste per verificare con il socio di maggioranza la fattibilità delle proposte disegnate e ricomprese nel Piano Trasporti.

La proposta di riduzione delle tariffe, che determinerebbe anche la riduzione di quelle dei mezzi pesanti non si comprende su quali basi numeriche poggia e come possa consentire di migliorare i ricavi della società, e indirettamente della Regione, con gli utili, attraverso gli introiti da nuovi ingressi in autostrada di traffico leggero.

Non si rinviene corrispondenza tra i dati rappresentati nel documento, “progetto – relazione generale, datata giugno 2004”, nelle pagine 34, 36, 37, 38 relativi al traffico e al Cash flow e quelli esposti nel bilancio della Società RAV disponibili sul sito della società.

Inoltre non sono state ipotizzate modalità alternative e più praticabili per perseguire il risultato di trasferire parte del traffico dalla viabilità ordinaria a quella autostradale.

In particolare si ritiene che la priorità sia rendere accessibile l'autostrada al traffico leggero “residenti in regione” e conseguentemente la soluzione a questo intento potrebbe più agevolmente concretizzarsi con un intervento diretto regionale che tra l'altro non pregiudicherebbe gli introiti derivanti dal traffico pesante e da quello turistico di cui la società e la Regione beneficiano.

Va considerato anche che la Regione nella società RAV S.p.A. rappresenta la maggioranza del capitale societario (azioni ordinarie e azioni privilegiate).

Quanto al miglioramento della capacità di deflusso dalla Regione sulla A5, in taluni giorni dell'anno maggiormente trafficati e in corrispondenza della bassa valle si legge una proposta rinviata nell'esame istruttorio allo scenario evolutivo del Piano post 2035, che prevede la realizzazione di un'opera ciclopica che

non assolverebbe comunque alle criticità richiamate. La realizzazione di una terza corsia dinamica nella tratta Verres-Quincinetto che dovrebbe contemplare anche la realizzazione di una galleria a due forni a tre corsie non sarebbe risolutiva nel favorire una maggiore scorrevolezza del traffico perchè sposterebbe il problema alla sezione di banalizzazione della terza corsia.

Tunnel del Monte Bianco

A questo riguardo sono esemplari i problemi e le conseguenze di criticità al sistema dei trasporti che si sono verificati in occasione di eventi naturali che hanno interessato la linea del Frejus con la frana della Maurienne e di quelli che possono verificarsi in occasioni di interventi manutentivi o di incidenti che possono determinare la chiusura temporanea dei tunnel alpini. Siamo pertanto fermamente convinti dell'importanza della realizzazione della seconda canna del tunnel del Monte Bianco per rendere monodirezionali i flussi di traffico interno affinché - nel caso degli importanti interventi manutentivi ai quali devono essere sottoposte le infrastrutture per garantire la transitabilità in sicurezza - si possa ristabilire il transito bidirezionale in una canna e nel contempo lavorare nell'altra ovviando così alla interruzione del traffico e alle pesanti conseguenze per il sistema turistico e produttivo. Questa soluzione peraltro garantirebbe la sicurezza e una maggiore sostenibilità ambientale di sistema.

Target obiettivo del PRT 2035

Il PRT 2035 prevede di arrivare al Target di diversione modale del 10% da auto privata a Mobilità sostenibile (treno+bus+bici) rispetto ai valori del 2022, agendo in maniera integrata ma anche selettiva, nei sub-ambiti territoriali in cui ciascuna azione può risultare maggiormente incisiva:

- da auto a treno- Corridoio di fondovalle Dora tratta Aosta Pont-Saint-Martin e oltre;
- da auto a BRT- Corridoio di fondovalle Dora tratta Aosta-Courmayeur;
- da auto a bicicletta – Area della Plaine di Aosta;
- da auto a BRT- accesso alle testate delle valli secondarie più attrattive e vulnerabili.

