



REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA

REGION AUTONOME VALLEES D'AOSTE



COMUNE DI



COMMUNE DE

AOSTA

PROGETTO "AOSTA INBICICLETTA"

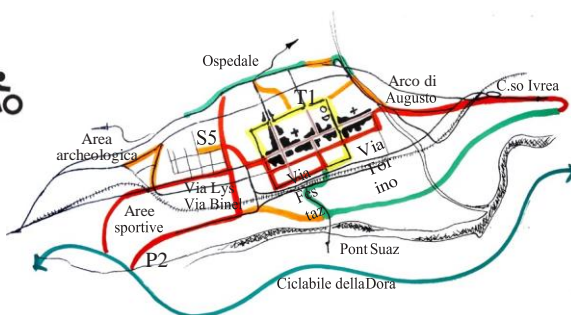
nell'ambito del programma "investimenti per la crescita e l'occupazione 2014-2020 (FESR)" e del "Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS)"

CIG: 75075523E6

CUP:C61B16000760007

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

Aostain 



Elab. 02 bis

RELAZIONE PRELIMINARE PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VAS

Committente:

Comune di Aosta (AO)

Raggruppamento Temporaneo di Professionisti (R.T.P.):

Aspetti architettonici:

Arch. Paolo Castelnovi (mandatario)

Arch. Andrea Marchisio

Architetturatre studio associato

Aspetti strutturali:

Faber ingegneria studio associato

Aspetti impiantistici:

Area Progetti s.r.l. Ing.

Giulia Armand

Aspetti idrogeologici:

Geol. Roby Vuillermoz

Data: Giugno 2019
rev. Settembre 2019



AOSTA

Verifica di assoggettabilità a VAS

Studio preliminare ambientale

INDICE

1. PREMESSA
2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PROGETTO
3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO
4. COERENZA con il P.T.P.
5. ALTRI VINCOLI AMBIENTALI E TERRITORIALI GRAVANTI SULL'AREA.
6. VINCOLO ARCHEOLOGICO
7. COERENZA CON IL P.R.G.C.
8. COERENZA CON IL PGTU
9. CONCLUSIONI con riferimento ai criteri di cui all'allegato I del D.lgs. 4/2008 e all.C L.R. 12/2009:
 - a) in quale misura il piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o, per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
 - b) in quale misura il piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
 - c) la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
 - d) problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
 - e) la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad esempio piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).
 - f) caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto, in particolare, dei seguenti elementi:
 1. probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;
 2. carattere cumulativo degli effetti;
 3. natura transfrontaliera degli effetti;
 4. rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad esempio in caso di incidenti);
 5. entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
 6. valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
 - i) delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;
 - ii) del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
 7. effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello statale, comunitario o internazionale.

1 PREMESSA

La presente relazione costituisce l'adempimento alla parte II del Capitolo IV della Delibera di Giunta Regionale n. 418 del 15/02/1999, richiesto per le Varianti non sostanziali.

Il progetto "Aosta in bicicletta" risponde ad un programma strategico del Comune di Aosta, attuativo del Piano generale del Traffico urbano (PGTU), giunto alla fase operativa degli interventi necessari per completare e mettere in sicurezza le dorsali ciclabili principali della città, assicurando l'accessibilità ciclabile a tutta la parte subpianeggiante del Comune.

Operativamente il progetto comporta una serie molto articolata di interventi a bordo di strade veicolari, che nel loro insieme consentono di dare continuità ai tratti di ciclabile esistenti.

Tali interventi sono quasi esclusivamente finalizzati alla realizzazione di una pista pavimentata in asfalto e all'apposizione di una apposita segnaletica. Non sono previsti scavi oltre i 40 cm. di profondità, opere strutturali o interventi che modificano significativamente l'assetto del suolo.

Il presente studio per la verifica di assoggettabilità alla VAS viene redatto per avviare la procedura di verifica a seguito di:

- alcune integrazioni e varianti al PGTU per la parte relativa alla mobilità ciclabile (punto 10.1.4)
- alcune modifiche o varianti parziali al PRGC necessarie per assicurare la coerenza tra PRGC e tracciati ciclabili in progetto.

Tali modifiche riguardano l'adeguamento normativo per consentire di realizzare alcuni brevi tratti di un'opera infrastrutturale particolare (il sistema di piste ciclabili) in aree pubbliche destinate dal PRGC a servizi, con una precisa destinazione (culturale, istruzione...) per la quale non sono specificate le possibilità di ospitare opere infrastrutturali.

La modifica comporta la nuova destinazione specifica dell'area per servizi: (ad es. da servizi culturali a servizi ricreativi), ovvero il riconoscimento della possibilità di realizzare l'opera pubblica "pista ciclabile" nell'area già pubblica destinata a servizi.

Per consentire una corretta valutazione degli effetti di tali modifiche con le modalità previste dall'allegato I del D.lgs. 4/2008, di seguito è presentato l'intero progetto giunto alla fase di fattibilità tecnico-economica, realizzativo del Piano/progetto "Aosta in bicicletta". Inoltre vengono segnalate, in apposite schede sintetiche, tutte le situazioni di localizzazione delle ciclabili in progetto fuori dalle sedi stradali.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PROGETTO

Il progetto investe, con una rete di percorsi ciclabili senza soluzione di continuità, tutta la parte piana del Comune di Aosta, connettendo all'area centrale sia i quartieri periferici, a est (Q. Dora) e a ovest (Mont- Fleury e Tsamberlet) sia i percorsi di bordo già esistenti (lungo il Buthier e lungo la Dora).

I tracciati scelti assicurano un'accessibilità ciclabile a quasi tutti i maggiori poli di servizi e di attrezzature della città da parte dei residenti in tutta la parte piana (a sud della SS26, dove risiede oltre l'70% degli Aostani), che possono in ogni caso raggiungere dalla porta di casa un tratto sicuro percorrendo meno di 300 metri su strade quasi in ogni caso interne ai quartieri e quindi a basso traffico e relativamente sicure.

Dal punto di vista ambientale i percorsi individuati sono per lo più frutto di un ridisegno dell'infrastruttura stradale preesistente, nella sua parte urbana, con un impatto ambientale molto basso e comunque molto inferiore al vantaggio che comporterà l'offerta di percorsi ciclabili funzionali e sicuri riducendo l'utilizzo intensivo dell'auto privata.

Fa eccezione il tracciato di interesse turistico intorno alle mura romane, che per circa la metà percorre il parco ricavato nella fascia verde di rispetto all'esterno delle mura, e che viene realizzata come parte del parco (pavimentazione drenante non in asfalto, completamento delle alberature esistenti e degradate)

D'altra parte, va sottolineato come il progetto renda funzionali e accessibili i percorsi ambientalmente più qualificati, già realizzati (ad esempio lungo la Dora) che, mancando le connessioni sicure con la città, sono sottoutilizzati e che sicuramente diventeranno meta per il loisir all'aperto degli aostani, una volta ben connessi con le aree insediate e i quartieri più popolosi.

