



**LA CONFIGURAZIONE DEL PERCORSO PARTECIPATO  
REPORT DEI LABORATORI  
TAVOLI DI PARTECIPAZIONE  
LINEA GRAFICA INTEGRATA**

**PRINCIPALI RISULTATI**

*Novembre 2022*

## Sommario

PREMESSA.....	4
1 L'EVENTO DI LANCIO DEL PUMS CON LA DEFINIZIONE DEI MACRO-OBIETTIVI E DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI E DEI TARGET DI PIANO.....	6
2 LA PARTECIPAZIONE ALLARGATA AI COMUNI DELLA PLAINE: AYMAVILLES, BRISSOGNE, CHARVENSOD, FÉNIS, GIGNOD, GRESSAN, JOVENCAN, NUS, POLLEIN, QUART, ROISAN, ST. CHRISTOPHE, ST. MARCEL, ST. PIERRE, SARRE: QUESTIONARIO ON-LINE E LE INTERVISTE AL CORDONE .....	9
3 LA PARTECIPAZIONE DEI COMMERCianti AL PUMS: LA CITY LOGISTICS.....	21
4 IL CONTRIBUTO PARTECIPATIVO DEGLI UTENTI DEL PUBBLICO TRASPORTO 22	
5 PROMOZIONE E RICONOSCIBILITÀ DEL PUMS – LA LINEA GRAFICA INTEGRATA 23	
6 IL PERCORSO DI PIANIFICAZIONE DELLA PARTECIPAZIONE DEL PUMS DI AOSTA.....	25
7 PERCORSO PARTECIPATO: INCONTRO DEL 08-09-2022 SULLE RISULTANZE DEL QUADRO CONOSCITIVO E APPROFONDIMENTO GENERALE DI OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DEL PUMS CON I SINDACI DELLA PLAINE E PRINCIPALI STAKEHOLDERS.....	26
8 PERCORSO PARTECIPATO: INCONTRO DEL 13-09-2022 SULLA CONDIVISIONE E INTEGRAZIONE DEGLI OBIETTIVI E ANALISI SWOT CON TUTTI I SINDACI DELLA PLAINE .....	29
9 PERCORSO PARTECIPATO: INCONTRO DEL 14-09-2022 SULLA CONDIVISIONE E INTEGRAZIONE DEGLI OBIETTIVI E ANALISI SWOT CON TUTTI GLI STAKEHOLDERS.....	31
10 ATTIVAZIONE DI SPECIFICI LABORATORI PARTECIPATI APERTI A TUTTI E CONDOTTI DA FACILITATORI (TECNICI E INGEGNERI SINTAGMA).....	33
10.1 Organizzazione della giornata di partecipazione .....	33
10.2 Plenaria introduttiva.....	34
10.3 Lavoro in gruppi.....	35
10.4 Plenaria conclusiva .....	37
10.5 Elenco dei partecipanti .....	38
10.6 Tavolo 1-2: Mobilità Ciclo-Pedonale E Micromobilità / Mobilità Elettrica, bike e car sharing	38
10.7 Punti di forza e opportunità.....	39
10.8 Punti di debolezza e criticità .....	40
10.9 Come può agire il PUMS .....	42
10.10 Come posso agire io.....	42

10.11	Tavolo 3: sicurezza stradale.....	43
10.12	Punti di forza e opportunità.....	43
10.13	Punti di debolezza e criticità.....	44
10.14	Come può agire il PUMS.....	44
10.15	Come posso agire io.....	44
10.16	Tavolo 4: rete viaria sosta e parcheggi.....	45
10.17	Punti di forza e opportunità.....	45
10.18	Punti di debolezza e criticità.....	45
10.19	Come può agire il PUMS.....	46
10.20	Come posso agire io.....	46
10.21	Tavolo 5-6: tpl su gomma – tpl in sede fissa – cerniere di mobilità.....	46
10.22	Punti di forza e opportunità.....	47
10.23	Punti di debolezza e criticità.....	48
10.24	Come può agire il PUMS.....	48
10.25	Come posso agire io.....	49
10.26	Plenaria conclusiva e presentazione dei risultati.....	49
10.27	Esposizione dei risultati Tavolo 1-2: mobilità ciclo-pedonale e micromobilità / mobilità elettrica, bike e car sharing.....	50
10.28	Esposizione dei risultati Tavolo 3: sicurezza stradale.....	51
10.29	Esposizione dei risultati Tavolo 4: sosta e viabilità.....	51
10.30	Esposizione dei risultati tavolo 5-6: tpl su gomma – TPL in sede fissa – cerniere di mobilità.....	52

## PREMESSA

La progettazione del percorso partecipato definita con un primo incontro con i tecnici comunali e con la Giunta cittadina ha stabilito le seguenti fasi:

- programmazione di un evento di lancio del PUMS in cui sono stati delineati i macro obiettivi come sotto riportati:

<b>A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità</b>	a.1. Miglioramento del TPL
	a.2. Riequilibrio modale della mobilità
	a.3. Riduzione della congestione
	a.4. Miglioramento della accessibilità di persone e merci
	a.5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
	a.6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
<b>B) Sostenibilità energetica e ambientale</b>	b.1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
	b.2. Miglioramento della qualità dell'aria
	b.3. Riduzione dell'inquinamento acustico
<b>C) Sicurezza della mobilità stradale</b>	c.1. Riduzione dell'incidentalità stradale
	c.2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
	c.3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
	c.4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
<b>D) Sostenibilità socio economica</b>	d.1. Miglioramento della inclusione sociale
	d.2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza
	d.3. Aumento del tasso di occupazione
	d.4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

e gli obiettivi specifici:

Obiettivi specifici
Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo
Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso
Migliorare le performance economiche del TPL
Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale
Ridurre la congestione stradale
Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
Ridurre la sosta irregolare
Efficientare la logistica urbana
Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci
Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta
Garantire la mobilità alle persone anziane
Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare
Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti
Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini

I macro obiettivi e gli obiettivi specifici sono stati illustrati nell'incontro di avvio del piano avvenuto in data 21 settembre 2022 presso la sala polivalente del Comune di Aosta alla presenza dell'Assessore alla Mobilità e dei tecnici di riferimento del Comune al quale



incontro hanno partecipato cittadini e portatori di interesse oltre ai Sindaci dei Comuni contermini.

Nella fase iniziale sono anche state esposte le prime valutazioni circa i **target di piano** attraverso comparazioni con città di dimensioni simili ad Aosta, italiane ed europee.