Il Piano prevede il passaggio di un significativo numero di spostamenti dal mezzo proprio (tipicamente auto) ai sistemi collettivi: ferrovia, TPL, tra lo scenario attuale e quello di progetto. Si prevede al 2025 una diversione modale di 8.319 spostamenti da auto a TPL, che corrisponde ad un incremento del 16%. Il Piano prevede in termini di percorrenze complessive, una riduzione del 3%, come conseguenza delle politiche/azioni introdotte per migliorare complessivamente la qualità di sistema.

Riguardo alla mobilità ciclistica, il PRT definisce la rete ciclabile strategica di interesse regionale mediante due dorsali principali. La prima costituita dalla mobilità quotidiana dei residenti: essa si compone della rete di fondo valle, la rete di interconnessione fra corridoio e centri di mobilità, la rete di interconnessione fra corridoio e i servizi al cittadino, la rete di interconnessione fra corridoio e poli turistici. La seconda in cui si definisce la rete cicloturistica di rilevanza prettamente turistica-ricreativa.

SINTESI

Gli spostamenti internamente alla Regione e l'attrattività turistica della stessa non trarranno grande giovamento dalla proposta di questo Piano dei Trasporti che di fatto non offre soluzioni innovative e importanti a favore della mobilità.

Un miglioramento della qualità del servizio del trasporto collettivo con il rinnovo del parco automezzi convertito ad alimentazione sostenibile, il biglietto unico e la correzione degli orari con un implemento dei km percorsi di offerta di servizio potranno essere apprezzati dal target consolidato di domanda ma difficilmente riusciranno a diffondere l'utilizzo del mezzo collettivo per mancanza di competitività temporale con il mezzo privato.

Il modello insediativo diffuso e l'orografia della Regione, insieme ai tempi che scandiscono l'attività umana, determinano l'esigenza, per chi si deve spostare per lavoro e per altre ragioni personali, di utilizzare il mezzo di trasporto privato.

Poco meno del 90% degli spostamenti in valle, dai rilievi eseguiti, in sede di predisposizione di Piano, si svolgono con mezzo privato.

A questo riguardo si registra e si registrerà un crescente impiego annuo di risorse pubbliche a favore del servizio collettivo. La ferrovia che potrebbe essere un'importante infrastruttura per determinare competitività e attrattività alla nostra Regione è oggetto di intervento di elettrificazione e poco più ma, i tempi di percorrenza rimarranno inadeguati rispetto alle aspettative delle persone. E' solo invece con un grande progetto di raddoppio dei binari che collegasse Aosta con Torino in un'ora che si potrebbe dare una prospettiva di diffusione dell'utilizzo di questa modalità di trasporto favorendo i collegamenti con Torino e gli aeroporti di Caselle e Malpensa. Anche sull'aeroporto non si percepisce una reale volontà di valorizzazione a fine

commerciale dell'infrastruttura che invece pare confinata esclusivamente, alla seppure importante, funzione dell'elisoccorso e del volo sportivo che non necessiterebbero comunque di tutti gli investimenti che sono stati fatti.

Per contro i grandi problemi che incidono sulla mobilità della maggioranza dei cittadini valdostani, ovvero le congestioni sulle viabilità principali di scorrimento vengono prese in carico dal piano ma con l'offerta di improbabili soluzioni che peraltro non evidenziano alcuna disponibilità d'investimento da parte della Regione. L'approccio al tema del trasferimento di quota parte del traffico dalla viabilità ordinaria a quella autostradale non tiene conto degli aspetti vincolanti derivanti dalle concessioni autostradali che peraltro dovrebbero essere ben conosciuti dall'azionista Regione.

