



---

**CONFCOMMERCIO**  
**IMPRESE PER L'ITALIA**  
**REGIONE VALLE D'AOSTA**

ANALISI CRITICA DEL DOCUMENTO  
DI PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO  
DELLA CITTÀ DI AOSTA  
(aggiornamento 2020)

**OSSERVAZIONE SUI CONTENUTI**



---

# CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

## PREMESSA

Il P.U.T. costituisce uno strumento tecnico -amministrativo finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali. Esso deve essere coordinato, oltre che con i piani del traffico per la viabilità extraurbana, con gli Strumenti urbanistici, con i Piani di risanamento e tutela ambientale. Piani questi che costituiscono gli strumenti di valenza strategica per il governo del sistema della mobilità, dell'ambiente, dell'assetto urbanistico e della programmazione economica di un determinato ambito territoriale.

I contenuti del P.U.T. hanno valenza prescrittiva, sia per le fasi di adozione, sia quelle di attuazione con opportuna trattazione.

Gli interventi da prevedersi nei P.U.T. saranno relativi sia alle condizioni di circolazione usuali del traffico che si verificano durante l'anno, sia a fenomeni stagionali di affluenza turistica configurando diverse soluzioni di organizzazione della circolazione e sosta nelle stagioni turistiche e nel residuo periodo dell'anno.

In taluni casi è necessario prevedere opere e interventi di rilevante impegno economico, in detti casi devono essere contenute specifiche valutazioni di fattibilità tecnico-economica.

**Tutto ciò deve avere l'obiettivo di favorire la qualità della vita nella città, il mantenimento e lo sviluppo armonioso delle attività presenti private (commercio, servizi ecc...) e pubbliche (sanità, scuole, servizi amministrativi e cultura).**

Di seguito si riportano, riassumendoli, i contenuti della Normativa vigente di riferimento, relativi agli indirizzi e prescrizioni contenuti nei Decreti e Direttive Ministeriali con riferimento anche a



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

quanto prescritto del nuovo Codice della strada, indispensabili alla redazione delle varie fasi dei Piani Urbani del traffico per i centri abitati.

Successivamente sono riportate il quadro conoscitivo del Comune di Aosta e della sua agglomerazione, le osservazioni sui contenuti del Piano oltre a ulteriori considerazioni di carattere specifico relativi alle attività commerciali.

### **CONTENUTI DELLA NORMATIVA VIGENTE**

#### OBIETTIVI E INDICATORI DEL P.U.T.

##### **Miglioramento delle condizioni di circolazione e sosta**

Migliorare le condizioni della circolazione stradale, nei suoi aspetti di movimento e sosta degli utenti, significa soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli economici, urbanistici ed ambientali.

Il miglioramento delle condizioni di circolazione riguarda anche l'utenza pedonale, nonché la sosta veicolare. Maggiore fruibilità della città da parte dei pedoni e minore perdita di tempo nella ricerca dei posti di sosta veicolare.

##### **Miglioramento della sicurezza stradale**

Il P.U.T. deve perseguire mediante proposte la riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze, mediante la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico.

La sicurezza della circolazione stradale deve in particolar modo interessare i ciclisti ed i pedoni e, fra quest'ultimi, precipuamente gli scolari e le persone anziane con limitate capacità motorie (difesa delle utenze deboli).



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESSE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

### **Riduzione degli inquinanti atmosferici e acustici**

Ai fini della protezione della salute e dell'ambiente il P.U.T. deve concorrere a perseguire, inoltre, la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi esistenti di marcia lenta, discontinua ed episodica.

Tale riduzione, oltre che mediante gli interventi propri del piano dovrà essere condotta con campagne di controllo delle emissioni inquinanti e della rumorosità dei veicoli in circolazione, impiego alternativo di veicoli con propulsori ad energia pulita, interventi attivi o passivi di contenimento del rumore, viene perseguita, nei limiti del P.U.T., in generale attraverso la fluidificazione del traffico ed interventi di orientamento e controllo della domanda di mobilità.

### **Risparmio energetico**

Con il razionale uso dei mezzi di trasporto e delle sedi stradali si ottiene, la fluidificazione del traffico, il che comporta essenzialmente sia la riduzione dei tempi di viaggio, sia il risparmio dei consumi energetici dei veicoli pubblici e privati.

### **Accordo con gli Strumenti Urbanistici**

Fermo restando che il P.U.T. è uno strumento di pianificazione subordinato rispetto al P.R.G.C. vigente, il P.U.T. stesso può proporre aggiornamenti allo stesso P.R.G.C. o agli strumenti di attuazione vigenti.

L'armonizzazione tra P.U.T. e strumenti urbanistici si realizza attraverso la verifica che le trasformazioni del territorio, le modifiche di destinazione d'uso ed in generale l'attuazione delle opere previste dagli strumenti urbanistici (qualora generino od attraggano traffico) siano compatibili con gli indirizzi del P.U.T..



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

### **Rispetto dei valori ambientali**

Il rispetto dei valori ambientali consiste nel preservare ed al tempo stesso migliorare, per quanto possibile, la fruizione dell'ambiente urbano nel suo complesso e delle peculiarità delle singole parti che lo caratterizzano, quali centri storici, le aree protette, archeologiche, monumentali e naturali e gli spazi collettivi destinati al transito ed alla sosta, pedonali, alle attività commerciali, culturali e ricreative ed al verde pubblico e privato.

Nel settore specifico, la riqualificazione ambientale di detti centri ed aree, che in taluni casi si identifica con la diretta necessità di recupero fisico di spazio pedonale, si ottiene mediante la riduzione dei carichi veicolari stradali all'interno delle stesse aree, sempre comunque nell'ottica di conservare un efficiente grado di accessibilità alle aree medesime, proprio per mantenere in esercizio la loro elevata qualificazione funzionale.