3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

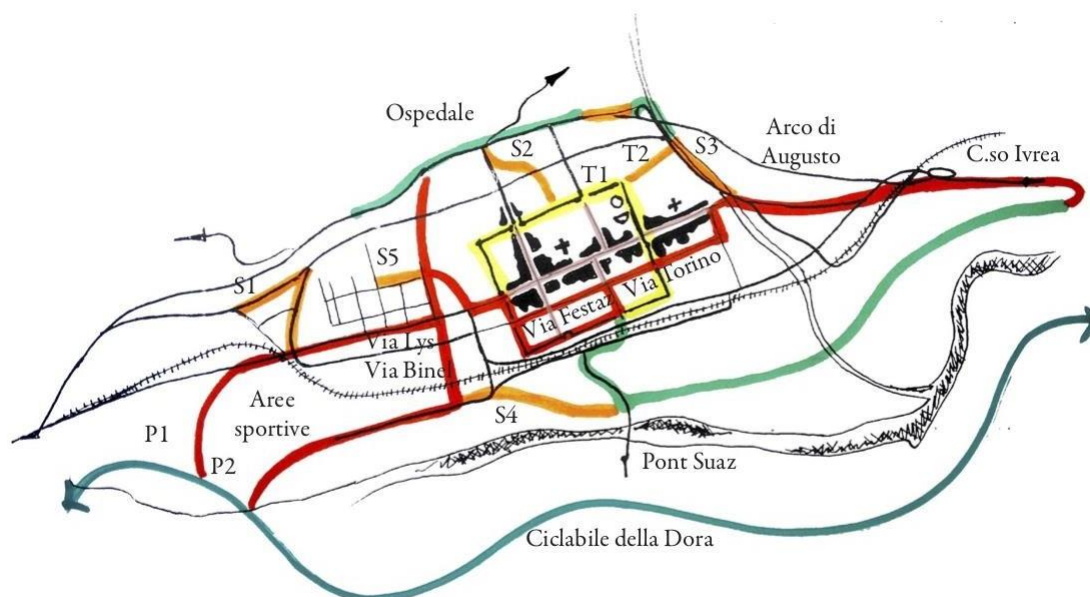
Il progetto definisce le caratteristiche di una rete che è stata delineata a partire da quella individuata dai documenti messi a bando, ma discussa analiticamente tratto per tratto in un tavolo tecnico degli Amministratori e dei funzionari del Comune di Aosta con i Progettisti.

In tale tavolo si sono verificate le suggestioni individuate nei documenti precedenti scegliendo le soluzioni con le prestazioni più soddisfacenti rispetto a tre requisiti operativi fondamentali, che si aggiungono ai 4 requisiti funzionali rispetto agli obiettivi indicati in 1.1):

- assicurare la continuità delle dorsali est-ovest e sud-nord di percorsi ciclabili sicuri, in modo da formare una rete che percorra tutta la parte piana della città, coinvolgendo il più possibile i tracciati ciclabili sicuri o le zone a traffico limitato preesistenti;
- soddisfare il maggior numero di abitanti possibile rispetto all'esigenza di raggiungere con le dorsali
- suddette le mete principali della mobilità, come declinate al punto 1.1.);
- interessare, per la realizzazione dell'intero intervento solo aree pubbliche e destinate a percorsi, a verde o a servizi, minimizzando gli impatti sull'assetto attuale degli utilizzi e delle funzioni (per quanto riguarda la mobilità in auto, i parcheggi, il verde di vicinato, le sistemazioni di arredo urbano).

Ovviamente la definizione stessa di "percorsi ciclabili sicuri" comporta la rispondenza, dei tracciati da realizzare nell'intervento in progetto, alla norma che ne definisce i requisiti parametrici: DM 557/1999

La soluzione individuata, che soddisfa contestualmente i requisiti sopra elencati, è schematizzata nella immagine seguente:



L'intervento si compone di una direttrice principale est-ovest (la tratta P1) che attraversa tutta la città dall'area sportiva Mont Fleury al quartiere Dora, percorrendo il centro lungo gli assi di corso Battaglione Aosta, via Festaz, via Torino e corso Ivrea, collegando poi il quartiere Dora con l'ampliamento del percorso pedonale esistente lungo il cavalcavia della ss26. Lungo viale Piccolo S. Bernardo si rende percorribile al traffico ciclabile e pedonale il viale alberato esistente, mentre lungo corso Battaglione Aosta vengono utilizzate le aiuole ed i percorsi spartitraffico esistenti. Si propone inoltre la realizzazione di una continuità ciclabile lungo il lato nord di via Festaz e lungo il lato sud di via Torino, tramite limitati ampliamenti e riorganizzazione dei marciapiedi.

La seconda direttrice è orientata invece sull'asse nord-sud, lungo l'asse di via Elter, con il suo nuovo prolungamento lungo la caserma Battisti fino a via Saint Martin e Via Parigi da un lato e lungo via Lys e via Binel dall'altro, fino all'area sportiva Tsamberlet

Da tali tracciati principali dipartono due tipologie di percorsi secondari.

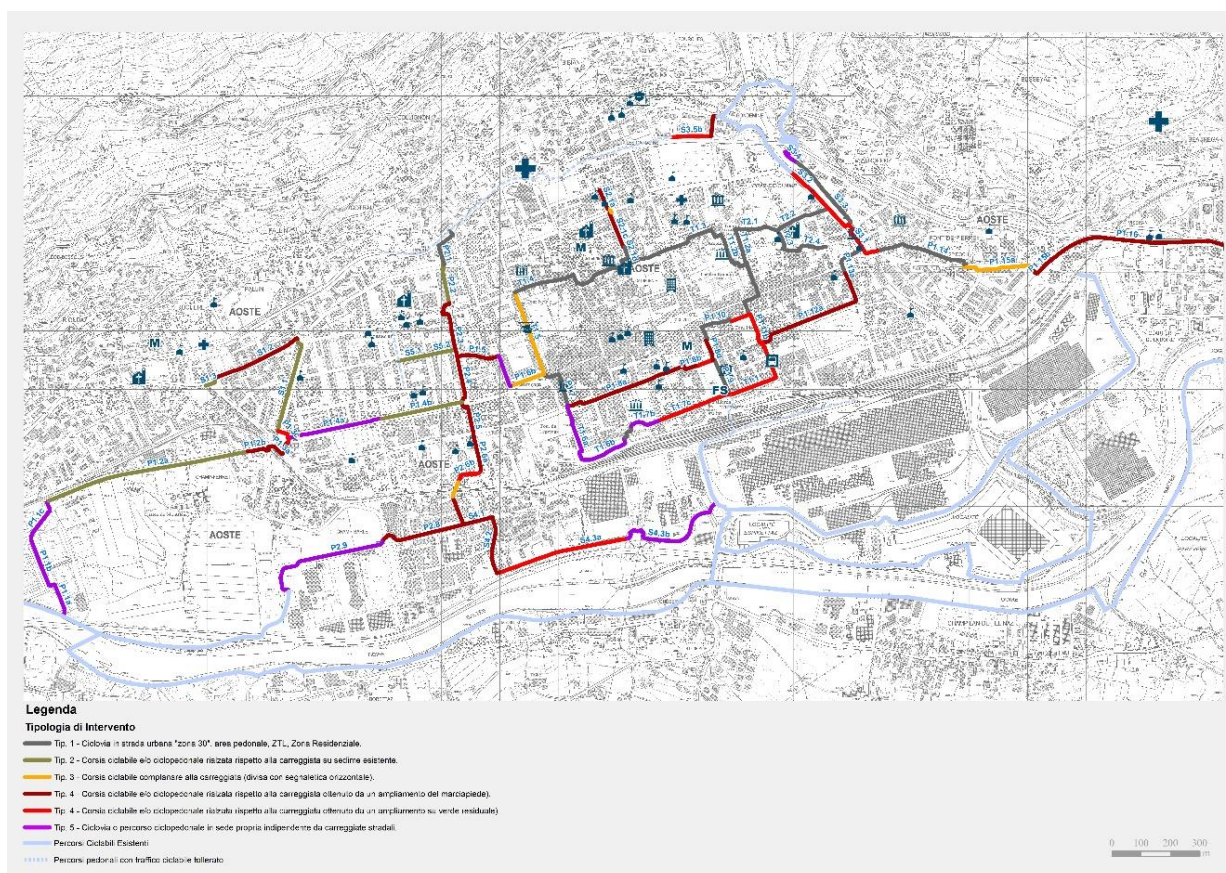
La prima tipologia, realizzata per collegare i due assi principali a poli attrattori di interesse per la città, si divide nelle seguenti tratte:

- S1 che collega il tracciato principale P1 all'area archeologica di Saint Martin de Corleans, attraverso via Monte Grivola, permettendo l'arrivo in bici alla meta partendo dal centro storico e dalle stazioni ferroviaria e degli autobus.
- S2 che si sviluppa lungo l'asse di Viale della Pace, connettendosi da un lato alla zona 30 nel centro storico e dall'altra all'area dell'ospedale.
- S3 che percorre il Buthier su entrambe le sponde, congiungendosi in riva sinistra al sottopasso già costruito e non ancora utilizzato sotto la ss26 e connettendo, in riva destra, la tratta principale P1 al parcheggio della Consolata, area di sosta dei busturistici, e al parco del Saumont.
- S4 che attraverso via Kaolack percorre via Dalla Chiesa arrivando alla rotonda del Pont Suaz per connettersi a VeloDoire e alle ciclabili dell'area ex Cogne.
- S5 che connette le scuole e l'area centrale del quartiere Cogne alla tratta principale P2 e al campus.

La seconda tipologia, è realizzata prevalentemente a scopo turistico e si sviluppa nelle seguenti tratte:

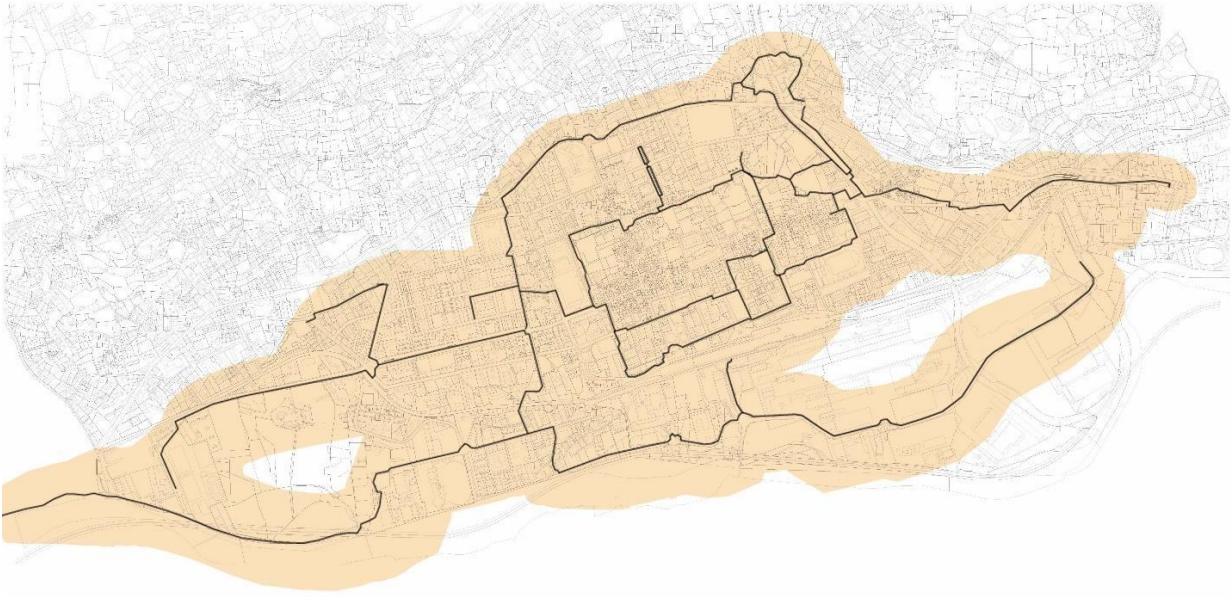
- T1 che raccorda i principali siti di attrazione turistica costeggiando le mura, attraversando il centro storico raggiungendo le torri romane e medioevali
- T2 che valorizza l'area di Sant'Orso e gli antichi percorsi tra la Torre del Baliviel' arco di Augusto.

I tracciati indicati soddisfano il requisito di accessibilità alle mete di cui al punto 1.1, come si evidenzia nella seguente mappa che rappresenta l'intero percorso e i principali punti di interesse della città.



D'altra parte, il sistema di percorsi in progetto soddisfa il requisito di accessibilità ciclabile alle mete suddette su percorsi sicuri (salvo max. 200 m. in strade poco trafficate) per oltre il 95% degli abitanti nella

parte piana di Aosta, come risulta con evidenza dalla mappa seguente, che riporta in arancio l'area urbana servita dalla rete ciclabile in progetto con meno di 200 metri su strade residenziali:



Per quanto riguarda lo stato ambientale dei luoghi interessati dall'intervento per la realizzazione della rete ciclabile, valgono in generale le seguenti considerazioni:

- l'intervento è parte essenziale di una strategia per ridurre la mobilità motorizzata urbana e il conseguente inquinamento, e in questo senso produce un impatto positivo sullo stato dei luoghi per quanto riguarda l'aria e il clima;
- l'intervento è per oltre il 95% in contesto urbano e comporta trasformazioni minime del suolo, che per oltre il 85% è già impermeabilizzato;
- le parti di inserimento di una nuova pista su suolo non impermeabilizzato (circa 15%) si sviluppano per lo più su aree prative di verde pubblico;
- l'intervento incide in misura minima sul sottosuolo, che non viene interessato oltre i cm.40 dal piano di calpestio attuale;
- l'intervento comporta cantieri che non alterano lo stato dei luoghi dal punto di vista ambientale, con impianto normalmente su aree urbanizzate e impermeabilizzate e utilizzo di materiali in grande misura di riciclo, e quindi con ridottissimo impatto ambientale e sul consumo di risorse primarie.