Il percorso partecipativo è poi proseguito con:

- il lancio di un **questionario on-line** che ha registrato ai Comuni limitrofi della Plaine (elenco di tutti i comuni) questo al fine di indagare le principali esigenze, in tema di mobilità sostenibile, accessibilità e di incremento della vivibilità in città. Sono stati indagati i livelli di priorità che cittadini e portatori di interesse attribuiscono alle diverse azioni e alle politiche sottese agli obiettivi sopraenunciati. Il tutto per una coerente programmazione della fase conoscitiva (rilievi, indagini, ricostruzione dei piani e programmi di cui la città si è dotata nel tempo).
- la progettazione di **una linea grafica integrata** ad elevata riconoscibile in cui sono stati sottoposte diverse soluzioni che dopo specifico partecipazione hanno condotto alla scelta del logo e di gadget per la promozione del PUMS.
- la programmazione di incontri specifici attraverso **tavoli tematici** e che hanno coinvolto i principali attori della mobilità urbana ed extraurbana e i portatori di interesse. Negli incontri è stato presentato il Quadro Conoscitivo e sono state delineate le prime azioni e le politiche fondanti il piano.
- l'attivazione di specifici **laboratori partecipati** aperti a tutti, condotti da facilitatori (tecnici Sintagma).

Successivamente il percorso partecipato sarà attivato per:

- La *Costruzione partecipata dello scenario di piano*, in cui cittadini e stakeholder vengono consultati dal gruppo di lavoro per discutere e definire le strategie che si intendono perseguire attraverso il PUMS. Configurati gli scenari alternativi e le loro valutazioni ex-ante si perviene alla scelta dello scenario di piano.

La condivisione del *Piano di monitoraggio del PUMS che sarà sempre presentato a cittadini e agli stakeholder.*

Completata la redazione del PUMS, il Piano adottato dalla Giunta comunale viene messo a disposizione di cittadini e stakeholder affinché possano esprimere eventuali osservazioni nei 30 giorni successivi alla adozione. Alle osservazioni seguiranno le controdeduzioni prima di sottoporre il PUMS all'approvazione del Consiglio comunale o metropolitano;

## 1 L'EVENTO DI LANCIO DEL PUMS CON LA DEFINIZIONE DEI MACRO-OBIETTIVI E DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI E DEI TARGET DI PIANO

Il percorso del piano cornice (PUMS), e di suoi strumenti di attuazione, è stato avviato da una conferenza di “lancio” dell’intero processo, avvenuta il 21 settembre 2021.



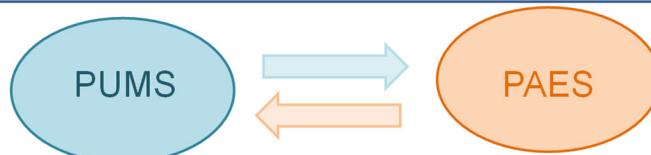
Evento di lancio del PUMS (21 settembre 2021) e incontro in Giunta

Il PUMS di Aosta, nella sua veste di “piano strategico” della mobilità urbana, si inserisce all’interno delle cornici pianificatorie, Europee e Nazionali.

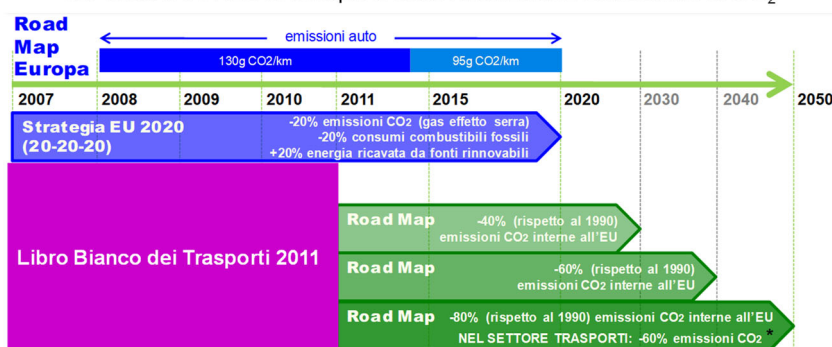
L’approccio europeo alla mobilità sostenibile si muove all’interno di una strategia racchiusa nell’acronimo **A.S.I.** che prevede:

- la riduzione del fabbisogno di mobilità (**avoid-reduce**);
- favorire l’utilizzo di sistemi di trasporto ecocompatibili (**shift**);
- migliorare i mezzi di trasporto perché siamo sempre più efficienti (**improve**).
- Il traguardo intermedio è stato fissato al 2030 e prevede la riduzione del 55%-60% rispetto alle emissioni di CO2 del 1990.

### GLI OBIETTIVI EUROPEI DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO2



IL PUMS e il PAES si occupano della RIDUZIONE EMISSIONI di CO<sub>2</sub>



Il Piano della mobilità sostenibile di Ancona e la riduzione delle CO<sub>2</sub>

Negli incontri di partecipazione si è sottolineato come questi processi di modifica dei comportamenti, soprattutto di coloro che usano l’automobile, hanno bisogno di tempo e di gradualità, e devono essere accompagnati da una intensa informazione, e condivisione.

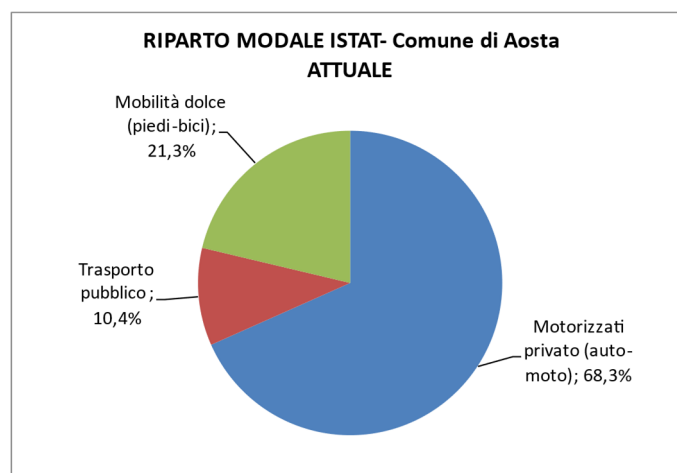


Il coraggio del cambiamento all'interno di una "vision" della città del futuro.  
Siena, Perugia, Napoli negli anni '60, '70' e '80

Nell'incontro sono stati poi discussi i macro obiettivi e gli obiettivi specifici che le azioni e le politiche del Piano della Mobilità Sostenibile devono, e possono, perseguire.

La giornata si è infine conclusa con la presentazione dell'attuale "split modale" della Regione Val d'Aosta, dei 15 Comuni della Plaine e del Comune di Aosta.