### **INTERVENTI SULLA MOBILITÀ**

#### **Classificazione funzionale delle strade**

La principale causa di congestione del traffico urbano si identifica nella promiscuità d'uso delle strade (tra veicoli e pedoni, tra movimenti e soste, tra veicoli pubblici collettivi e veicoli privati individuali). Pertanto, la riorganizzazione della circolazione stradale richiede in primo luogo la definizione di un'idonea classifica funzionale delle strade.

Detta classifica individua, infatti, la funzione preminente o l'uso più opportuno, che ciascun elemento vario deve svolgere all'interno della rete stradale urbana, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico, in analogia e stretta correlazione degli strumenti urbanistici che determinano l'uso delle diverse aree esterne alle sedi stradali,

- strade extraurbane funzione di scambio tra territorio extraurbano e urbano



---

## CONFCOMMERIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

- strade di scorrimento la cui funzione è garantire un celere attraversamento dello spazio urbano
- strade di quartiere con funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi
- strade locali al servizio diretto degli edifici e per gli spostamenti pedonali

### **Viabilità principale e isole ambientali**

L'eliminazione della sosta veicolare della viabilità principale in genere comporta:

- il riordino delle strade, piazze e larghi appartenenti alla viabilità locale, finalizzato alla possibilità di recupero di nuovi spazi di sosta (strade-parcheggio ed aree-parcheggio), fatte sempre salve esigenze dei pedoni e la vocazione ambientale dei luoghi, tenuto conto dei relativi valori storici artistici ed architettonici;
- la realizzazione di parcheggi ad uso pubblico e parcheggi pertinenziali, sempre ad uso sostitutivo della sosta su strada, su suolo privato o anche pubblico, con particolare facilitazione da prevedere per i privati interessati alla loro costruzione;
- il potenziamento e la riorganizzazione del corpo di vigilanza urbana, in forma diretta ed indiretta, intesa quest'ultima come potenziamento dei servizi atti ad ottenere, in particolare, un idoneo ed efficace controllo delle modalità e della sosta oltre a funzione di prevenzione.



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESSE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

### ARTICOLAZIONE E CONTENUTI PROGETTUALI

#### **Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)**

Il primo livello di progettazione è quello del Piano generale del traffico urbano, inteso quale progetto preliminare o piano quadro, relativo all'interno centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni. Nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale esecuzione, priorità di intervento. Detto dimensionamento deve risolvere il coordinamento delle esigenze almeno delle quattro componenti fondamentali del traffico:

- del piano di miglioramento della mobilità pedonale, con definizione delle piazze, strade itinerari od aree pedonali AP e delle zone a traffico limitato ZTL o, comunque, a traffico pedonalmente privilegiato
- piano di miglioramento della mobilità dei mezzi collettivi pubblici, con definizione delle eventuali corsie e/o carreggiate riservate e dei nodi di interscambio.
- piano di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati, con definizione dello schema generale di circolazione veicolare
- del piano di riorganizzazione della sosta delle autovetture, con definizione sia delle strade parcheggio, sia delle aree di sosta a raso fuori delle sedi stradali ed eventualmente delle possibili aree per i parcheggi multipiano, sostitutivi della



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

sosta vietata su strada, sia del sistema di tariffazione e/o di limitazione temporale di quota parte sosta rimanete su strada.

Gli elaborati in funzione delle dimensioni del centro abitato devono essere accompagnati da una relazione tecnica comprendente anche le analisi di corrispondenza delle soluzioni proposte alla domanda di mobilità, con descrizione dei dati e dei metodi di calcolo utilizzati (simulazioni del traffico, con diverso grado di approfondimento delle valutazioni in rapporto alla complessità dell'area in esame). Tali analisi riguardano, in particolare, il dimensionamento e la configurazione della rete viaria principale, il bilancio della sosta veicolare (tra posti-auto eliminati e quelli recuperati, in rapporto alla politica intermodale adottata) ed eventualmente (Piano della mobilità), la riorganizzazione delle linee del trasporto pubblico collettivo. Qualora tra gli interventi siano previste opere di rilevante onere economico (parcheggi multipiano, nuove linee di trasporto pubblico collettivo, nuovi tronchi di viabilità, sistemi di controllo centralizzato del traffico, nuovi sistemi tecnologici di informazione per l'utenza), la relazione anzidetta deve essere integrata con specifiche analisi di convenienza economica (benefici/costi) e di fattibilità finanziaria delle opere medesime.

### **Piani Particolareggiati**

- Il 2° livello di progettazione è quello dei piani particolareggiati del traffico urbano, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del P.G.T.U., relativi ad ambiti territoriali più stretti di quelli dell'intero centro abitato, secondo le dimensioni del centro medesimo. Essi, in particolare, riguardano:
- i progetti per le strutture pedonali, con eventuali marciapiedi, passaggi ed attraversamenti pedonali e relative protezioni, e salvaguardia della fluidità veicolare attorno alle eventuali





---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESSE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

A.P. e/o zone particolarmente sensibili all'inquinamento atmosferico individuate dal P.I.O. (organizzazione dei cosiddetti itinerari di arroccamento);

- il tipo di organizzazione delle fermate, dei capilinea e dei punti di interscambio dei mezzi collettivi e delle rispettive eventuali corsie e/o sedi riservate e l'eventuale progetto di massima per i parcheggi di scambio con il trasporto privato nonché l'eventuale piano di dettaglio per la riorganizzazione delle linee esistenti e delle loro frequenze.