4. COERENZA con il P.T.P. Piano territoriale Paesistico della Valle d'Aosta

A. Il progetto risulta coerente le "norme per parti di territorio" del PTP.

Infatti il progetto interessa parti del territorio comprese: nel "Sistema insediativo particolare – sistema urbano", di cui all'art.18 del PTP, privo di norme cogenti. L'intervento in progetto risulta comunque coerente con gli interventi ammessi di riqualificazione RQ, per usi di tipo S (S3, attività sportive, ricreative, turistiche e del tempo libero).

B. Per quanto riguarda i vincoli stabiliti dalla L.431/85, riportati in sede di adeguamento del PRGC al PTP, con specifici approfondimenti per la parte del Centro Storico, risultano 9 tratti ciclabili in progetto in rapporto con le aree vincolate (2 relativi alla fascia fluviale e gli altri potenzialmente coinvolgenti aree di interesse archeologico).

B1. Per il settore delle fasce fluviali e risorse idriche di cui all'art.35 delle N.d'A. del PTP:

L'intervento risulta coerente con quanto disposto in generale dalle norme di accompagnamento a tale cartografia e, nello specifico, dall'art. 36 della L.R. 11/98 e dalla Del. di G.R. n° 2939/2008: in particolare gli interventi in progetto richiedono la redazione di *uno specifico studio sulla compatibilità dell'intervento con i fenomeni idraulici, geologici e idrogeologici che possono determinarsi nell'area*, rappresentato dalla "Relazione preliminare geologica e studio di compatibilità" Allegata al progetto e riproducibile al link

<https://cloud.landscapefor.eu/index.php/s/vBkvHsSQkDQZDdW>

B.2. Per le Aree di specifico interesse archeologico, vedi punto 6 della presente relazione

C. Per quanto riguarda gli ambiti inedificabili.

L'area interessata dal progetto si trova nelle seguenti condizioni rispetto alla delimitazione degli ambiti inedificabili:

- **Aree boscate** (Art. 33, L.R. 06.04.1998, n° 11):
l'area oggetto di intervento NON interessa aree boscate;
- **Zone umide e laghi** (Art. 34, L.R. 06.04.1998, n° 11):
l'area oggetto di intervento NON interessa Zone unido o laghi;
- **Terreni sedi di frane** (Art. 35, L.R. 06.04.1998, n° 11):
l'area oggetto di intervento NON interessa terreni sedi di frane;
- **Terreni a rischio di valanghe o slavine** (Art. 37, L.R. 06.04.1998, n° 11):
l'area oggetto di intervento NON rientra in zone soggette a valanghe o slavine
- **Terreni a rischio di inondazioni** (Art. 36, L.R. 06.04.1998, n° 11):

L'area oggetto di intervento, ricade parzialmente in fascia B, e C di inondazione

Così come prescritto dalla D.G.R. 2939/2008 e s.m.i., per le parti di nuova costruzione, **il progetto è corredato da specifico Studio di compatibilità** (vd. *Relazione preliminare geologica e studio di compatibilità. Elaborato 03*) dell'intervento con lo stato di pericolosità idraulica, contenente, altresì, la verifica dell'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le necessarie opere di mitigazione del rischio e la descrizione degli accorgimenti da adottare per limitare gli effetti di eventuali flussi di acque, con particolare attenzione nei confronti di quelli provenienti dalla rete viabile. Allegata al progetto e riproducibile al link

<https://cloud.landscapefor.eu/index.php/s/vBkvHsSQkDQZDdW>

5. ALTRI VINCOLI AMBIENTALI E TERRITORIALI GRAVANTI SULL'AREA.

Non si rilevano ulteriori vincoli gravanti sull'area interessata dagli interventi.

6. VINCOLO ARCHEOLOGICO

Le nda del PTP prevedono all'art.40 commi 3 e 4: *3. Nelle aree di specifico interesse archeologico individuate nelle tavole del PTP o che saranno individuate in sede di pianificazione locale o dalla competente struttura regionale, sino alle determinazioni della struttura medesima, conseguenti ad adeguate prospezioni archeologiche, sono ammessi soltanto interventi riqualificativi delle costruzioni esistenti; ogni scavo o lavorazione non superficiale deve essere autorizzato dalla struttura predetta; si applicano inoltre le disposizioni di legge in materia . 4. I PRGC in sede di adeguamento al PTP, precisano e articolano ulteriormente le prescrizioni di cui ai commi 2 e 3 in base a indicazioni di dettaglio e rilevazioni delle situazioni locali delle aree di specifico interesse individuate nel PTP.* Il PRGC, recependo tali indicazioni ha redatto tre cartografie dalle quali risultano in dettaglio le aree di interesse archeologico. Gli interventi di nuova costruzione interessanti tali aree devono rispettare norme di attenzione da coordinare entro una relazione di *"Verifica dell'interesse archeologico"*, appositamente redatta e positivamente considerata dagli uffici competenti, dalla quale risulta che **l'intervento risulta coerente con le norme di attenzione per tali aree, purchè sottoposto a verifiche nel suo svolgimento progettuale e di cantiere.** Tali situazioni sono illustrate cartograficamente nell'allegato 04b.

7 COERENZA CON IL P.R.G.C.

Il Comune di Aosta è dotato di strumento urbanistico generale adeguato alla l.r.11/1998 e al PTP (in particolare per quanto riguarda gli abiti inedificabili).

A. Dal confronto con il PRGC risulta che il sistema di ciclabili in progetto, costituente un'opera infrastrutturale per la mobilità, è prevalentemente inserito nelle AREE DESTINATE ALLA MOBILITÀ.

Agli effetti della verifica dell'inserimento delle aree interessate dall'opera si fa riferimento alla definizione delle Aree destinate alla mobilità indicata al c. 6 dell'art.11 della NTA del PRGC: *I limiti delle aree di cui al presente articolo, ove non individuati cartograficamente dal PRG, coincidono con quelli della superficie appartenente al demanio stradale o comunque occupata dal tracciato stradale.*¹

Ferma restando l'assenza di ricadute ambientali di qualsiasi genere, ove il progetto interessi parti di sedimi stradali in cui l'Amministrazione comunale non abbia perfezionato formalmente l'appartenenza al demanio pubblico a qualsiasi titolo, può essere necessaria una procedura formale di modifica o variante parziale del PRGC per regolarizzare l'uso a sede di infrastruttura stradale e aree accessorie, in atto o in progetto.

B. Oltre alle Aree destinate alla mobilità il sistema di ciclabili in progetto interessa, per parti di modesta entità, anche aree destinate in PRGC a SPAZI PUBBLICI O RISERVATI AD ATTIVITA' COLLETTIVE ex art.5 della NTA, con le seguenti specificazioni riscontrabili nella tavola P5 del PRGC:

Ri: ricreazione, Sp: sport, Cu: cultura, Is: istruzione, Tr: turismo.

Salvo casi specifici in cui non è precisamente indicato l'utilizzo per mobilità ciclabile, nelle aree per i servizi sopracitati le NTA del PRGC consentono esplicitamente le opere infrastrutturali necessarie per

¹ Costituiscono riferimento al proposito le definizioni del Codice della Strada (all'art.3 10)

Confine stradale: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se in trincea.

Sede stradale: superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza.

rendere accessibili gli impianti e, per le zone verdi e ricreative, anche le opere infrastrutturali di attraversamento.