La proposta di riduzione tariffaria del pedaggio autostradale, che viene presentata come punto forte e sostanziale del piano, poggia su analisi di dati del traffico che paiono non corrispondenti a quelli pubblicati dalle Concessionarie sui bilanci di esercizio e conseguentemente ne derivano conclusioni non aderenti alla realtà. Il Piano non riporta a livello descrittivo né qualitativo né quantitativo alcun intervento di investimento sulla rete autostradale che peraltro la Regione in qualità di socio dovrebbe ben conoscere e anche preoccuparsi per i relativi finanziamenti. Nel periodo di vigenza del piano gli investimenti per la tenuta in sicurezza delle infrastrutture ammonteranno ad importo superiore un miliardo di euro. Le concessioni scadono al 2032 e non se ne dà notizia. Cosa farà la Regione? Parteciperà alle gare? Quante risorse saranno necessarie? Tutti temi di straordinaria valenza che non sono nemmeno lambiti nel Piano.

Noi riteniamo che l'obiettivo del trasferimento di quota parte del traffico che incide sulla viabilità ordinaria sull'autostrada sia la priorità da affrontare e debba essere fatto con un intervento diretto di investimento da parte della Regione, diversamente il tema più significativo e centrale del piano rimarrà un nulla di fatto.

Prendiamo poi atto dell'affidamento che viene fatto sulla diffusione dell'utilizzo della bicicletta in sostituzione dell'auto per i percorsi tra la Plaine e Aosta inferiori a 6 km. A nostro avviso non si leggono allo stato attuale, per tutta una serie di ragioni, le condizioni per la riduzione del traffico nel comprensorio grazie al contributo della bicicletta.

In ultimo, riteniamo che un Piano che identifica dei target numerici da perseguire dovrebbe indicare anche il "costo necessario", diversamente non è possibile valutare la sostenibilità delle azioni previste in relazione al rapporto costi-benefici. Qualora il piano venisse approvato, così come predisposto, la Regione intraprenderebbe una frammentata serie di azioni senza avere contezza della spesa da affrontare se non al completamento della sua attuazione. Un approccio d'altri tempi che se non illegittimo pare quantomeno inadeguato.”;

Associazione Potere al Popolo

“Il dato più evidente che emerge dall'analisi del PRT 2024-2035 è che il testo abbandona completamente la direzione intrapresa da quello del febbraio 2021 rispetto al trasporto su ferro e punta tutto sul trasporto su gomma, strade e autostrade, in netto contrasto con quanto raccomandato dalle normative europee di promozione del trasporto pubblico ferroviario al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e frenare i cambiamenti climatici.

In quest'ottica miope si inserisce la dismissione della ferrovia Aosta-Pré-Saint-Didier, che compare nel Piano senza adeguate motivazioni e senza esplicitazione di quali vantaggi economici, turistici e ambientali tale progetto potrebbe apportare alla Valle d'Aosta.

Secondo il nuovo PRT, il servizio di trasporto ferroviario verrebbe sostituito da un Metrobus/BRT, a trazione elettrica, o a idrogeno o a biometano, che viaggia utilizzando prevalentemente corsie riservate. La proposta è in contrasto con la normativa regionale e con vari Piani/Programmi regionali e nazionali vigenti:

Legge Regionale n. 22/2016 che prevede la riattivazione della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier;
Accordo Quadro del 2017 tra la Regione e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che prevede il ripristino del servizio ferroviario con oneri a carico di RFI;

Programma Strategico di Interventi per la Ferrovia approvato dal Consiglio Regionale nel luglio 2019 che dà attuazione coerente a quanto previsto dalla legge regionale n. 22/2016;

Roadmap per una Valle d'Aosta Fossil Fuel Free, approvata con deliberazione delle Giunta regionale n. 151 in data 22 febbraio 2021, che prevede la riapertura ed elettrificazione della tratta ferroviaria Aosta-Pré-Saint-Didier;

Piano Industriale delle Ferrovie dello Stato al 2031, che include la riapertura della tratta Aosta-Pré-Saint-Didier, con un finanziamento di 71 milioni di euro.