### **Piani esecutivi**

Il 3° livello di progettazione è quello dei Piani esecutivi del traffico urbano, intesi quali progetti esecutivi dei piani particolareggiati del traffico urbano. La progettazione esecutiva riguarda, di volta in volta, l'intero complesso degli interventi di un singolo Piano particolareggiato, ovvero singoli lotti funzionali della viabilità principale e/o dell'intera rete viaria di specifiche zone urbane in particolare per quanto attiene le modalità di gestione assumono rilevanza i due essenziali Piani di settore relativi al "potenziamento e/o ristrutturazione del servizio di vigilanza urbana" ed alle indispensabili "campagne di informazione e di sicurezza stradale" facenti parte di uno stesso Piano particolareggiato.

Detti Piani esecutivi definiscono completamente gli interventi proposti nei rispettivi Piani particolareggiati, quali ad esempio le sistemazioni delle sedi viarie, la canalizzazione delle intersezioni, gli interventi di protezione delle corsie e delle sedi e riservate e le indicazioni finali della segnaletica stradale (orizzontale, verticale e luminosa), e li integrano in particolare per centri urbani di più modeste dimensioni, specialmente se interessati da fenomeni stagionali di affluenza turistica, la progettazione dovrà contenere specifiche indicazioni. I contenuti progettuali dovranno contenere ulteriori contenuti a carattere "collaterale", relativi alla disaggregazione delle quattro componenti fondamentali del traffico, (ad esempio, per veicoli merci e per taxi), alle altre componenti del traffico (ad esempio, per i portatori di handicap deambulanti e per i velocipedisti), oppure ad altri argomenti di studio (ad esempio, per arredo



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

urbano, per campagne di controllo delle emissioni inquinanti e della rumorosità) che potranno essere specificatamente indicati dall'amministrazione comunale.

### QUADRO CONOSCITIVO DEL COMUNE DI AOSTA E DELLA SUA AGGLOMERAZIONE

(sintesi dal documento di Piano)

#### STRUTTURA DEMOGRAFICA E SOCIO-ECONOMICA

È da sottolineare che alcuni elementi statistici indicati risultano datati a 3-4 anni orsono

**Demografica** – il comune di Aosta concentra il 27% della popolazione Regionale e si raggiunge il 55% se si considerano anche i Comuni limitrofi, negli ultimi nove anni Aosta ha registrato un calo delle residenze del 3% mentre i Comuni circostanti (soprattutto nell'Adret) un aumento del 1,8%, elemento che dimostra un leggera diminuzione della popolazione del Capoluogo con la parziale migrazione nei comuni vicini.

**Socio-Economica** -Strutture concentrate nel capoluogo di cui il 56,2% in Aosta n° addetti 12.219 e il 43,8% nei comuni della Plaine n° addetti 8.790, con un numero di addetti totali di 21.009 su 43.303 a livello Regionale.

**Strutture ricettive in Aosta alberghiere** – extra alberghieri n°74 (posti letto 1570) Valle d'Aosta n°1271 (posti letto 57.807). quindi poche strutture nel capoluogo e dintorni e scarsissima ricettività turistica.

**Servizi alla Popolazione** – Educativi (infanzia -primarie- secondarie) n° 25 (studenti 6819 di cui 3059 in strutture pubbliche e 3760 in paritarie) una università con 340 iscritti.

Socio-sanitarie, due Presidi ospedalieri, poliambulatori, consultori e sportelli, quattro nel Capoluogo e dieci limitrofi.

**Servizi commerciali** – in Aosta 764 di vicinato, 7 di media struttura, 2 grandi strutture, quindi forte concentrazione di tali servizi soprattutto nel centro storico.



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

**Altri servizi alla popolazione** – Impianti sportivi, Cultura, Comune, Regione, Tribunale, Caserme, Camera di Commercio. Tutto ciò che risulta necessario e indispensabile a un Capoluogo di Regione.

### RETI VIARIE E SERVIZI DI TRASPORTO

#### **Rete viaria che interessa la città**

- Torino-Aosta-M. Bianco e Aosta-Martigny – grandi collegamenti
- Due statali in direzione Est-Ovest e Nord-Sud (SS.26 e SS.27)
- Viabilità Regionale verso Nord e Sud
- Rete urbana, territoriale, principale e secondaria
- Regolamentazione accessi, ZTL (gran parte entro le mura) pedonale (piccole porzioni centrali).

Sono vie a vocazione commerciale, poste in asse con gli accessi al cardo e decumano massimi.

#### **Rete e servizi ferroviari**

- Aosta -Ivrea-Torino e Aosta-P.S. Didier (soppressa nel 2015 e sostituita da linee bus).

#### **Trasporto su gomma**

- linee tra Capoluogo regionale e i capoluoghi di Piemonte-Lombardia, aeroporti e corse internazionali
- servizi extraurbani Regionali



---

## CONFCOMMERIO

IMPRESSE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

- 14 linee tra Aosta e comuni dell'area 30'-60' tariffe € 1.5 abbonamenti €8,5/28
- 2 navette ad alta frequenza 15'
- servizio a chiamata notturna "Allò-Nuit" tariffe € 6/13

### Ciclabili e ciclopedonali

In corso di progettazione, reti esistenti (pochissime) con percorsi cicloturistici in scala sovralocale. Modesta offerta di Bike-Sharing (15 punti, 80 biciclette)

### Aosta-Pila telecabina

Portata 2400 p/h tempo percorrenza 17'

In esercizio inverno novembre-aprile, estate giugno-settembre

### Altre Infrastrutture

Aeroporto, attualmente ospita solo voli privati e escursioni in elicottero

Autoporto sono presenti commercio, servizi, artigianato, ricettività, 2000 p.a., struttura su Autostrada

Cityporto, distribuzione merci, ha avuto una fase sperimentale ora sospeso

### Sistema di sosta

Parcheggi scambiatori, Ospedale, Via Carrel, Consolata, de la Ville totale n°1535 p.a., tariffe 0,20/0,50 €/ora.