Per verificare la congruenza dell'opera con le previsioni di PRG (oltre i tratti necessitanti di interventi che ricadono per intero nelle aree destinate alla mobilità di cui al punto A), la seguente tabella riporta analiticamente le superfici delle aree per servizi interessate da tratte ciclabili necessitanti di interventi trasformativi (di tipologia 4 o 5 - vedi punto 1.6), specificandone la situazione attuale.

Tali situazioni sono illustrate cartograficamente nell'elaborato 09 P4.

		Tipologia di servizio					
Subtratta	Area di Standard	Sp	Ri	Cu	Is	Tr	Situazione Attuale
P1.1a	Sp1	520					Area prativa libera residuale limitrofa all'isola ecologica comunale, da utilizzare per raccordo tra piazzale del cimitero e Velodoire.
P1.1b	Sp1	450					Area prativa di bordo al parcheggio del cimitero
P1.1c	Sp1	325					Percorso in ampliamento di quello pedonale esistente di accesso al cimitero
P1.3c	Ri11		60				Ampliamento su area verde del percorso pedonale esistente all'angolo tra c.so Battaglione e via Monte Grivola
P1.6a	Ri18		262,5				Percorso su le aree verdi e pedonali esistenti ai bordi del cantiere del nuovo campus universitario
P1.6b	Ri19		300				Percorso su le aree verdi e pedonali esistenti ai bordi del cantiere del nuovo campus universitario
P1.8c	Ri35		50				Ampliamento del marciapiede di via Festaz sui giardini pubblici
P1.11a	Cu17			175			Ampliamento del marciapiede esistente di Piazza Plouves sull'aiuola verso le mura romane
P1.11b	Cu17			200			Ampliamento del marciapiede esistente di Piazza Plouves sull'aiuola verso le mura romane
P1.13a	Ri65		75				Percorso ciclabile nell'area pedonale o in via di pedonalizzazione dell'arco di Augusto e di via Garibaldi
P1.13b	Ri65		180				Percorso ciclabile nell'area pedonale o in via di pedonalizzazione dell'arco di Augusto e di via Garibaldi
P1.15a	Ri78		35				Percorso ciclabile sui parcheggi già esistenti in corso Ivrea
P2.6b	Is6				142,5		Ampliamento del marciapiede sul bordo del cortile della scuola elementare
P2.9	Ri118		775				Percorso parallelo a corso Lancieri all'interno dell'area verde Abbé Henry
S1.3	Ri105		12				Percorso di attraversamento del viale dei giardini di viale Conte Crotti
S3.1	Ri65		35				Ampliamento del percorso pedonale esistente lungo il Buthier
S3.2	-						Ampliamento del percorso pedonale esistente lungo il Buthier
S4.3a	Tr1					225	Ampliamento, completamento e messa a norma del percorso di via dalla chiesa
S4.3b	Tr1					200	Ampliamento, completamento e messa a norma del percorso di via dalla chiesa
T1.1	Ri36 - Ri39		150				Percorso in ampliamento su area verde dei marciapiedi o della sede stradale esistente, parallela alle mura romane
T1.6a	Ri23		437,5				
T1.6b	Ri24		537,5				
T1.7b	Ri28		250				
T1.7c	Ri27		285				
T1.7d	Ri29		45				
		1295	3489,5	375	142,5	425	

Per assicurare una compatibilità certa con la lettera della norma del PRGC, è opportuno introdurre modifiche al PRGC in modo che le modeste aree interessate dal progetto ricadenti oggi in zone destinate a

spazi pubblici per servizi Cu (culturali) e Is (istruzione) siano ridestinate a spazi pubblici per Ri (ricreazione) ovvero in aree interessate da opere stradali (in particolare: piste ciclabili).
Inoltre possono essere introdotte, a titolo di modifica al PRGC altre precisazioni normative o di dettaglio della carta in altre specifiche situazioni emergenti in sede di conferenza di servizi.

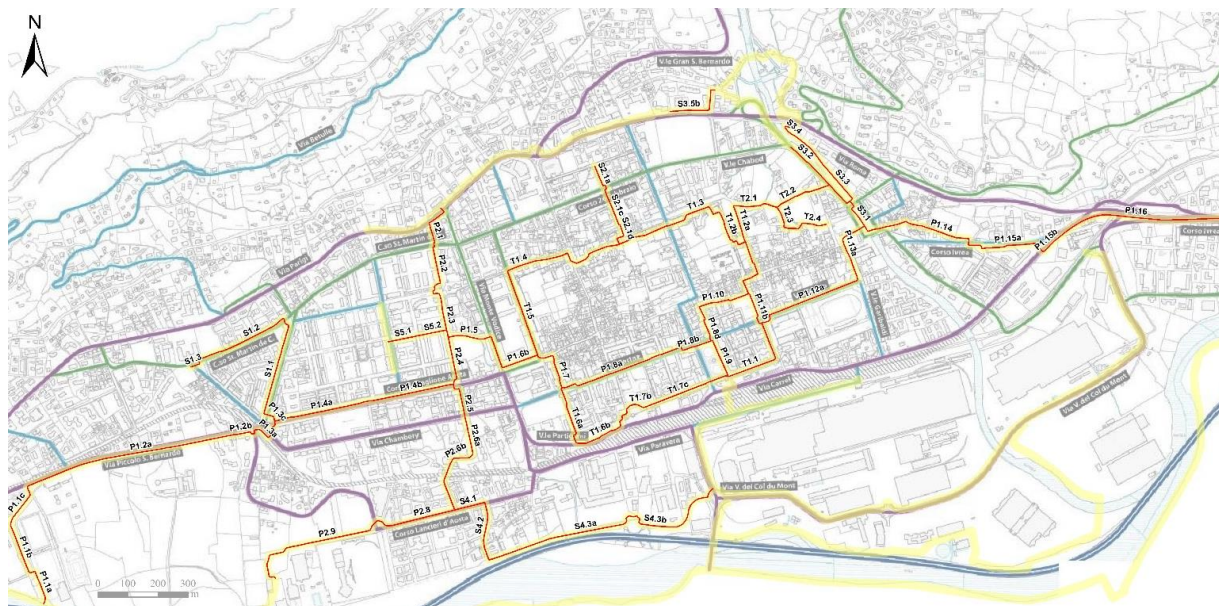
In ogni caso tali modifiche o varianti parziali non hanno alcuna ricaduta agli effetti del bilancio ambientale derivante, data l'irrelevanza degli interventi previsti per realizzare l'infrastruttura ciclabile, incidente solo per quanto riguarda l'impermeabilizzazione del suolo, che comunque è sempre minore di quella ammessa tra gli usi di ciascun tipo di servizi (che in particolare per quelli culturali e per l'istruzione, consente la costruzione di edifici con notevoli indici di copertura).