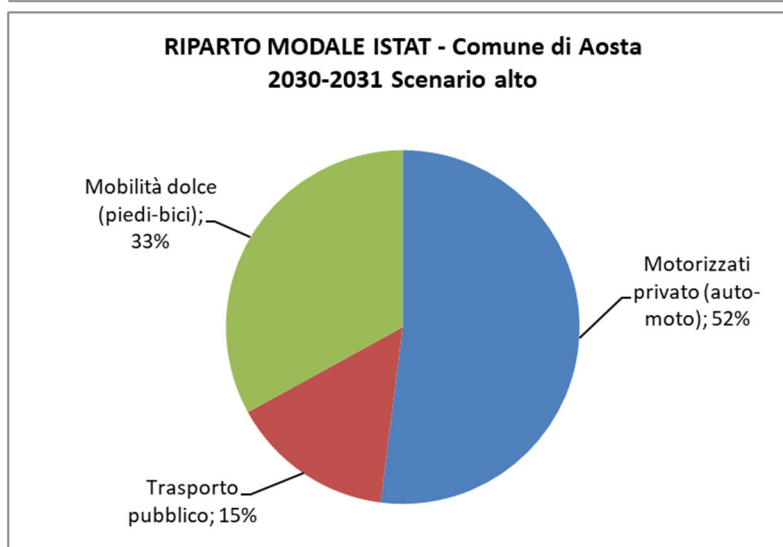
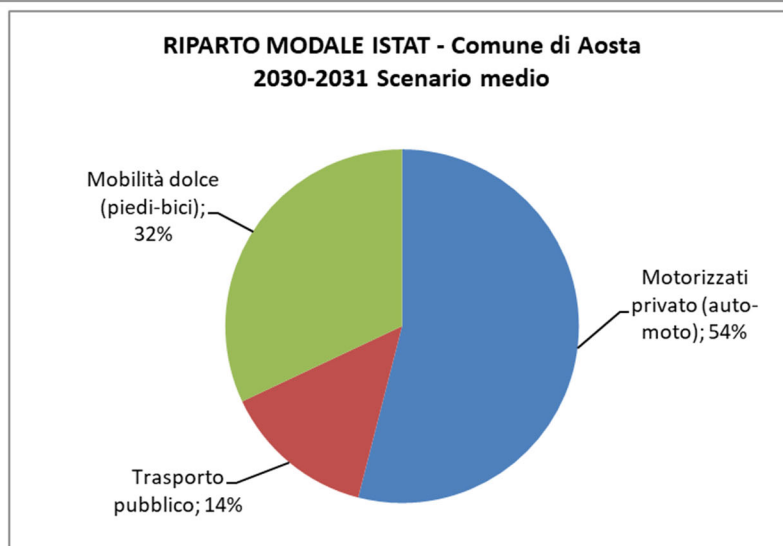
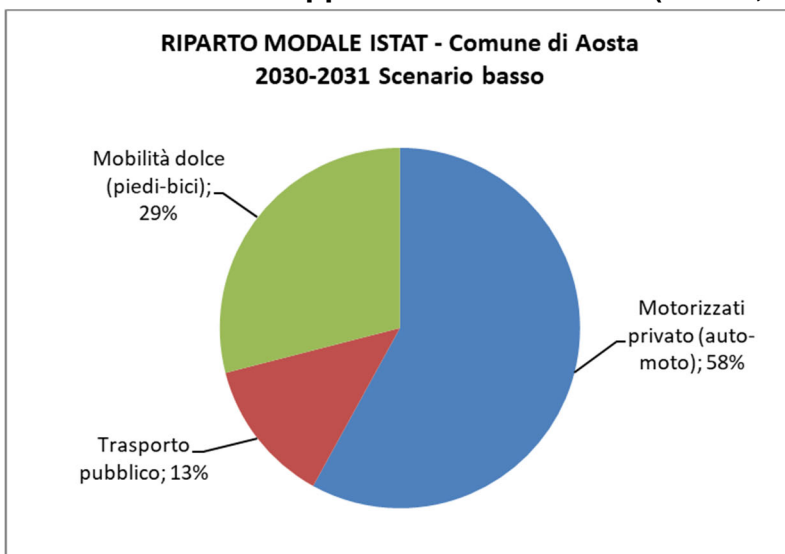
### RIPARTO MODALE ATTUALE DI AOSTA



### DAL RIPARTO MODALE AI TARGET DI PIANO

	Riparto ATTUALE	2030-2031 Diversione %			2030-2031		
		Scenario basso %	Scenario intermedio %	Scenario alto %	Scenario basso %	Scenario intermedio %	Scenario alto %
Motorizzati privato (auto-moto)	68,3%	-10,3%	-14,3%	-16,3%	58%	54%	52%
Trasporto pubblico	10,4%	2,6%	3,6%	4,6%	13%	14%	15%
Mobilità dolce (piedi-bici)	21,3%	7,7%	10,7%	11,7%	29%	32%	33%
<b>TOTALI</b>	<b>100,0%</b>				<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Per i target di Piano sono stati sviluppati 3 distinti scenari (basso, medio, alto).



## 2 LA PARTECIPAZIONE ALLARGATA AI COMUNI DELLA PLAINE: AYMAVILLES, BRISSOGNE, CHARVENSOD, FÉNIS, GIGNOD, GRESSAN, JOVENCAN, NUS, POLLEIN, QUART, ROISAN, ST. CHRISTOPHE, ST. MARCEL, ST. PIERRE, SARRE: QUESTIONARIO ON-LINE E LE INTERVISTE AL CORDONE

Al fine di trarre utili indicazioni per il quadro esigenziale di mobilità dei cittadini, sono stati distribuiti **questionari online** per indagare i vari aspetti legati alla mobilità di Aosta e dei Comuni limitrofi.


Questo tipo di sondaggio risulta molto utile per capire le criticità e le debolezze percepite dai cittadini che vivono i diversi quartieri e orientare proposte su soluzioni mirate per la città di Aosta.

A seguire le domande del questionario.

10/02/2022, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

\*Campo obbligatorio



**Interviste anonime ai cittadini sulla mobilità**  
Il Comune di Aosta è interessato a conoscere le opinioni, i bisogni e i desideri dei cittadini in modo che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sia ispirato e tenga conto anche delle loro esigenze.



Per fare questo, è necessario intervistare un elevato numero di persone. Saremmo grati se anche Lei volesse cortesemente rispondere alle nostre domande.

Tutti i dati forniti saranno trattati in forma assolutamente anonima e soltanto per le finalità statistiche nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. I dati forniti non saranno in alcun modo conservati, se non trattati in maniera aggregata ed anonima per le finalità di pianificazione della mobilità.

<https://docs.google.com/forms/d/1VsTxJpGw4F-NixiDUNhKn-4rQ9zDXc-oCFdV/OmKq/Edit>

1/24

10/02/2022, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

CARATTERISTICHE DEGLI INTERVISTATI

1. Genere dell'intervistato \*

Contrassegna solo un ovale.