Suolo pubblico, area centrale e adiacenti 1851 p.a. tariffati e 175 p.a. disco orario, le tariffe €/ora 0,80/2 seconda distanze dal centro di cui €/ora 2 n° 87p.a. - €/ora1,4 n°1196 p.a. - €/ora 0,8 n° 568 p.a.



---

## CONFCOMMERIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

### Mobilità elettrica

N°9 colonnine € 2,5/ora

### DOMANDA DI MOBILITÀ

#### Spostamenti Origine – Destinazione

Spostamenti interni (esclusi transiti) 25.405/giorno

Di cui 13.770-interni al comune

8.150-con la Plaine

3.022-con altri Comuni

463-con la altro

Motivi spostamento 27% studio 73% lavoro

Mezzi spost. Interni AO – 52% auto/moto – 44% piedi/bici – 4% trasp. pubblico

Mezzi spost. All'esterno AO -88% auto/moto – 1% piedi/bici – 18% trasp. pubblico

Dal 2009/18 – calo del 37% del trasporto pubblico

#### Viabilità Autostradale Flussi

Traffico TO-M.Bianco-1.275,75 veicoli M.Bianco-TO-1.270.063 veicoli 2/3 auto 1/3 pesante tra

AO est e AO ovest -gratuito residenti- 473.293 passaggi

#### Flussi viabilità – Urbana

Asse via Roma-via Parigi -21.000 ÷ 16.500/giorno-bidirezionale

Penetrazione sud e ovest 14.000 ÷ 12.000/giorno-bidirezionale

Itinerario gronda sud -Cogne-10.000/giorno-bidirezionale

Area centrale 11.500/giorno-bidirezionale

Orari di punta h 8/20



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

### IMPATTI AMBIENTALI E SOCIALI

#### Parco veicolare

Auto/abitante 735/1000 – Nazionale 614/1000 – Tasso motorizzazione 9° su 100

Benzina 56%, Diesel 39%, Ibride-Elettriche 1%, Gas-GPL 3,4%

Emissioni gas e qualità dell'aria livello soddisfacente inferiore al limite normativa

Inquinamento acustico moderato

#### Impatti sociali

Tasso di incidentalità ad Aosta n° 212, Nazionale n° 285/ ogni 100.000 abitanti

### PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DI RIFERIMENTO

#### Livello sovralocale

- |   |   |
|---|---|
| Piano Territoriale Paesaggistico              | – favorire rete trasp. Pubblici – contenere trasporti su gomma – riqualificare modalità accesso a determinate aree servizi -Porta Sud   |
| Piano bacino traffico                         | – miglioramento trasporto pubblico – integrazione viabilità con nodi interscambio – integrazione tariffaria a come elemento di attrazione del servizio  |
| Piano Energetico Reg.<br>Piano Reg. Trasporti | – utilizzo fonti rinnovabili- riduzione emissioni CO <sub>2</sub><br>– nuovo svincolo senza casello ad Aosta F8 – vario<br>– ripristino AO-P.S.Didier-ferrovia<br>– riordino linee pullman collegamenti Intercommerciali – Bus<br>– ciclabilità –car sharing elettrica -colonnine ricarica<br>– rilancio Aeroporto – rilancio Cityporto |



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

### Livello locale

Piano Regolatore Generale – modifiche rete stradale – ciclabili e pedonalità

Piano Terr. Op. Pubbliche – rete stradale – ciclabilità – sosta –

Piano Strategico AO 2030 – città che si muove – città più bella – città del futuro

### ELEMENTI DI DEBOLEZZE E DI FORZA DELLA MOBILITÀ E SOSTA

Si rimanda a quanto indicato al punto 7 del documento di piano in particolare:

- Domanda di mobilità
- Offerta di trasporto pubblico
- Mobilità ciclopedonale
- Sosta e parcheggi
- Impatti sociali

In sintesi emerge l'uso dell'auto per gli spostamenti è piuttosto elevato, il livello di utilizzo del trasporto pubblico è molto modesto e sussiste una buona modalità di spostamento pedonale.

Veicoli circolanti piuttosto recenti e veicoli elettrici in aumento.

Per ciò che attiene alla rete viaria, rivestono un ruolo importante quali tangenziali l'autostrada Aosta Est- Aosta Ovest e la statale Aosta- G.S. Bernardo per transito a lunga percorrenza.

Gli accessi da Est, da Nord risultano poco organizzati e poco agevoli per la circolazione, così come alcuni nodi sulle vie di scorrimento interne.

Per ciò che riguarda il trasporto pubblico, rete ferroviaria scarsamente valorizzata, tempi percorsi dilatati e cadenzamento corse scarsissimo, sospesa linea Aosta P.S. Didier.

Collocazione stazione ferroviaria favorevole per interscambio trasporto extraurbano e urbano e cabinovia Aosta – Pila.



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

La sosta e i parcheggi legati alla mobilità e agli accessi vanno completamente rivisti, sia per la criticità alla fluidità della circolazione e per la localizzazione degli spazi di sosta insufficienti, mal collocati e poco segnalati.

Con 737 auto ogni 1000 abitanti il tasso di motorizzazione è altissimo e in crescita risulta molto al di sopra del valore nazionale 614/1000.

Ciò significa maggior congestionamento nella viabilità, nei nodi e un tasso di inquinamento atmosferico e acustico maggiore.