E' necessario quindi che il PRT riprenda il progetto di ammodernare e riattivare la ferrovia Aosta-Pré-Saint-Didier. Una soluzione che è più facilmente realizzabile del Metrobus/BRT poiché basata su un'opera già esistente e più sostenibile sotto diversi aspetti:

Un maggior numero di passeggeri trasportabili e quindi maggiore accessibilità per cittadini, lavoratori e studenti

Riduzione dell'inquinamento; Riduzione del traffico stradale;

Riduzione del rischio di incidenti stradali

Inoltre, riattivando le fermate del treno nella città di Aosta e istituendo in coincidenza un servizio di navette gratuite per l'attraversamento della città, si potrebbero risolvere i numerosi problemi di circolazione e di parcheggio che rendono la vita difficile ai cittadini, inquinano l'aria, il suolo, e rovinano l'estetica del nostro capoluogo.

Infine, nel Piano 2024-2035 non compare un confronto delle spese di gestione dei due sistemi e non vengono prese in considerazione le spese di un eventuale smantellamento della ferrovia esistente.

La riattivazione della ferrovia Aosta-Pré-Saint-Didier sarebbe un progetto di recupero intelligente di un'opera già presente, e nel PRT 2024-2035 non vi sono giustificazioni valide e sufficienti per le quali dovrebbe essere distrutta.”;

Associazione Valle d'Aosta Futura

“Con questo documento Valle d'Aosta Futura intende esprimere le proprie osservazioni e fornire alcuni suggerimenti al fine di dare un contributo al progetto sulla mobilità collettiva di persone e merci.

TRASPORTO FERROVIARIO

Riteniamo sia fondamentale che alla riapertura della tratta Aosta - Ivrea vi siano le condizioni per un trasporto merci su rotaia a disposizione delle attività produttive valdostane quali la Cogne, le Acque minerali etc...e che venga progettato un polo della logistica a ridosso del parco ferroviario.

E' assolutamente indispensabile la **riapertura della tratta Aosta - Pré Saint- Didier**, 32 km di linea ormai abbandonata e in degrado. La ferrovia è di competenza allo Stato e a RFI che ha previsto nel suo piano decennale la riapertura e l'esecuzione dei lavori a suo carico della tratta e del servizio ferroviario a Trenitalia, come previsto dall'appalto in essere per i pendolari, ripristinando anche treni regionali veloci da Pré- Saint-Didier a Torino e Milano, utilizzando da subito i treni bimodali. L' infrastruttura ferroviaria è l'unica alternativa alla strada: i numerosi disagi e la mancata puntualità degli attuali mezzi pubblici nella tratta tra Morgex e Courmayeur sono dovuti, sia d'estate che soprattutto d'inverno, alla massiccia iniezione di veicoli dovuta alla presenza turistica e alla presenza di cittadini o aziende che utilizzano la statale a causa dell' elevato costo dell' autostrada; ai rallentamenti dovuti a conducenti non avvezzi o addirittura impreparati al clima invernale; alle occasionali ma frequenti chiusure manutentive del ramo autostradale parallelo e alle code di attesa del TMB che talvolta si estendono fino a Courmayeur.

Sarebbe opportuno inserirla nel sistema nazionale ed internazionale dei trasporti ed intesa in continuità dal Piemonte a Pré- Saint-Didier senza rotture di carico ad Aosta.

Sarebbe auspicabile promuovere, in sinergia con le agenzie turistiche e di settore, l'utilizzo sistematico della ferrovia e degli altri vettori per effettuare itinerari turistici, culturali, archeologici ed eno-gastronomici in particolare nei fine settimana e nel periodo non scolastico.

Inoltre alla stazione di Pré- Saint-Didier, chiediamo, al fine di dare continuità al servizio, di prevedere un hub di interscambio con parcheggio da cui far partire bus di linea ibridi/elettrici/idrogeno per Courmayeur/Skyway e la Thuile.