Maschio  
 Femmina

2. Fascia d'età dell'intervistato \*

Contrassegna solo un ovale.

0-17  
 18-25  
 26-40  
 41-60  
 Oltre 60

3. In quale Comune vive? \*

Contrassegna solo un ovale.

Comune di Aosta  
 Altro: \_\_\_\_\_

<https://docs.google.com/forms/d/1VsTxJpGw4F-NixiDUNhKn-4rQ9zDXc-oCFdV/OmKq/Edit>

2/24

10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

4. Qual è la sua condizione occupazionale? \*

Contrassegna solo un ovale.

Occupato/a

Studente/essa *Passa alla domanda 7.*

Casalingo/a *Passa alla domanda 8.*

Pensionato/a *Passa alla domanda 8.*

Disoccupato/a *Passa alla domanda 8.*

Se occupato, occupazione

5. Che lavoro svolge? \*

Contrassegna solo un ovale.

Operaio

Impiegato

Artigiano

Dirigente

Libero professionista

Commerciante

Altro: \_\_\_\_\_

6. Attualmente lavora in smart-working? \*

Contrassegna solo un ovale.

Sì, tutti i giorni *Passa alla domanda 8.*

Sì, solo qualche giorno alla settimana *Passa alla domanda 8.*

Sì, solo qualche settimana al mese *Passa alla domanda 8.*

No *Passa alla domanda 8.*

Se studente:

<https://docs.google.com/forms/d/1VvTxJp4F-NxiDUhNKn-4GbzDXo-oCFdV0mKq7E/edit> 3/24

10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

7. Attualmente è in didattica a distanza? \*

Contrassegna solo un ovale.

Sì, tutti i giorni

Sì, solo qualche giorno alla settimana

Sì, solo qualche settimana al mese

No

SPOSTAMENTO PRINCIPALE DELLA GIORNATA PRIMA DEL COVID-19

Far riferimento al principale spostamento della giornata prima dell'emergenza sanitaria

8. Da dove partiva per effettuare lo spostamento principale della sua giornata tipo? \*

(per esempio, nello spostamento casa-lavoro, andrà indicata la via di casa. Se viene da fuori Aosta, su 'altro' andrà indicato Comune e via/frazione.)

Contrassegna solo un ovale.

Comune di Aosta *Passa alla domanda 9.*

Altro: \_\_\_\_\_

Per chi partiva dal Comune di Aosta:

9. Specificare via/quartiere/frazione \*

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Passa alla domanda 10.

Destinazione dello spostamento più frequente PRIMA DEL COVID-19

Far riferimento al principale spostamento della giornata prima dell'emergenza sanitaria

<https://docs.google.com/forms/d/1VvTxJp4F-NxiDUhNKn-4GbzDXo-oCFdV0mKq7E/edit> 4/24



<p>10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta</p> <p>10. Qual era la destinazione dello spostamento principale della sua giornata tipo? * (per esempio, nello spostamento casa lavoro, andrà indicata la via del luogo di lavoro. Se è diretto fuori Aosta, su "altro" andrà indicato Comune e via/frazione)</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Comune di Aosta <i>Passa alla domanda 11.</i></p> <p><input type="radio"/> Altro: _____</p> <p>Per chi aveva come destinazione il Comune di Aosta:</p> <p>11. Specificare via/quartiere/frazione *</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p><i>Passa alla domanda 12.</i></p> <p>Caratteristiche dello spostamento principale della sua giornata tipo prima del Covid-19 (parte 1)</p> <p>12. Motivo dello spostamento principale della giornata *</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Lavoro</p> <p><input type="radio"/> Studio</p> <p><input type="radio"/> Acquisti/commissioni</p> <p><input type="radio"/> Accompagnamento</p> <p><input type="radio"/> Visite mediche</p> <p><input type="radio"/> Svago</p> <p><input type="radio"/> Altro: _____</p> <p><a href="https://docs.google.com/forms/d/1V6TzJpGw4F-NixiDUNhKn-4rQ9zDXc-cCFdV0mKq7E/edit">https://docs.google.com/forms/d/1V6TzJpGw4F-NixiDUNhKn-4rQ9zDXc-cCFdV0mKq7E/edit</a></p> <p style="text-align: right;">5/24</p>	<p>10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta</p> <p>13. Frequenza dello spostamento principale della giornata *</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Tutti i giorni o almeno 4/5 volte alla settimana</p> <p><input type="radio"/> Da 1 a 3 volte alla settimana</p> <p><input type="radio"/> Mensile</p> <p><input type="radio"/> Occasionale</p> <p>14. Orario di inizio dello spostamento: a che ora partiva dal luogo indicato come origine?</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Prima delle 6:00</p> <p><input type="radio"/> 06:00-06:30</p> <p><input type="radio"/> 06:30-07:00</p> <p><input type="radio"/> 07:00-07:15</p> <p><input type="radio"/> 07:15-07:30</p> <p><input type="radio"/> 07:30-07:45</p> <p><input type="radio"/> 07:45-08:00</p> <p><input type="radio"/> 08:00-08:15</p> <p><input type="radio"/> 08:15-08:30</p> <p><input type="radio"/> 08:30-08:45</p> <p><input type="radio"/> 08:45-09:00</p> <p><input type="radio"/> 09:00-09:30</p> <p><input type="radio"/> 09:30-12:30</p> <p><input type="radio"/> 12:30-16:30</p> <p><input type="radio"/> 16:30-19:30</p> <p><input type="radio"/> Dopo le 19:30</p> <p><a href="https://docs.google.com/forms/d/1V6TzJpGw4F-NixiDUNhKn-4rQ9zDXc-cCFdV0mKq7E/edit">https://docs.google.com/forms/d/1V6TzJpGw4F-NixiDUNhKn-4rQ9zDXc-cCFdV0mKq7E/edit</a></p> <p style="text-align: right;">6/24</p>
---	---

10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

15. Orario di rientro serale: a che ora rientrava nel luogo indicato come origine?

Contrassegna solo un ovale.

Prima delle 12:00

12:00-15:00

15:00-16:30

16:30-17:00

17:00-17:15

17:15-17:30

17:30-17:45

17:45-18:00

18:00-18:15

18:15-18:30

18:30-18:45

18:45-19:00

19:00-19:30

19:30-20:00

Dopo le 20:00

<https://docs.google.com/forms/d/1VsTxJpge4F-NisIDUNhKn-4CISzDXo-cFdvOmKq7E/edit>

7/24

10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

16. Quale mezzo utilizzava prevalentemente per effettuare lo spostamento principale della giornata? \*

Contrassegna solo un ovale.