### **SINTESI DELLE SCELTE – DEGLI SCENARI – DEGLI INTERVENTI DEL PIANO**

Di seguito si riportano i contenuti del Piano in modo sintetico ma puntuale

#### **SCELTE DEL PIANO**

##### **Obiettivi**

- miglioramento circolazione e sicurezza stradale
- riduzione inquinamento atmosferico e acustico
- contenimento consumi energetici
- coordinamento con piani extraurbani, strumenti urbanistici  
piani programmazione economica
- favorire la mobilità sostenibile

##### **Strategie-mobilità**

- valorizzare sistema strade e sosta
- valorizzare centralità spazi pubblici
- potenziare utilizzo trasporti collettivi
- aumentare connessione tra le parti che compongono la città





---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

- utilizzare meglio il patrimonio esistente
- innalzare la sicurezza di tutti
- soluzioni efficaci per il trasporto merci

### Temi fond. del piano

- riqualificazione e più attrattività centro storico vie-piazze
- riorganizzazione circolazione aree centrali e periferiche
- qualificazione servizi trasporto pubblico
- nuovi itinerari ciclabili
- revisione sistema di sosta e interscambio e centro storico
- favorire circolazione veicoli + compatibili con l'ambiente

## DEFINIZIONE DEGLI SCENARI

### Stato attuazione interventi piano 2011

- rete viaria -grande sud- chiusura via Lexert- prolung. Via Elter
- regolamentazione veicolare – pedonalizzazione Arco d'Augusto
- trasporto collettivo- nessuna attuazione
- rete ciclabile, in stallo
- sistema sosta– via Roma- Ospedale - Area Megalitica – Caserma Testafochi
- logistica urbana –“Cityporto”, attività sospesa
- innovazione tecnologica – sistema informatizzato parcheggi,



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESSE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

- scarsissimi interventi
- alcuni interventi previsti P.R.G.C. già realizzati
- revisione tariffe sosta

### Scenario di riferimento

- qualificazione nodi Piazza Manzetti – Arco d'Augusto - M.Emilius
- rotatorie piazza Vuillirmin, Via M.Emilius-Clavalitè-Caduti del Lavoro, viale G.S. Bernardo -via Betulle e via Edelweiss, via Lys-piazza Salvadori.
- ZTL Arco Augusto -ponte Bhutier-e via Garibaldi fino a -via Torino
- via Chabod -via Garibaldi-p. Vuillermin-(solo mezzi pubblici)
- prolungamento sottopasso via Carrel-via Paravera
- itinerari ciclabile(piano Aosta in bicicletta)
- parcheggio pubblico Excenex-apertura parcheggio Via M.Pasubio

### Scenario di Piano

- riqualificazione piazze e nodi (Arco d'Augusto, C.Battaglione, Piazza Plouves, corso Ivrea-via Clavalitè, piazza Salvadori, Via Roma, via de la Pierre, Viale Partigiani, Ponte Suaz
- ampliamento ZTL-piazza S.Francesco- via Piave-Losanna e Gramsci
- Chiusura al traffico di viale Ginevra



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

- traffico moderato 30 quartiere Dora,Cogne,Europa corso Ivrea-reg. Borgnalle
- modifica schemi circolazione aree centrali città
- velostazione presso Autostazione Carrel

### Interventi rete viaria

- classificazione funzionale rete viaria città
- collegamento tra via Paravera e valli Valdostane
- collegamento via Vittime Col du Mont e via Page (CroixNoire)
- ridefinizione ruolo Ponte Suaz
- riqualificazione intersezioni – corso Ivrea-Clavalitè-corso Ivrea-Borgnalle
- eliminazione impianti semaforici via S.Martin con via M.Solarolo e viale Ginevra- con nuovi schemi circolazione
- eliminazione svolta a sinistra corso Battaglione-via Chambéry
- soppressione passaggio livello via Carrel via Paravera

### Nuova Classificazione strade

- secondo la normativa vigente

### Regolamentazione rete Viaria

- pedonali-piazza Repubblica-Via Bramafam
- ZTL-Arco d'Augusto-viale Ginevra -piazza San Francesco- via Xavier Maistre- piazza Repubblica lato nord- via Piave - via Losanna – via Gramsci-via G. Rey



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

- zone 30 e strade 30
- strade scolastiche pedonali-via Cavagnet. Viale della Pace -via Cretier-via Matteotti
- schemi circolazione -area centrale via Festaz- Cons. Commis viale Ginevra, quartier Cogne – M.Vodice e M. Solarolo

### Trasporto collettivo

- ferrovia – prolungamento sottopasso via Carrel
- assetto rete- potenziamento Bus per P.S.Didier - Courmayeur- e in città
- interscambio -nodo P.Manzetti-via Carrel,nodo F8, nuova stazione pullman area F8 – stazione F.S. con telecabina
- tariffe – integrazione tariffaria trasporti gomma/ferro gratuita Navette Rossa e Verde

### Ciclabilità

- completamento e sviluppo itinerari “Aosta in bicicletta”
- m. 14.915 percorsi ciclabili in progetto di cui oltre il 40% in zona 30 (m. 3440 comportano scavi – m. 2195 comportano scarifiche asfalto – 9.310 modificazioni di arredo urbano) inoltre collegamenti con m 6870 di percorsi esistenti e1630 in percorsi pedonali compatibili.
- messa in sicurezza percorsi e attraversamenti
- riqualificazione sistema Bike sharing
- velostazioni



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

### Sistema di Sosta

- parcheggi Sogno-Croix Noire-Cimitero De la Ville di interscambio lunga Sosta, con servizi di trasporto pubblico
- parcheggio telecabina-va tariffato e rimodulato
- riqualificazione piazza Plouves, diminuzione spazi
- rimozione sosta su strada -via Festaz- Via Torino-via M.Vodice-M. Solarolo -via G.Eyvia, via Garin -via Carrel – via Caduti lavoro