8. COERENZA CON IL PGTU

Il PGTU vigente (datato luglio 2011) identifica al punto 10.1.4 la Rete ciclopedonale di Piano.
Con il Progetto "Aosta in bicicletta" l'Amministrazione attua gran parte di questo Piano e inoltre ne propone modifiche e integrazioni, in particolare introducendo alcune tratte che consentono di completare una dorsale nord-sud (da Via Parigi a Tzamberlet), il Periplo delle mura romane e altri percorsi che migliorano l'accessibilità a centri di servizi (ad es. ospedale) e quartieri. Le tavole seguenti evidenziano le tratte aggiunte o sostituite rispetto al Piano contenuto nel PGTU.

Per consentire di valutare la compatibilità con i parametri, le osservazioni e le direttive complessive del PTGU delle variazioni di tracciato, **nella planimetria 1 si analizza l'intersezione tra il progetto Aosta in Bicicletta e la classificazione della rete viaria di Aosta.**

Sovrapposizione dei tracciati del progetto Aosta in Bicicletta sulla PLANIMETRIA 1 – Classificazione funzionale della rete viaria di Aosta, 2013. (pag. 174 del PGTU)



La proposta di progetto si colloca prevalentemente all'interno di **strade urbane locali** (cat. F).
Solo in casi particolari, quali via Piccolo S. Bernardo e in Corso Battaglione i tracciati da progetto costeggiano **strade urbane interquartiere** (cat. D/E).
Infine nei casi di via Festaz, via Torino e Corso Ivrea, i tracciati da progetto costeggiano ed in pochi punti attraversano delle **strade urbane locali interzonali** (cat. E/F).

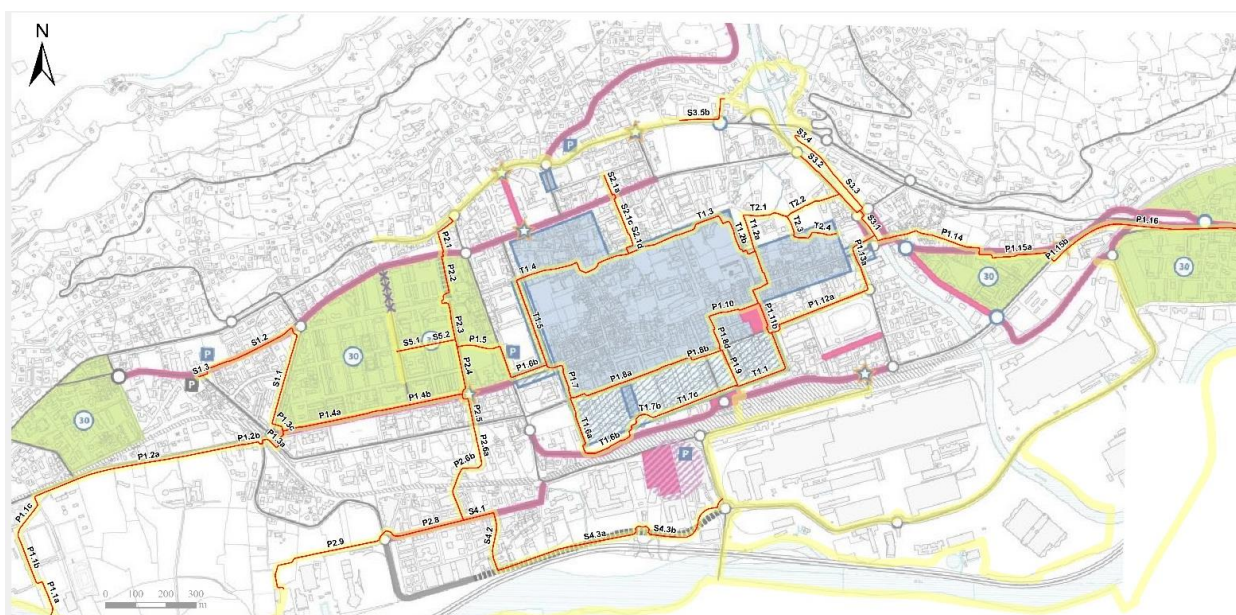
Per consentire di valutare la compatibilità con i parametri, le osservazioni e le direttive complessive del PGTU delle variazioni di tracciato, nella **planimetria 2 seguente** si analizza l'intersezione tra i tracciati del progetto **Aosta in Bicicletta** e lo scenario di Piano del PGTU.

Gli interventi di progetto si collocano prevalentemente all'interno di zone a traffico limitato e zone 30. In alcuni casi gli interventi di progetto si sviluppano in aree pedonali.

Nel caso della tratta P1.15B si incrocia Corso Ivrea, dove lo scenario di piano prevede una riqualificazione del nodo.

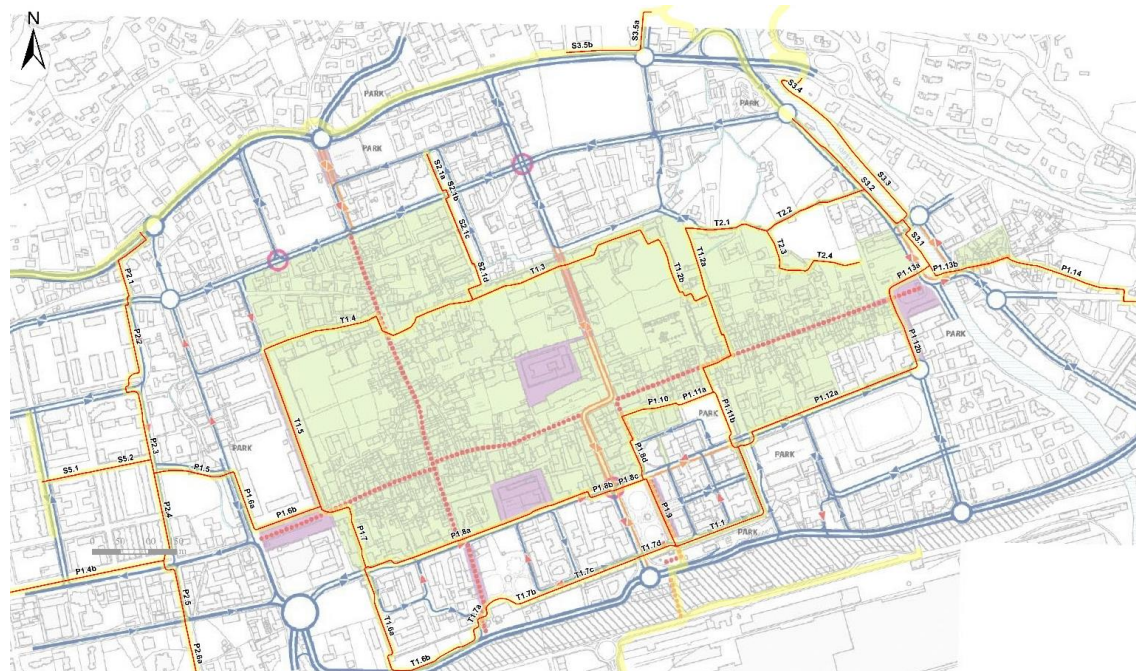
Infine, le tratte S1.2, P1.16, P1.15B, P1.13B, P1.3B coinvolgono tracciati in cui PGTU prevede riqualificazioni delle vie.