Piedi (per tutta la durata dello spostamento) *Passa alla domanda 22.*

Bicicletta *Passa alla domanda 22.*

Auto propria *Passa alla domanda 18.*

Auto accompagnato *Passa alla domanda 17.*

Motorino/Moto *Passa alla domanda 22.*

Autobus *Passa alla domanda 22.*

Treno *Passa alla domanda 22.*

Auto + mezzo pubblico *Passa alla domanda 22.*

Bicicletta + mezzo pubblico *Passa alla domanda 22.*

Car pooling (in accordo con i colleghi per condividere una sola auto) *Passa alla domanda 17.*

Altro: \_\_\_\_\_

Per chi indica l'auto accompagnato o il car pooling

17. Specificare il numero di occupanti del veicolo (compreso il conducente) \*

\_\_\_\_\_

*Passa alla domanda 22.*

Per chi indica l'auto propria

18. Specificare il numero di occupanti del veicolo (compreso il conducente) \*

\_\_\_\_\_

<https://docs.google.com/forms/d/1VsTxJpge4F-NisIDUNhKn-4CISzDXo-cFdvOmKq7E/edit>

8/24



<p>10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta</p> <p>19. Il suo spostamento era di tipo: *</p> <p><i>Contrassegna solo un ovale.</i></p> <p><input type="radio"/> Diretto (spostamento senza deviazioni. Es: parto da casa e vado al lavoro, oppure parto da casa, vado a fare acquisti e ritorno a casa)</p> <p><input type="radio"/> Concatenato (spostamento con deviazioni. Es: parto da casa e vado al lavoro, ma nel tragitto accompagno i figli a scuola, oppure vado a far spesa)</p> <p>20. Indicare tempo del viaggio in auto (minuti)</p> <p>_____</p> <p>21. Indicare lunghezza del viaggio in auto (km)</p> <p>_____</p> <p>Caratteristiche dello spostamento principale della sua giornata tipo (parte 2)</p> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; width: fit-content; margin-left: 100px;"> <p>SPOSTAMENTO PRINCIPALE DELLA GIORNATA PRIMA DEL COVID-19</p> </div> <p><a href="https://docs.google.com/forms/d/1VcTxJpge4F-NixiDUNhKn-4Q8zDXc-cCFdV0mKq7E/edit">https://docs.google.com/forms/d/1VcTxJpge4F-NixiDUNhKn-4Q8zDXc-cCFdV0mKq7E/edit</a></p> <p style="text-align: right;">9/24</p>	<p>10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta</p> <p>22. Quali sono i motivi della scelta del mezzo che utilizzava per effettuare il principale spostamento della giornata? (max 3 risposte) *</p> <p><i>Seleziona tutte le voci applicabili.</i></p> <p><input type="checkbox"/> Economicità</p> <p><input type="checkbox"/> Alternativa meno stressante</p> <p><input type="checkbox"/> Durata del viaggio</p> <p><input type="checkbox"/> Autonomia di movimento</p> <p><input type="checkbox"/> Coincidenze non buone</p> <p><input type="checkbox"/> Mancanza di un collegamento diretto</p> <p><input type="checkbox"/> Difficoltà di parcheggio</p> <p><input type="checkbox"/> Assenza di mezzi pubblici</p> <p><input type="checkbox"/> Accompagnare più persone</p> <p><input type="checkbox"/> Fermate troppo distanti</p> <p><input type="checkbox"/> Non so dove cercare le informazioni</p> <p><input type="checkbox"/> Sicurezza</p> <p><input type="checkbox"/> Comfort</p> <p><input type="checkbox"/> Salute</p> <p><input type="checkbox"/> Corse poco regolari</p> <p><input type="checkbox"/> Non ho alternativa</p> <p>COME HA MODIFICATO I SUOI COMPORTAMENTI DOPO IL COVID-19 (parte 1)</p> <p>23. Continua ad effettuare lo stesso spostamento pre Covid? *</p> <p><i>Contrassegna solo un ovale.</i></p> <p><input type="radio"/> Sì <i>Passa alla domanda 27.</i></p> <p><input type="radio"/> No</p> <p><input type="radio"/> Altro: _____</p> <p>Per chi risponde NO:</p> <p><a href="https://docs.google.com/forms/d/1VcTxJpge4F-NixiDUNhKn-4Q8zDXc-cCFdV0mKq7E/edit">https://docs.google.com/forms/d/1VcTxJpge4F-NixiDUNhKn-4Q8zDXc-cCFdV0mKq7E/edit</a></p> <p style="text-align: right;">10/24</p>
---	--

<p>10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta</p> <p>24. Con quale frequenza si sposta oggi? *</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Mi sposto tutti i giorni (almeno 5 giorni alla settimana)</p> <p><input type="radio"/> Mi sposto 4 giorni alla settimana</p> <p><input type="radio"/> A volte (2-3 giorni alla settimana)</p> <p><input type="radio"/> Raramente (1 giorno alla settimana)</p> <p><input type="radio"/> Altro: _____</p> <p>25. Ha modificato il mezzo di spostamento? *</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Sì</p> <p><input type="radio"/> No Passa alla domanda 27.</p> <p>Per chi risponde Sì:</p> <p>26. Quale mezzo utilizza oggi? *</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Piedi (per tutta la durata dello spostamento)</p> <p><input type="radio"/> Bicicletta</p> <p><input type="radio"/> Monopattino</p> <p><input type="radio"/> Motorino/Moto</p> <p><input type="radio"/> Autobus</p> <p><input type="radio"/> Treno</p> <p><input type="radio"/> Auto propria</p> <p><input type="radio"/> Auto accompagnato</p> <p><input type="radio"/> Bicicletta + mezzo pubblico</p> <p><input type="radio"/> Car pooling (accordo con altre persone per condividere una sola auto)</p> <p><input type="radio"/> Auto + mezzo pubblico</p> <p>COME HA MODIFICATO I SUOI COMPORTAMENTI DOPO IL COVID-19 (parte 2)</p> <p><a href="https://docs.google.com/forms/d/1v5TxJpW4F-NixiDUNhKn-4rQ6zDXc-oCFdV0mKq7E/edit">https://docs.google.com/forms/d/1v5TxJpW4F-NixiDUNhKn-4rQ6zDXc-oCFdV0mKq7E/edit</a></p> <p>11/24</p>	<p>10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta</p> <p>27. RISPONDE L'UTENZA OCCUPATA: Pensa di ricorrere allo smart-working anche al termine dell'emergenza sanitaria?</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Tutti i giorni o almeno 4/5 volte alla settimana</p> <p><input type="radio"/> Da 1 a 3 volte alla settimana</p> <p><input type="radio"/> Frequenza mensile</p> <p><input type="radio"/> Occasionalmente</p> <p><input type="radio"/> Non penso ricorrerò più allo smart-working</p> <p><input type="radio"/> Non ho mai lavorato in smart-working</p> <p>Tasso di motorizzazione</p> <p>28. Di quanti membri è composta la sua famiglia (lei compreso)? *</p> <p>_____</p> <p>29. Quante auto sono presenti nel suo nucleo familiare? *</p> <p>_____</p> <p>ZONE PEDONALI</p> <p>30. E' favorevole all'estensione di zone pedonali in città? *</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Sì</p> <p><input type="radio"/> No</p> <p>ZONE 30</p> <p><a href="https://docs.google.com/forms/d/1v5TxJpW4F-NixiDUNhKn-4rQ6zDXc-oCFdV0mKq7E/edit">https://docs.google.com/forms/d/1v5TxJpW4F-NixiDUNhKn-4rQ6zDXc-oCFdV0mKq7E/edit</a></p> <p>12/24</p>
--	---

