

Tabelle delle osservazioni puntuali

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 <u>Riferimento puntuale</u> <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 <u>Riferimento puntuale</u> <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"</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

	<i>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>	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 Ciclovia 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 <u>Riferimento puntuale</u> <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"</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>(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. 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 CICLOPEDONALI INTERVALLIVI	Oltre alle due ipotesi individuate nel PRT, vi è l'intenzione di effettuare approfondimenti circa la fattibilità del collegamento intervallivo escursionistico ciclopedonale "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	In base a quanto inserito all'interno di tale

	10.6 Regolazione del traffico stradale in aree ad elevata vulnerabilità ambientale	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?

Tabella delle osservazioni trasversali

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 <i>"Potenziamento dello svincolo in località Saraillon"</i>	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 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.
--	--	---