### Revisione tariffe

- rimodulazione tariffario sosta
- estensione periodo pagamento 8:00/20:00 tutti i giorni feriali
- ampliamento zone tariffa € 2/ora entro perimetro mura
- ampliamento zona tariffa da € 1,4 a € 1,5/ora
- incremento tariffa nei parcheggi su strada da € 0,8 a € 1/ora
- conversione posti disco orario in posti a pagamento
- tariffa parcheggio F8

### Gestione domanda viabilità

- promuovere Car-Sharing
- azioni mobiliti-management
- sviluppo mobilità elettrica
- bici elettriche
- infrastrutture logistiche merci
- regolamentazione accessi veicoli merci



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

### Tecnologie per mobilità

- estendere sistemi monitoraggio e video controllo
- sistema informazione e indirizzo parcheggi

### Progetti strategici

- uscita autostradale Aosta centro più parcheggio
- tranvia extraurbana Aosta-P.S. Didier- Courmayeur
- Potenziamento reti su rotaia
- Circolazione veicoli merci leggeri
- Limitare veicoli inquinanti
- Diminuire Tariffe autostradali A5

### Approfondimento Nodi Urbani

- Università e quartier Cogne
- Arco Augusto
- Area Stazione

Si rimanda a quanto indicato negli elaborati di Piano



---

**CONFCOMMERCIO**  
**IMPRESE PER L'ITALIA**  
**REGIONE VALLE D'AOSTA**

## **OSSERVAZIONI SUI CONTENUTI DEL PIANO**

Il Piano Generale del traffico Urbano deve contenere i principali interventi da attuare a breve e medio termine ed essere strutturato in due fasi, una immediata di breve periodo che risolva le criticità della circolazione e sosta urbana più urgenti, una seconda di lungo periodo con la previsione della realizzazione di infrastrutture e servizi di trasporto congiunti a politiche di mobilità e agli indirizzi e previsione della pianificazione urbanistica, proponendo anche aggiornamenti e modificazioni al P.R.G.C. e agli Strumenti attuativi vigenti.

Inoltre il Piano Generale, fornisce le necessarie direttive generali affinché sia possibile elaborare il successivo Piano particolareggiato ed eventuali successivi Piani esecutivi. Quindi i Piani esecutivi che eventualmente l'Amministrazione comunale volesse adottare saranno formulati secondo le strategie e le priorità che emergeranno da P.G.T.U.

Per quanto sopra detto si osserva l'assoluta mancanza della suddivisione in due fasi così utili e necessarie per la soluzione immediata di alcune criticità, modifiche alla circolazione e sosta senza interventi strutturali da rinviarsi a una seconda fase per il raggiungimento degli obiettivi di Piano.

Non risultano in alcun modo indicate diverse soluzioni di organizzazione della circolazione e sosta del traffico che si verificano durante l'anno nelle stagioni di affluenza turistica configurando soluzioni organizzative adeguate alla circolazione e sosta nelle stagioni turistiche.



---

## CONFCOMMERIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

All'interno del Piano non è definito alcun Programma di attuazione che individui le priorità in relazione alle risorse economiche ed organizzative disponibili.

Non sono individuati i Piani particolareggiati e di settore, la programmazione con le unità operative dell'Amministrazione (territorio, qualità urbana, lavori pubblici ecc...), concertazione con gli Enti preposti (Regione, Ferrovie ecc...).

In oltre parole è un elenco di obiettivi di scelte di intenzioni sulla scorta di uno stato di fatto relativamente attuale, senza nessuna modalità attuativa necessaria e ben chiaramente prevista indicate nelle direttive Ministeriali e indispensabile per l'attuazione delle fasi successive.

Inoltre risulta assolutamente carente dell'indicazione di opere infrastrutturali che siano da stimolo alla programmazione urbanistica della città, per migliorarne la mobilità e sosta e risolvere la funzione e la destinazione di aree oggi non risolte.

Un esempio lampante è il fatto che la ferrovia separa la città dalla sua zona più a sud, come risolvere tale problema, ormai sono decenni che si susseguono studi e dibattiti quello che sembra più interessante è quello molto datato, ma il più incisivo per lo sviluppo dell'area e della città stessa.

L'ipotesi non di fare uno svincolo autostradale ad Aosta centro ma uno spazio di fermata e sosta senza uscire dall'Autostrada con un grande parcheggio accessibile ai due sensi di marcia, collegato con il centro cittadino con una Tram-Way veloce sotterranea.

Si pensi che chi dall'esterno vorrà recarsi in città, utenti regionali o turisti potrà farlo in modo comodo e veloce trovandosi in centro in pochissimi minuti e senza interessare la viabilità cittadina con conseguenze e vantaggi facilmente immaginabili.

Quanto detto integrato delle aree di sosta già presenti per utenze locali che usufruiranno degli accessi alla città e alla telecabina Aosta- Pila oltre alle strutture ricettive e commerciali presenti e di futuro sviluppo nell'area.





---

## CONFCOMMERIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

Per le utenze cittadine la realizzazione di almeno un ulteriore sottopasso viario di collegamento nord-sud.

Altra zona irrisolta da molti anni l'area che contiene lo Stadio, il Mercato coperto, la scuola Maria Adelaide con i relativi piazzali e viabilità limitrofa, interessando anche l'area dell'Arco di Augusto.

Non da ultimi gli accessi alla città da Nord, Est e Ovest per i quali non sono sufficienti la previsione di alcune rotonde.