10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

31. E' favorevole alla realizzazione di Zone 30 in città? \*
- (Area delle rete stradale urbana dove il limite di velocità è di 30 km/h invece dei consueti 50 km/h previsti dal Codice della Strada in ambito urbano. La minore velocità consentita, permette una migliore convivenza tra auto, bicicletta e pedoni)

Contrassegna solo un ovale.

- Sì  
 No

ZONE A TRAFFICO LIMITATO (Z.T.L.)

32. E' favorevole all'estensione di Zone a Traffico Limitato (ZTL)? \*

Contrassegna solo un ovale.

- Sì  
 No Passa alla domanda 34.

Se Sì:

33. Quali orari di funzionamento preferirebbe? \*

Contrassegna solo un ovale.

- Tutto il giorno (ad eccezione del periodo carico/scarico merci)  
 Solo la mattina  
 Solo il pomeriggio  
 Solo la notte  
 Mattina e pomeriggio

Ulteriori ipotesi per la mobilità: opinione dei cittadini

<https://docs.google.com/forms/d/1VsTxJp9w4F-NixiDU/NhKn-4rQ9zDXo-cCFdV0mKq7E/edit>

13/24

10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

34. E' favorevole ad un'area ad accessibilità controllata per limitare il traffico auto di attraversamento nelle zone centrali con interventi di road pricing? [road pricing: sistema di pedaggio dinamico per alcune zone interne alla città] \*

Contrassegna solo un ovale.

- Sì  
 No

35. Cosa ne pensa di lasciare l'auto in parcheggi di scambio e proseguire con trasporto pubblico e/o navette dedicate per raggiungere il centro città? \*

Contrassegna solo un ovale.

- E' un servizio che userei spesso  
 E' un servizio che userei a volte  
 E' un servizio che non userei mai

36. Sarebbe disposto ad utilizzare mezzi sharing: bike, scooter e/o car sharing (veicoli a noleggio)? \*

Contrassegna solo un ovale.

- Sì  
 No

PROPENSIONE ALL'USO DELLA BICICLETTA

37. Con quale frequenza utilizza la bicicletta? \*

Contrassegna solo un ovale.

- Abitualmente (tutti i giorni o quasi) tutto l'anno Passa alla domanda 40.  
 Abitualmente (tutti i giorni o quasi) nella bella stagione Passa alla domanda 40.  
 Uso la bicicletta solo per sport/tempo libero Passa alla domanda 40.  
 Saltuariamente (qualche giorno al mese) Passa alla domanda 40.  
 Non utilizzo la bicicletta

<https://docs.google.com/forms/d/1VsTxJp9w4F-NixiDU/NhKn-4rQ9zDXo-cCFdV0mKq7E/edit>

14/24

10/02/22, 17:47

PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

PER CHI NON UTILIZZA LA BICICLETTA

38. Dia un voto da 1 a 5 (5 è il max) al motivo che la scoraggia all'uso della bici \*

Seleziona tutte le voci applicabili.

	1 (min)	2	3	4	5 (max)
Orografia del terreno	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lontananza dal posto di lavoro/studio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pericolosità del traffico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Possibilità di furto della bici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Smog	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fatica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Condizioni atmosferiche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mancanza di posto dove tenere la bici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abbigliamento formale inadatto all'uso della bici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Necessità di ulteriori spostamenti in giornata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Accompagnare più persone	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<https://docs.google.com/forms/d/1Vs1xJpgw4F-NixiDUNhKn-4Q9zDXc-cCFdV0mKq7E/edit>

15/24

10/02/22, 17:47

PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

39. Dia un voto da 1 a 5 (5 è il max) al motivo che potrebbe invogliarla all'uso della bicicletta \*

Seleziona tutte le voci applicabili.

	1 (min)	2	3	4	5 (max)
Esistenza di piste ciclabili su percorsi protetti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Esistenza di piste ciclabili su percorsi diretti e veloci anche a fianco strada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Disponibilità di buone biciclette alla stazione e alle fermate dei bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Incentivi all'acquisto di bici elettroniche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Esistenza di parcheggi sicuri in azienda/scuola	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Disponibilità in azienda/scuola di spogliatoi e docce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Passa alla domanda 49.

PER CHI UTILIZZA LA BICICLETTA (parte 1)

<https://docs.google.com/forms/d/1Vs1xJpgw4F-NixiDUNhKn-4Q9zDXc-cCFdV0mKq7E/edit>

16/24

10/02/22, 17:47

PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

40. Dia un voto da 1 a 5 (5 è il max) al motivo che la scoraggia all'uso della bici \*

Seleziona tutte le voci applicabili.

	1 (min)	2	3	4	5 (max)
Orografia del terreno	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lontananza dal posto di lavoro/studio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pericolosità del traffico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Possibilità di furto della bici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Smog	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fatica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Condizioni atmosferiche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mancanza di posto dove tenere la bici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abbigliamento formale inadatto all'uso della bici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Necessità di ulteriori spostamenti in giornata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Accompagnare più persone	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<https://docs.google.com/forms/d/1VsTxJp4w4F-NisiDUNhKt-4Q8zDXo-cFzV0mKq7E/edit>

17/24

10/02/22, 17:47

PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

41. Dia un voto da 1 a 5 (5 è il max) al motivo che la invoglia all'uso della bicicletta \*

Seleziona tutte le voci applicabili.