Sovrapposizione dei tracciati del progetto Aosta in Bicicletta sulla PLANIMETRIA 2– Localizzazione degli interventi inclusi nello scenario di Piano. (pag. 157)



Per consentire di valutare la compatibilità con i parametri, le osservazioni e le direttive complessive del PGTU delle variazioni di tracciato, nella **planimetria 3** si analizza l'intersezione il progetto **Aosta in Bicicletta** e lo schema di circolazione per l'area centrale di Aosta.

Sovrapposizione dei tracciati del progetto Aosta in Bicicletta sulla PLANIMETRIA 3 – Schema di circolazione per l'area centrale di Aosta. (pag. 176 del PGTU)



Da qui si evidenzia che gli interventi di progetto non vanno a modificare le previsioni riguardanti la viabilità esistente, seppur propongano per alcune tratte alternative progettuali che introdurrebbero variazioni quali nuovi sensi unici e zona 30 in casi specifici.

Nel percorso lungo le mura di via Cerlogne (tratta T1.1) si propone tra le alternative possibili un'ipotesi di conversione da senso unico a zona 30 promiscua con la ciclabilità. Nella tratta P1.8D e nella tratta P1.13B della proposta, il tracciato costeggia una corsia riservata al traffico pubblico locale secondo previsione del PGTU.

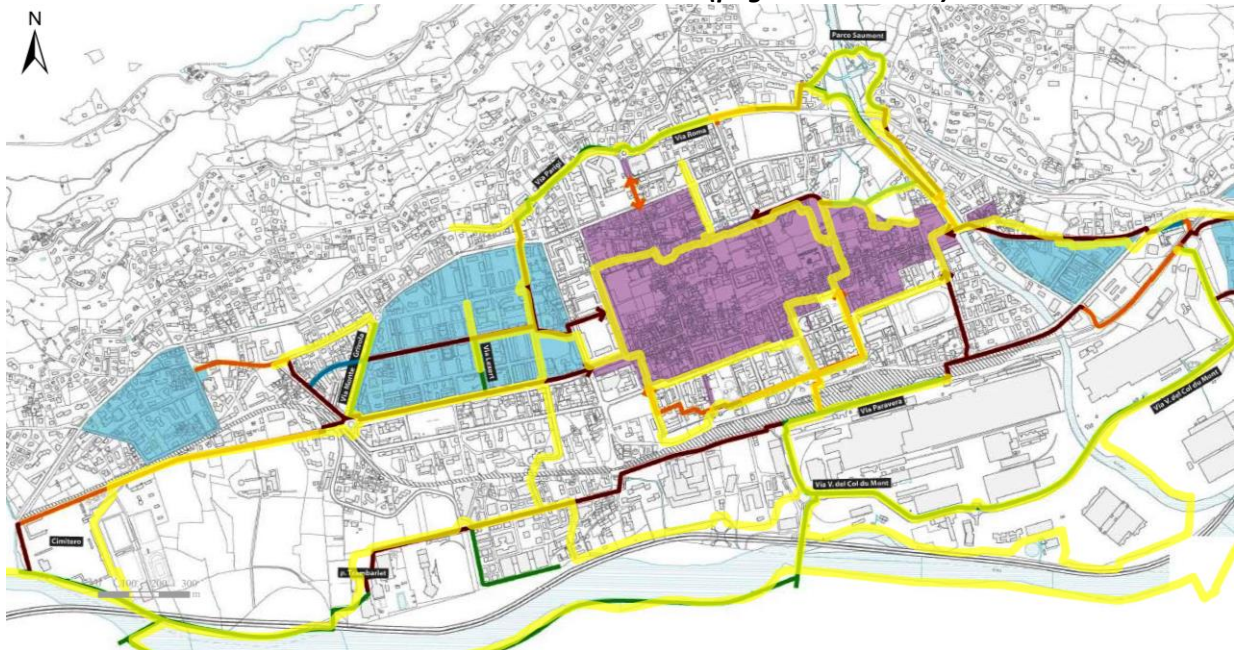
Lungo via Cesare Battisti la proposta progettuale indica tra le alternative la possibilità di istituire un senso unico (non previsto dal PGTU) o l'istituzione di una zona 30 con promiscuità tra traffico automobilistico e ciclabile.

Per quanto riguarda via Garibaldi e l'arco d'Augusto, il progetto definisce scenari alternativi legati alla pedonalizzazione dell'intera area, coerentemente con le previsioni del PGTU.

Ulteriore proposta di alternativa, non compresa in planimetria, si può realizzare nel percorso di Via Kaolack, modificando la circolazione da doppio senso a senso unico.

Per consentire di valutare la compatibilità con i parametri, le osservazioni e le direttive complessive del PTGU delle variazioni di tracciato, **nella planimetria 4 si analizza l'intersezione tra il progetto Aosta in Bicicletta e l'assetto della rete ciclabile di Piano.**

Sovrapposizione dei tracciati del progetto Aosta in Bicicletta sulla PLANIMETRIA 4- Assetto della rete ciclabile di Piano. (pag. 180 del PGTU)



Nell'elaborato si evidenzia come l'insieme delle scelte progettuali sia coerente con la previsione da PGTU. In particolare le tratte P1.5, P1.8B/D, P1.13B, confermano le previsioni di piano per itinerari ciclopedonali e ciclabili. Nei casi delle tratte P1.3A/B, P1.15B, P1.16 i tracciati da progetto propongono alternative inerenti la disposizione della viabilità ciclabile rispetto alla carreggiata.

Infine, le tratte P2.6A, P2.7, S1.2 propongono percorsi alternativi differenti dal PGTU ma coerenti con uno sviluppo progettuale funzionale.

Il tracciato di pista ciclabile proposto dal progetto "Aosta in Bicicletta" varia solo in alcuni punti i percorsi ciclabili e ciclopedonali previsti dal PGTU.

In particolare il progetto prevede la realizzazione di tratte alternative, come nel caso delle tratte P1.1ABC nei pressi del Cimitero. Un'altra variazione riguarda anche la tratta di via Paravera, che il progetto propone lungo via Alberto dalla Chiesa.

Il progetto Aosta in Bicicletta propone inoltre la direttrice Est Ovest Lungo vi a Festaz – via Torino, tracciato ciclabile non previsto dal PGU.

Il progetto non sviluppa le previsioni del PGU lungo le direttrici di viale Crotti (la perdita di posti auto sarebbe troppo elevata) e via Garin ove le interferenze con i numerosi passi carrabili dei capannoni artigianali renderebbero troppo complessa la realizzazione.

Il progetto prevede nuove proposte di collegamenti ciclabili e ciclopedonali, come in via Elter, via Lys – via Binel, tratta che collega via Chambéry e Corso Lancieri, completando l'asse ciclabile di attraversamento Nord – Sud.

Un'altra proposta riguarda il collegamento tra corso Lancieri e via Alberto dalla Chiesa tramite via Kaolack. Ulteriori tratte previste dal progetto ma non dal PGU riguardano: viale della Pace e un tratto di via Saint Martin de Corleans per raggiungere il parcheggio di attestamento nei pressi del museo Archeologico.