Quanto sopra necessita di una volontà e di capacità politica di agire per risolvere sotto l'aspetto urbanistico l'incoerenza, la staticità, l'abbandono e la mancanza di dialogo con il contesto urbano di tali zone, mediante la redazione di piani attuativi specifici e con il reperimento dei fondi necessari, se veramente si vuole una città urbanisticamente risolta, moderna e soprattutto capace di offrire uno sviluppo armonioso delle attività presenti e una migliore qualità della vita dei suoi abitanti.

Certo è necessario l'impegno di tutti, pubblico che funga da traino dello sviluppo e privato che investa e prosperi.

Il piano in questo senso, come consentito e previsto dalle norme, avrebbe dovuto con obiettivi e proposte fare da stimolo alle modificazioni del territorio e in generale l'attuazione di soluzioni urbanistiche che non attraggono traffico urbano e generino un miglioramento delle condizioni territoriali e ambientali.

Purtroppo non è indicato e previsto nulla di tutto ciò non sappiamo se per carenze progettuali o assenza di indicazioni di programmazione e volontà politiche.

Più in dettaglio in modo sintetico le intenzioni di intervento del Piano si possono riassumere nel seguente modo.

- Fluidificazione della circolazione mediante percorsi chiari e immediati, incremento della vigilanza finalizzata ad eliminare comportamenti di fluidità della circolazione, riassetto della geometria circolatoria e nuovi interventi per il completamento della rete viaria.



---

**CONFCOMMERCIO**  
**IMPRESE PER L'ITALIA**  
**REGIONE VALLE D'AOSTA**

- Protezione delle aree urbane ambientalmente più sensibili, ZTL accesso differenziato dei veicoli in funzione delle caratteristiche ecologiche degli stessi, interventi di moderazione del traffico.
- Soste e parcheggi, parcheggi di assestamento, parcheggi pertinenziali, parcheggi dedicati a funzioni e attività specifiche, tariffazione e regolamentazione della sosta.
- Incentivazione mezzi con uso di carburanti meno inquinanti (metano, GPL), agevolazione alla diffusione e utilizzo veicoli ad emissioni ridotte.
- Valorizzazione mezzi alternativi all'auto privata, ruolo del trasporto pubblico, incentivazione modalità ciclabile e pedonale.
- Per la sicurezza, interventi immediati sui nodi più pericolosi moderazione del traffico, protezione utenze (pedoni, ciclisti, invalidi).
- Trasporto merci in città, localizzazione nuove piazzole, concentrazione in fasce orarie.
- Strumentazione e controllo finalizzati alla vigilanza sulla circolazione, controlli ZTL e aree pedonali, prevenzione da parte addetti al traffico.

Si osserva anzitutto che le previsioni del Piano 2011 dopo dieci anni sono stati attuati, in minima parte, la parziale pedonalizzazione dell'Arco d'Augusto, la revisione delle tariffazioni della sosta e altre opere minori. Francamente o non erano condivisibili le previsioni da parte della Governance politica o vi è stata una forte immobilità decisionale.

Per ciò che riguarda gli scenari di riferimento e gli interventi risultano corretti la riqualificazione di alcune vie piazze oltre alla realizzazione di alcune rotatorie con l'eliminazione di situazioni critiche e incroci regolamentati da impianti semaforici.

Assolutamente non condivisibile le ZTL in piazza S. Francesco e vie limitrofe e area Arco d'Augusto – viale Garibaldi e piazza Repubblica lato nord.

Eliminare l'accesso e la sosta a due plessi scolastici di piazza S. Francesco e degli uffici comunali per lasciare una piazza vuota e poco utilizzata non è accettabile.



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

Eliminare la viabilità a est dell'Arco d'Augusto e il collegamento con via Torino risulta irrazionale e causa di congestione di traffico che si creerebbe nella viabilità distribuita da piazza Vuilermin, per chi accede da est, inoltre si penalizza fortemente gli eventuali interventi nel plesso scolastico Maria Adelaide, nel Puchoz e aree circostanti (che fine fa il parcheggio di piazza Ancien Abbatoir)

Chiudere al traffico privato viale Ginevra, via Chabod, via Garibaldi via G.Rey è rendere monca la viabilità cittadina con conseguenze immaginabili.

Condivisibile la soppressione del passaggio a livello di via Carrel ma va sostituito con un sottopasso carraio visto il ricongiungimento tra via Paravera e via Valli Valdostane.

Alcuni dubbi sulla modifica agli schemi di circolazione di alcune vie.

Il sistema della sosta risulta non risolto, i parcheggi di interscambio come ben sappiamo da esperienze vissute in altre città mal funzionano (collegamenti insufficienti, costosi, remoti, perdite di tempo). La riqualificazione di alcune piazze riduce le aree di sosta, si intende rimuovere la sosta su strada (via Festaz- via Torino - via M. Vodice - via M. Solarolo - via G. Eyvia – via Garin – via Carrel- via Caduti del Lavoro) giustificandola per l'eliminazione della pericolosità e favorire lo scorrimento veicolare; inoltre eliminare la sosta da P.S. Francesco e piazza della Repubblica e riduzione della sosta in piazza Plouves.

In tal modo si eliminerebbero oltre circa 600 posti auto, ma considerato il tasso di motorizzazione cittadino la forte domanda di mobilità, la concentrazione di Servizi e attività commerciali nelle aree del centro, le possibilità di sosta che si intenderebbe togliere deve essere sostituita da parcheggi di prossimità pubblici o privati dislocati in aree di contorno al centro cittadino (nessuna previsione) se non si vuole arrivare alla paralisi della fruibilità delle attività presenti nel centro.

Uno per tutti viale della Pace potrebbe essere una bella piazza ricca di verde con un importante parcheggio sotterraneo a ridosso del centro storico.