Il servizio di trasporto potrebbe essere affidato a Trenitalia così da proporlo sulle piattaforme di acquisto di biglietti ferroviari.

Ricordiamo che la chiusura della linea è in contrasto con:

1. Legge Regionale n. 22/2016 che prevede la riattivazione della tratta ferroviaria Aosta – Pré Saint Didier;

2. Accordo Quadro del 2017 tra la Regione e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che prevede il ripristino del servizio ferroviario con oneri a carico di RFI.

3. Programma Strategico di Interventi per la Ferrovia approvato dal Consiglio Regionale nel 2019 che dà attuazione coerente a quanto previsto dalla legge regionale n. 22/2016.

4. Roadmap per una Valle d'Aosta Fossil Fuel Free, approvata con delibera della Giunta regionale n. 151 in data 22 febbraio 2021, che prevede la riapertura ed elettrificazione della tratta ferroviaria Aosta – Pré- Saint-Didier.

5. Piano Industriale delle Ferrovie dello Stato al 2031, che include la riapertura della tratta Aosta – Pré Saint Didier con un finanziamento di 71 milioni di euro.

COGNE-ACQUE FREDDE

Si chiede di inserire nel PRT l'infrastruttura Cogne - Acque Fredde mantenendo il collegamento su binari o, in alternativa, un collegamento stradale con servizio a spola, utilizzando veicoli ibridi o mini bus elettrici, attrezzati anche per trasporto biciclette.

In questo modo, oltre ad essere una valida alternativa di collegamento con Cogne, si realizzerebbe un unico itinerario di grande attrazione turistica che a partire dalla pianura, attraverso le medie e alte vie, porterebbe ad un sito di enormi potenzialità nella vallata del Gran Paradiso, valorizzando la mobilità dolce, un mercato sempre più ricercato.

TRASPORTO MERCI

Al fine di incentivare e dirottare il traffico delle merci dalla gomma al ferro, è necessario promuovere accordi tra le attività produttive e l'industria presenti in Valle e le imprese ferroviarie presenti sul mercato del trasporto merci. Si ipotizza, pertanto, l'utilizzo della ferrovia nelle ore notturne per le necessità del trasporto non solo delle merci in arrivo, ma anche dei lavoratori e semilavorati in partenza.

Per le merci in transito su gomma, l'area di regolazione oggi dedicata alle sole criticità dell'alta Valle e del Monte Bianco deve essere opportunamente potenziata inserendo la cosiddetta area grigia per poter soddisfare anche le necessità legate alle criticità della statale 27 e del tunnel del Gran San Bernardo con relativo accesso, adeguandola con servizi agli utenti e agli autisti, con punti di ristoro e aree attrezzate.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Abbiamo molte riserve sull'eventuale attuazione di un servizio con autobus di tipo BRT a più casse poiché si intravedono difficoltà operative dovute al contrasto tra le condizioni climatiche caratteristiche del territorio valdostano e le caratteristiche peculiari dei veicoli (snodati e ribassati). Esprimiamo infine preoccupazione relativamente alla sostenibilità economica dell'opera, nella sua realizzazione e nella sua gestione.

Poiché il Piano dei Trasporti deve rispondere alle reali esigenze del territorio e dei suoi cittadini riteniamo necessaria la costituzione di un Comitato di Monitoraggio permanente composto da tutti i portatori di interessi collettivi che segua tutto l'iter di approvazione del Piano e la sua successiva realizzazione.”;

Soggetto privato

“Con riferimento all'oggetto, la presente per richiamare la totale assenza, nel documento, di riferimenti alla galleria del Drinc, ed al suo possibile utilizzo come importante via di comunicazione, soccorso, evacuazione, tra Cogne e la valle principale.

