



IL RUOLO DI AOSTA

(PER UNA MOBILITA' COLLETTIVA ED INDIVIDUALE)

Contributo per definire un progetto sulla mobilità collettiva di persone e delle merci, al fine di evitare la fragilità delle infrastrutture, della mobilità e della viabilità dei territori limitrofi e dell'intera regione sul comune Aosta.

Aosta necessita di finanziamenti certi, affinché i trasporti e la vita cittadina siano strumento di rilancio dell'economia tutta ed opportunità per l'industria, il turismo, l'artigianato, l'istruzione, l'università e i servizi.

L'infrastruttura ferroviaria, in capo a Rete Ferroviaria Italiana, deve essere ammodernata, elettrificata, inserita nel sistema nazionale ed internazionale dei trasporti ed intesa in continuità dal Piemonte a Pré Saint Didier senza rotture di carico.

Perciò vanno effettuati interventi sul sistema ferroviario eliminando le criticità, per garantire la fluidità del servizio in quanto nell'asta di fondo valle fondamentale devono confluire ed interagire tutte le modalità di trasporto.

Per queste ragioni si sostengono che soprattutto al comune di Aosta ed alla Valle servano:

- servizi ferroviari rapidi tra la Valle d'Aosta, Piemonte e Lombardia che garantiscano i Km/treno necessari per soddisfare le richieste di trasporto ferroviario collettivo nei giorni feriali e festivi di pendolari e turisti, comprendendo in orario anche collegamenti interregionali veloci dedicati da Milano Centrale e da Torino per Pré Saint Didier senza rotture di carico;
- riqualificazione della stazione di Aosta e delle fermate interconnettendole con tutti gli altri servizi di trasporto, compresi quelli funiviari, dotandole di

parcheggi e trasformandole in hub di interscambio, intese come porte di accesso (anche per le vallate laterali), punti di assistenza, vendita biglietti integrati ed informazioni alla clientela;

- promozione in sinergia con le agenzie turistiche e di settore per favorire l'utilizzo sistematico della ferrovia e degli altri vettori per effettuare in particolare nei fine settimana e nel periodo non scolastico itinerari turistici, culturali, archeologici ed eno-gastronomici anche con treni storici in particolare sulla Aosta – Prè Saint Didier.

Per quanto sopra, la segregazione proposta nella stazione di Aosta in alcune delle ipotesi presentate, risulta inaccettabile in quanto, il ruolo che la ferrovia deve continuare ad essere centrale in Valle d'Aosta senza rotture di carico fino a Prè Saint Didier prevedendo ad Aosta l'arrivo dei treni della neve al binario dedicato e situato di fronte alla telecabina (binario numero 8).

Per l'area urbana di Aosta e della Plaine, al fine di aumentare la velocità commerciale, occorre istituire sensi unici, corsie preferenziali, spostando le aree di sosta dei veicoli privati all'esterno presso i parcheggi di interscambio individuati, garantendo agli utenti un servizio di tipo circolare e di navetta dai parcheggi per raggiungere il centro ed i luoghi di interesse pubblico.

In tutto ciò, anche Aosta come già fatto in tanti comuni in Italia deve fare la sua parte con scelte urbanistiche diverse da quelle attuali, trasformando le piazze (es. Plouves - Repubblica) da parcheggi in 'Giardini Urbani'.

Infine, per i servizi di TPL su gomma occorre procedere al graduale rinnovo del parco autobus con mezzi ibridi accessibili a tutti gli utenti e realizzare, alle fermate, degli 'hub info' per evitare le perturbazioni di traffico ed attese per gli utenti.

Per questo è urgente adeguare la viabilità nei pressi della rotonda e del parcheggio dell'ospedale progettato e costruito senza una visione urbanistica dell'insieme. Individuare per i bus turistici un'area attrezzata e dedicata di sosta all'esterno del contesto urbano (Croix Noire, Torre Piezometrica e area Montfleury), dopo aver effettuato la fermata nei pressi del centro urbano per favorire la salita/discesa dei passeggeri.