In conclusione, agli effetti ambientali, le nuove tratte inserite nella rete di piste ciclabili individuata nel PGU, svolgono un ruolo positivo per:

- la funzione di completamento della rete che connette mete o piste ciclabili esterne, come nel caso del circuito delle mura romane.
- l'individuazione di alternative a tratte già individuate, migliorando la sicurezza e/o l'efficienza per raggiungere mete o piste ciclabili esterne.

D'altra parte le soluzioni alternative inserite per ridurre gli impatti sul servizio stradale automobilistico o i costi di intervento non presentano impatti ambientali significativamente maggiori rispetto alle tratte inserite in PGU.

Per un approfondimento, anche di dettaglio sulla compatibilità delle nuove tratte ciclabili inserite nel progetto agli effetti delle norme del Codice della strada e della sicurezza per i ciclisti,

Vedi elab. 15 del progetto.

9 CONCLUSIONI

<p>a) in quale misura il piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o, per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;</p>	<p>Il piano/progetto assicura per la prima volta una connettività ciclabile sicura tra le varie parti non collinari della città, le principali aree destinate a servizi (in particolare per quelli scolastici, culturali, sportivi e a verde) e i tratti di pista ciclabile già attivati, in particolare per la mobilità per il tempo libero e l'accessibilità alle aree verdi periferiche.</p> <p>In questo senso il piano/progetto costituisce la spina dorsale di un'infrastruttura importantissima per tutti i progetti e i piani futuri riguardanti la sostenibilità complessiva del comportamento urbano, in particolare per la mobilità e la accessibilità dei servizi pubblici.</p>
<p>b) in quale misura il piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;</p>	<p>Nella prospettiva di promozione dell'utilizzo della bici come mezzo di trasporto non solo per il loisirs, il piano/progetto comporta un salto di qualità positivo per la sostenibilità ambientale in città, proprio perchè tale proposta incide sul comportamento dei cittadini in ragione della sicurezza, della continuità e dell'accesso ai centri di servizi che garantisce.</p>
<p>c) la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile</p>	<p>Per assicurare queste prestazioni il progetto tocca aree destinate alla viabilità e ai servizi che comunque in parte comportano modifiche o piccole varianti normative al PRGC.</p> <p>Inoltre, per gli stessi motivi, il progetto incide sul Piano generale del Traffico urbano, proponendo in qualche caso riduzione dei posti di parcheggio, istituzione di tratti a velocità controllata (zone 30) o modifica nel senso di marcia per tratti a senso unico, sempre nel rispetto dei parametri dimensionali minimi stabiliti dal Codice della Strada</p>
<p>d) problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;</p>	<p>Il piano non genera effetti indotti negativi di alcun tipo, mentre il progetto comporta interventi di estrema modestia, sia per quanto riguarda gli scavi (meno di 1000 mc. complessivi derivanti da scavi profondi al massimo 40 cm.), sia per quanto riguarda il consumo di suolo non impermeabilizzato (vedi punto 6ii delpresentercapitolo).</p> <p>In questi termini si può affermare che anche l'intervento non comporta problemi ambientali di alcuna rilevanza.</p>
<p>e) la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad esempio piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).</p>	<p>il piano/progetto risponde alle strategie di miglioramento dell'accessibilità e per la mobilità sostenibile della città, raccomandate sin dal 2007 dalla UE (Libro verde 2007 "Verso una nuova cultura della mobilità urbana"; Risoluzione del Parlamento europeo sulla sicurezza stradale in Europa 2011 – 2020) .</p> <p>La promozione della mobilità ciclabile è anche compresa nella strategia europea per i trasporti contenuta nel Libro Bianco dei Trasporti al 2050 "Roadmap per un'Area unica di trasporto europeo – verso un sistema di trasporto competitivo e efficiente dal punto di vista delle risorse" del 2011.(punto 5.2.).</p> <p>Gli interventi previsti non comportano significative ricadute negative nei settori di interesse UE per la difesa dell'ambiente.</p>
<p>f) caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto dei seguenti elementi: 1 .probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti; 2, carattere cumulativo degli effetti;</p>	<p>Gli effetti della realizzazione del progetto, che connette in sistema continuo le ciclabili esistenti e le prolunga sino ai servizi e alla rete ciclabile esterna al centro, sono con alta probabilità portatori di un incremento significativo della quota di popolazione che utilizza sistematicamente la bicicletta per gli spostamenti quotidiani, in particolare nelle classi di età più giovani. Questo nel medio periodo dovrebbe comportare una riduzione dell'utilizzo dell'auto privata, con tutte le conseguenze positive che ne conseguono sulla salute, l'inquinamento e la riduzione dei consumi di energie non rinnovabili.</p>
<p>3.natura transfrontaliera degli effetti;</p>	<p>Non ci sono effetti diretti a livello internazionale</p>

<p>4. rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);</p>	<p>Uno degli aspetti più rilevanti della mobilità ciclabile è riferito agli effetti benefici per la salute (lo rilevano tutti i documenti fondamentali che promuovono i comportamenti a favore della sostenibilità ambientale nelle città). Ovviamente l'utilizzo della bicicletta espone a rischi di incidente, che comunque il piano/progetto tende a ridurre, assicurando in ogni punto della rete ciclabile in progetto (comprese le parti della rete esistente incorporate nel progetto) almeno le condizioni di sicurezza minime indicate dalla normativa.</p>
<p>5 .entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);</p>	<p>Il piano/progetto ha come obiettivo di costituire le dorsali ciclabili principali che consentono di servire per intero la parte non collinare del Comune di Aosta, garantendo il raggiungimento di tutti gli edifici residenziali e di servizi con un massimo di 200 metri di percorso non messo in sicurezza (ma comunque svolto su strade residenziali a basso traffico di transito), come si può verificare dalla tavola inserita al punto 4 della presente relazione.</p>
<p>6.valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: i) delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;</p>	<p>I percorsi in progetto sono quasi completamente ricavati lungo la viabilità esistente, senza modificare in alcun modo il rapporto con i beni culturali o naturali a cui si è prossimi o la pavimentazione di luoghi, come nel centro storico, che devono essere salvaguardati anche nello spazio viabile. L'unico intervento da sottoporre ad attenta verifica è quello relativo al percorso ciclabile previsto lungo le mura romane, che si propone di realizzare con modalità rispettose delle condizioni poste dalla competente Soprintendenza per assicurare il dovuto rispetto al bene archeologico e alla sua fruibilità visiva, in particolare per quanto riguarda il fondo di finitura della pista, l'eventuale segnaletica e l'entità dello scavo previsto per l'intervento.</p>
<p>ii) del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;</p>	<p>Il piano progetto non incide sui livelli di qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo. Per quanto riguarda il consumo di suolo, L'intero progetto comporta interventi in aree permeabili per 2927 m. (circa la metà, il 52 % dello sviluppo complessivo, di 5575 m.). In tali interventi, al fine di non impermeabilizzare ulteriori superfici, sono previste sistemazioni permeabili del fondo.</p>
<p>7. effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello statale, comunitario o internazionale.</p>	<p>Il piano/progetto si realizza per intero in aree urbane, senza incidere direttamente su aree o paesaggi aperti nè tantomeno in aree protette a livello sovralocale .</p>