	1 (min)	2	3	4	5 (max)
Esistenza di piste ciclabili su percorsi protetti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Esistenza di piste ciclabili su percorsi diretti e veloci anche a fianco strada	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Disponibilità di buone biciclette alla stazione e alle fermate del bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Incentivi all'acquisto di bici elettroniche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Esistenza di parcheggi sicuri in azienda/scuola	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Disponibilità in azienda/scuola di spogliatoi e docce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

42. CARATTERISTICHE DEL PERCORSO PIU' FREQUENTE IN BICICLETTA: lunghezza del viaggio solo andata (km) \*

\_\_\_\_\_

43. CARATTERISTICHE DEL PERCORSO PIU' FREQUENTE IN BICICLETTA: tempo del viaggio solo andata (minuti) \*

\_\_\_\_\_

<https://docs.google.com/forms/d/1VsTxJp4w4F-NisiDUNhKt-4Q8zDXo-cFzV0mKq7E/edit>

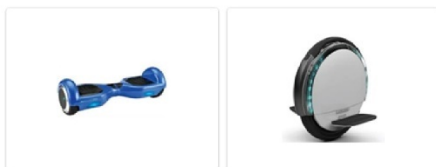
18/24

<p>10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta</p> <p>44. CARATTERISTICHE DEL PERCORSO PIU' FREQUENTE IN BICICLETTA: motivo del viaggio solo andata *</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Lavoro</p> <p><input type="radio"/> Scuola</p> <p><input type="radio"/> Svago</p> <p><input type="radio"/> Altro: _____</p> <p>45. La paura del furto della bicicletta la condiziona nell'uso? *</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Sì</p> <p><input type="radio"/> No</p> <p>46. Le hanno rubato la bicicletta negli ultimi 2 anni? *</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Sì, più di una volta</p> <p><input type="radio"/> Sì, una volta</p> <p><input type="radio"/> No</p> <p>47. Andando in bicicletta, ha avuto incidenti anche non gravi, negli ultimi 2 anni? *</p> <p>Contrassegna solo un ovale.</p> <p><input type="radio"/> Sì</p> <p><input type="radio"/> No <i>Passa alla domanda 49.</i></p> <p><i>Passa alla domanda 51.</i></p> <p><b>Incidenti in bicicletta</b></p> <p><a href="https://docs.google.com/forms/d/1VsTxIpGv4F-Ni4iDUNhKn-4Q8zDXc-cFdvOmKq7E/edit">https://docs.google.com/forms/d/1VsTxIpGv4F-Ni4iDUNhKn-4Q8zDXc-cFdvOmKq7E/edit</a></p> <p style="text-align: right;">19/24</p>	<p>10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta</p> <p>48. Se ha avuto incidenti in bicicletta, anche non gravi, negli ultimi 2 anni, dove? (specificare via/zona) *</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p><b>PROPENSIONE ALLA MOBILITA' PEDONALE</b></p> <p>49. Quali tra questi itinerari dovrebbero essere maggiormente dotati di percorsi pedonali (max 2 risposte) *</p> <p><i>Seleziona tutte le voci applicabili.</i></p> <p><input type="checkbox"/> Itinerari di penetrazione all'interno del centro storico</p> <p><input type="checkbox"/> Dal centro ai quartieri e viceversa</p> <p><input type="checkbox"/> Tra la città e le frazioni</p> <p><input type="checkbox"/> Nelle vicinanze delle scuole</p> <p><input type="checkbox"/> Tra i diversi quartieri</p> <p><input type="checkbox"/> In avvicinamento alle stazioni ferroviarie</p> <p>Altro: <input type="checkbox"/> _____</p> <p>50. Specificare quali vie/itinerari dovrebbero essere maggiormente dotati di percorsi pedonali</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p><b>Mobilità elettrica</b></p> <p><a href="https://docs.google.com/forms/d/1VsTxIpGv4F-Ni4iDUNhKn-4Q8zDXc-cFdvOmKq7E/edit">https://docs.google.com/forms/d/1VsTxIpGv4F-Ni4iDUNhKn-4Q8zDXc-cFdvOmKq7E/edit</a></p> <p style="text-align: right;">20/24</p>
---	---

10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

51. Quali di questi sistemi usa per spostarsi? \*

Seleziona tutte le voci applicabili.



Hoverboard

Monowheel



Segway

Monopattino

Non uso nessuno di questi

<https://docs.google.com/forms/d/1VsTxJpGv4F-NiIdUNhKn-4C9zDXc-cCFv/OmKq7Eie#>

21/24

10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

52. Ritieni di poter acquistare un'auto elettrica nei prossimi 3 anni? \*

Contrassegna solo un ovale.

Sì Passa alla domanda 54.

No

Non so Passa alla domanda 54.

Auto elettrica

53. Se non pensa di poter acquistare un'auto elettrica, perché?

Contrassegna solo un ovale.

Autonomia di viaggio (in media un'auto elettrica ha un'autonomia di viaggio tra i 200 e i 250 km)

Costo d'acquisto troppo elevato

Problemi di ricarica

Altro: \_\_\_\_\_

Pedibus e mobilità scolastica: risponde solo chi ha figli in età scolare (elementari e medie)

54. Generalmente quale mezzo usa per accompagnare i figli a scuola?

Contrassegna solo un ovale.

Piedi

Bicicletta

Auto propria

Autobus

Altro: \_\_\_\_\_

<https://docs.google.com/forms/d/1VsTxJpGv4F-NiIdUNhKn-4C9zDXc-cCFv/OmKq7Eie#>

22/24

10/02/22, 17:47 PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Aosta

55. E' favorevole a pedibus e bicibus? (i bambini vanno a scuola a piedi o in bicicletta insieme gli insegnanti che "guidano". I genitori invece di accompagnare il bambino a scuola, lo accompagnano alla fermata del pedibus/bicibus)

Contrassegna solo un ovale.

Sì

No

Da compilare da parte dei soggetti a mobilità ridotta

56. Ha problemi nell'utilizzo di mezzi pubblici?

Contrassegna solo un ovale.

Sì

No

57. Se Sì, quali problemi riscontra?

Contrassegna solo un ovale.

Problemi di accessibilità dei mezzi

Problemi di accessibilità delle fermate

Problemi del Trasporto Pubblico Locale (TPL) non legati all'accessibilità (per esempio scarsa frequenza, percorsi non serviti, ecc.)

58. Suggerimenti per un'accessibilità facilitata da parte dei soggetti a mobilità ridotta ad Aosta

---



---



---



---

<https://docs.google.com/forms/d/1VsTxJpGv4F-NiIdUNhKn-4C9zDXc-cCFv/OmKq7Eie#>

23/24

Le interviste al cordone sono state effettuate nelle 10 sezioni viarie di ingresso al Comune di Aosta.