Lungi dal voler ripercorrere il lunghissimo ed estenuante iter cui sempre più attoniti si è dovuto assistere, riporto un breve riepilogo degli elementi più importanti, forse non noti ai più, anche per effetto delle informazioni errate o fuorvianti che sono state a più riprese riportate.

L'opera si sviluppa per quasi 12 chilometri tra la località di Cogne, a 1536 metri di quota, e la località di Acque Fredde, a quota 1546 metri, situata sul versante di Aosta.

Il tracciato venne realizzato in poco più di 6 anni: dall'agosto del 1916 ad ottobre del 1922, per quasi il 70% in galleria, con la galleria più lunga, quella del Drinc, sviluppata per 6730 metri.

All'epoca della costruzione è stata descritta come la più importante opera mineraria al mondo.

Con la chiusura della miniera di Cogne, negli anni '70, perché non più economicamente redditizia, anche la ferrovia ha cessato di funzionare.

Si è subito parlato di un possibile riutilizzo del collegamento, sia a scopo turistico, sia per il collegamento più rapido e sicuro di Cogne alla vallata principale (la strada di Cogne è, come in altre vallate laterali, soggetta a frane, valanghe, alluvioni, ed i recenti eventi l'hanno ricordato).

I progetti di adeguamento si sono susseguiti negli anni, rispondendo anche alle nuove normative, sempre più severe, in particolare dopo l'incidente nel tunnel del Monte Bianco.

Dopo oltre trent'anni i lavori sono stati ultimati ma sono subentrati problemi di distacco del calcestruzzo proiettato e della rete elettrosaldata **in due tratti di complessiva lunghezza di 1 kilometro** causa la **totale mancanza di impermeabilizzazione e drenaggio delle acque di infiltrazione** (è presente in alcuni punti un rudimentale “drenaggio” fatto con gomme da giardino, che si è ovviamente subito intasato).

Le acque sono “aggressive” (così come tecnicamente definite), ossia ricche in solfati, e deteriorano il cemento del calcestruzzo in tempi più o meno rapidi (in funzione delle condizioni di umidità e temperatura), se non adeguatamente progettato, ossia utilizzando i più che noti cementi solfatoresistenti.

Molto probabilmente allo stato attuale, con la galleria abbandonata da oltre 10 anni, si sono aggiunti ulteriori tratti con distacchi del calcestruzzo proiettato (sprit beton), che è stato più che estesamente impiegato, coprendo inutilmente anche l'originario rivestimento murario, realizzato all'epoca a regola d'arte (precisazione doverosa).

La galleria è sana, stabile, si tratta solo di recuperare i danni conseguenti gli interventi di “sistemazione”.

E' sconsolante vedere riportate, quando si parla della galleria del Drinc, sempre le solite immagini del tratto ammalorato, associate al messaggio “viene giù tutto”.

E' noto a tutti che per il recupero dell'opera sono stati complessivamente spesi 30 milioni di euro e, sulla base degli studi di oltre 10 anni fa, ne occorre, a seconda degli studi, dai 5 ai 10 milioni di euro per farla ripartire.

Tuttavia è stato deciso di smantellare l'opera.

La galleria è rimasta.

Non mi addentro nella problematica relativa ai binari, anch'essi non correttamente progettati, e relativa alla sicurezza, dimostrato dai tecnici del settore risolvibile, anche alla luce delle più moderne tecniche di trasporto elettrico.

Mi rendo conto che in questo periodo non c'è la volontà di riprendere il discorso sull'opera, ma ritengo non debba essere cancellata, insieme al suo importantissimo valore storico e di collegamento anche solo per le emergenze.

L'auspicio è che quindi la galleria venga inserita nel PRT, come infrastruttura attivabile per le emergenze e, in futuro, con valenza turistica.”.

LUCA FRANZOSO

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 02/04/2025 per quindici giorni consecutivi, ai sensi dell'articolo 11 della legge regionale 23 luglio 2010, n. 25.

IL SEGRETARIO REFERTO