---

## CONFCOMMERCIO

IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

La revisione della struttura tariffaria per la sosta non è nient'altro che la volontà dell'Amministrazione comunale di fare cassa, giustificandola quale misura per aumentare la rotazione della sosta breve, misura impopolare, onerosa e pretestuosa.

Il trasporto collettivo pubblico urbano va assolutamente potenziato, razionalizzato, integrato con quello extraurbano, calmierata la tariffazione; necessitano in oltre interventi di potenziamento di quello extraurbano, su rotaia e su gomma.

Auspichiamo che non siano solo sogni le previsioni di Piano se pur carenti, (mancano indicazioni sulla mobilità e interventi per il potenziamento del trasporto ferroviario e su gomma).

In ugual modo la ciclabilità della città e la messa in sicurezza dei percorsi e attraversamenti pedonali speriamo vengano attuati, ma nel modo previsto nel progetto "Aosta in bicicletta" come però essere pensabile di far percorrere dalle biciclette e dai monopattini le vie con limite 30 o le ZTL o nelle aree pedonali (quasi metà dei percorsi ciclabili) la sicurezza degli utenti come si pone rispetto al traffico veicolare, la sicurezza dei pedoni come si pone con il passaggio di biciclette o monopattini. Per quale ragione eliminare spazi di sosta così preziosi, oltre ad esempio i dehors di alcune attività che ne usufruiscano per il consumo di bevande o pasti.

Per ciò che attiene la gestione della mobilità urbana e la logistica urbana (promozione del Car-Sharing, azione di mobility, sviluppo della mobilità elettrica, regole di accesso, transito e sosta dei veicoli commerciali ecc...) speriamo non sia solo una lista dei desideri.

Particolare importanza riveste la tecnologia applicata al sistema di mobilità (monitoraggio, informatizzazione, video controllo e flussi di traffico, sistemi di indirizzamento ai parcheggi) è necessaria quale parte integrante della politica di utilizzo della sosta e mobilità urbana.

Non ci sono indicazioni sulla previsione e attuazione dei progetti cosiddetti strategici ma una mera elencazione, così come un approfondimento attuativo dei Nodi Strategici.



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

## RIQUALIFICAZIONE COMMERCIALE NEL CENTRO STORICO CITTADINO

**La funzione commerciale dei Centri Storici**, Il binomio commercio – città che tradizionalmente ha contraddistinto in una logica di servizio di prossimità il ruolo dei Centri Storici come sede naturale, è stato parzialmente svuotato di significato alla luce delle trasformazioni del sistema distributivo con la realizzazione di grossi centri di distribuzione nella cintura urbana.

Inoltre la diminuzione di abitanti nelle aree centrali ha contribuito al parziale degrado degli edifici del centro.

Quindi solo un commercio moderno, innovatore ed efficiente crea una attrattiva e diventa uno strumento di bonifica e rilancio non solo del centro ma anche di aree marginali.

Elevati livelli di accessibilità (mobilità veloce e comodità di parcheggio) favoriscono lo sviluppo delle attività legate al commercio e ai servizi.

Purtroppo in questi ultimi due anni, per motivi legati alla diffusione del virus, molte attività sono entrate in crisi e alcune costrette alla chiusura.

Gli strumenti di bonificazione urbanistica e le previsioni dei Piani urbani del traffico e della sosta devono nelle loro previsioni considerare di favorire il ripristino e lo sviluppo delle attività commerciali nel centro e delle aree di contorno mediante la risoluzione dei flussi di accesso, mobilità urbana su mezzi pubblici e facilità di sosta.

Tutto ciò non trova alcuna previsione nel Piano in esame, anzi contiene molti interventi che ostacolano quanto sopra indicato.

Da qui la richiesta affinché si rivedano alcune previsioni che risultano castranti allo sviluppo e mantenimento delle attività in essere.



---

## CONFCOMMERIO

IMPRESSE PER L'ITALIA  
REGIONE VALLE D'AOSTA

### CONCLUSIONI

Per quanto fin qui indicato ed espresso, le indicazioni e le previsioni di Piano risultano basate su un quadro conoscitivo Comunale e del proprio agglomerato parzialmente insufficiente così come il rispetto di tutti i contenuti della Normativa vigente.

Le scelte degli scenari e degli interventi sono ben elencate ed espresse ma in buona parte non condivisibili per le ragioni già espresse e risultano carenti in alcune parti.

Non sono state risolte in modo adeguato le soluzioni relative ai flussi turistici stagionali (Aosta non è solo il capoluogo della regione con le sue prerogative e servizi, ma è una città a forte valenza turistica) con ciò che ne consegue.

Il fenomeno del pendolarismo è stato considerato pochissimo, così come la sosta abitativa su aree pubbliche, pochi cenni sulla segnaletica di indirizzo e sosta, sui trasporti privati urbani, le condizioni dello stato del manto stradale, il verde pubblico, questi sono soli alcuni elementi poco o non trattati.

Non ci sono indicazioni sul potenziamento del corpo di vigilanza urbana per compiti di prevenzione e controllo così indispensabili (risulta vano avere tante prescrizioni di viabilità e sosta se mancano la prevenzione e i controlli)

Ma il fatto fondamentale è che è un Piano che non osa, non è propositivo nell'indicazione di quegli interventi di grande respiro che nei prossimi dieci anni possono rendere la nostra città un modello di sviluppo e prosperità con il conseguente aumento della qualità di vita di tutti gli abitanti.

Si richiede quindi di apportare al Piano le modificazioni richieste e le integrazioni necessarie per ovviare alle carenze individuate e contenute nel presente documento, al fine di migliorare nei contenuti, sia sotto l'aspetto politico che tecnico, uno strumento così importante per il miglioramento e lo sviluppo della città oltre alla vita dei suoi abitanti.