Inoltre, è necessario:

- completare il proseguimento di via Paravera verso Valli Valdostane, la rotonda dell'entrata della Cogne ed il quartiere Dora favorendo l'eliminazione del

passaggio a livello di via Carrel;

- completamento del collegamento sottopasso con il parcheggio ed esecuzione/allargamento di un più ampio ed accessibile sottopasso ferroviario pedonale di collegamento con piazza Manzetti e l'area della partenza della Funivia e dei parcheggi;
- affidare uno studio attraverso un concorso di idee prevedendo l'esecuzione di un percorso pedonale e ciclabile sopra la stazione all'altezza delle aree verdi di via Bramafam; una sorta di ponte tra la città ed il comprensorio di Pila e l'infrastruttura 'Cogne - Acque Fredde' che nasce come collegamento ferroviario, riconvertendola in strada a pedaggio, video sorvegliata, dedicata solo per il trasporto collettivo di persone ed a chiamata, utilizzando veicoli a noleggio ibridi o mini bus elettrici, attrezzati anche per trasporto biciclette.

In questo modo, si completerebbe per Aosta e la Plaine, l'interconnessione tra le varie modalità di trasporto ferroviario, funiviario, mini bus ibridi, E-Bike Sharing, ciclovia e si realizzerebbe un unico itinerario di grande attrazione turistica che a partire dalla pianura, attraverso le medie e alte vie, porterebbe ad un sito di enormi potenzialità nella valle di Cogne e del Gran Paradiso, valorizzando la mobilità dolce, un mercato particolare sempre più ricercato.

Inoltre, all'interno di una riqualificazione urbana e di recupero degli spazi e della viabilità per la città si può ipotizzare:

- uno studio di fattibilità di un'ampia area verde che peraltro si connetterebbe con il parco giochi di via Grand Eyvia e l'area verde regionale che preveda la copertura della linea ferroviaria partendo dal piano di campagna situato all'altezza della ex centrale del latte fino alle scuole per geometri (circa 1 km);
- l'inserimento di via Grand Eyvia nella rotonda di Piccolo San Bernardo eliminando la strozzatura oggi esistente;
- completare il collegamento lungo la tangenziale tra la zona sportiva di Montfleury con quella di Tzamberlet proseguendo verso il comune di Sarre passando dietro il cimitero, alleggerendo con ciò il traffico su via Piccolo San Bernardo;
- valorizzare/ampliare con un unico progetto lo stabile del Cral Cogne e la bocciofila destinandoli alle associazioni e/o prevedendo anche uno studentato per l'Università;
- collegamento parallelo alla ferrovia Aosta – Prè Saint Didier ciclopedonale da via Binel a via Paravera;
- completamento interconnessione pedonale polo scolastico Ramirez – Allende – scientifico da via Binel accesso palestra;

- definire un sistema di informazione relativa alla sosta / parcheggi coperti e modalità di collegamento e fruizione h 24.

Per quanto riguarda la distribuzione urbana delle merci è necessario che si realizzi un polo della logistica e della distribuzione (presso l'area a sud della ferrovia o zona autoporto) dove far confluire ed insediare tutte le aziende di trasporto merci e logistica; solo in questo modo si può realizzare un modello di consegne delle merci (ultimo miglio) in città e nella Plaine condiviso tra tutti i vettori.

Riteniamo fondamentale che il Comune di Aosta diventi parte integrante nelle politiche che riguardano la mobilità e i trasporti di competenza regionale.

Inoltre, si propone la costituzione di un Comitato di monitoraggio permanente, composto da tutti i portatori di interessi collettivi, relativi alle politiche dei trasporti, viabilità e sosta.

Aosta, 31 maggio 2022

Le OO.SS.

Cristina Marchiaro (Filt CGIL)

Domenico Crea (Fit CISL)

Alessandro Pavoni (Savt trasp)