**Le sezioni viarie in cui sono state fatte le interviste sono 10.**

1. S01 – Via Parigi
2. S02 – Strada Statale 26 della Valle d’Aosta
3. S03 – Via Berthet Amato
4. S04 – Viale del Gran San Bernardo, fraz. Signayes
5. S05 – Pont Suaz
6. S06 – Viale Piccolo San Bernardo
7. S07 – Via Alessandro Passerin D’Entreves
8. S08 – Via L. Vaccari
9. S09 – Località Croix-Noire
10. S10 – Rue de la Rochère

con l’ausilio della Polizia Municipale sono fermati agli automobilisti in ingresso ai quali è stato sottoposto il questionario, a seguire, che indaga le motivazioni e le caratteristiche peculiari dello spostamento con mezzo privato.

COMUNE DI AOSTA		Sintagma
INTERVISTE MOTIVAZIONALI O/D AL CORDONE		
SEZIONE N° _____	ORA _____	
RILEVATORE _____	NUMERO DI OCCUPANTI VEICOLO _____	
GIORNO _____		<input type="checkbox"/>
<small>(Colonna da compilare precedentemente)</small>		
<b>1. ORIGINE DELLO SPOSTAMENTO: Da dove viene?</b>		
Comune, frazione _____		
Specificare zona, via, polarità _____		
È il primo spostamento da casa? SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		
<b>2. DESTINAZIONE DELLO SPOSTAMENTO: Dove va?</b>		
Comune, frazione _____		
Specificare zona, via, polarità _____		
<b>3. EFFETTUA DELLE TAPPE DURANTE IL SUO SPOSTAMENTO?</b>		
<input type="checkbox"/> No (ex. parto da casa e vado direttamente al lavoro o <input type="checkbox"/> Sì (ex. accompagno i figli a scuola e poi vado al lavoro)		
<b>4. ORARI DELLO SPOSTAMENTO:</b>		
Ora di partenza _____ Ora di presunto arrivo alla destinazione _____		
<b>5. FREQUENZA - Quante volte comple questo spostamento?</b>		
<input type="checkbox"/> Tutti i giorni (Lunedì-Domenica) <input type="checkbox"/> Circa 1-3 volte alla settimana		
<input type="checkbox"/> 4-5-6 giorni alla settimana <input type="checkbox"/> Occasionalmente		
<b>6. MOTIVO DELLO SPOSTAMENTO</b>		
<input type="checkbox"/> Studio <input type="checkbox"/> Lavoro <input type="checkbox"/> Altro		
<input type="checkbox"/> Visite mediche <input type="checkbox"/> Svago		
<input type="checkbox"/> Accompagnamento <input type="checkbox"/> Turismo		
<input type="checkbox"/> Acquisti <input type="checkbox"/> _____		
<b>7. CONDIZIONE OCCUPAZIONALE</b>		
<input type="checkbox"/> Occupato <input checked="" type="checkbox"/> Operaio <input type="checkbox"/> Libero professionista		
<input type="checkbox"/> Disoccupato <input type="checkbox"/> Impiegato (lavoro dipendente, sia pubblico che privato) <input type="checkbox"/> Commerciante (titolare di attività commerciale)		
<input type="checkbox"/> Studente <input type="checkbox"/> Artigiano <input type="checkbox"/> Dirigente/imprenditore		
<input type="checkbox"/> Pensionato <input type="checkbox"/> Casalinga		
<b>8. AUTO NEL NUCLEO FAMILIARE</b>		
N° di componenti del nucleo familiare _____ N° di auto _____		
<b>PER LO SPOSTAMENTO IN ANDATA (Chi è partito da casa per andare da qualche parte)</b>		
<b>9. ORARIO DI RIENTRO:</b> A che ora rientra a casa? _____		

Questionario diretto per la caratterizzazione dello spostamento



### 3 LA PARTECIPAZIONE DEI COMMERCianti AL PUMS: LA CITY LOGISTICS

L'indagine ha previsto la somministrazione di interviste ai commercianti le cui attività sono ubicate nel centro di Aosta; in particolare le vie interessate al campionamento sono le seguenti:

- Piazza Emile Chanoux
- Via Porta Pretoria
- Via Sant'Anselmo
- Via Vevey
- Viale Conseil Des Commis
- Via Jean Baptiste de Tillier
- Via Croix de Ville
- Via Eduard Aubert

Si riporta di seguito il questionario per le interviste.

Sintagma		COMUNE DI AOSTA	
Studio sulla City Logistic: il carico/scarico merci			
Rilevatore _____	Data intervista _____		
Via/zona _____	Ora intervista _____		
Sezione censuaria _____			
<b>1. CARATTERISTICHE DELL'ATTIVITA' COMMERCIALE</b>			
1.1	Tipo di esercizio _____		
1.2	Nr. Addetti (titolare, dipendenti, ecc.) _____		
<b>2. IL CARICO/SCARICO MERCI</b>			
<b>2.1 Quanti giorni alla settimana la sua attività effettua il carico/scarico?</b>			
<input type="checkbox"/>	1 giorno alla settimana	<input type="checkbox"/>	5 giorni
<input type="checkbox"/>	2 giorni	<input type="checkbox"/>	6 giorni
<input type="checkbox"/>	3 giorni	<input type="checkbox"/>	7 giorni (tutti i giorni)
<input type="checkbox"/>	4 giorni	<input type="checkbox"/>	Tutti i giorni, più volte al giorno
			(specificare) _____
			(specificare) _____
<b>2.2 E in quali orari?</b>			
<input type="checkbox"/>	Mattina	_____	
<input type="checkbox"/>	Pomeriggio	_____	
<b>2.3 Quanto tempo impiega per il carico/scarico?</b> _____			
<b>2.4 Indicare peso della merce e dimensioni dei pacchi (mediamente):</b>			
<b>PESO</b>		<b>DIMENSIONE</b>	
<input type="checkbox"/>	0-5 kg	Numero di pacchi : _____	
<input type="checkbox"/>	6-10 kg	Dimensione media	
<input type="checkbox"/>	11-50 kg	alt./larg./prof. _____ cm	
<input type="checkbox"/>	50-100 kg	Numero di bancali: _____	
<i>Oltre 100 kg:</i>			
Peso in quintali: _____ q.li			
<i>Oltre 100 q.li:</i>			
Peso in tonnellate: _____ t			

## 4 IL CONTRIBUTO PARTECIPATIVO DEGLI UTENTI DEL PUBBLICO TRASPORTO

L'indagine sull'utenza del trasporto pubblico, urbano ed extraurbano, è stato effettuato in due periodi dell'anno differenti: dicembre 2021 e maggio 2022.


Le attività sono state condotte indagando le linee urbane ed extraurbane in 7 fermate (3+4):

- FERMATA 1 (Urbana): **Via Carducci**
- FERMATA 2 (Urbana): **Via Ginevra**
- FERMATA 3 (Extraurbana): **Autostazione bus**


Nel monitoraggio effettuato a maggio 2022, sono stati svolti i conteggi dei saliti/discesi dai mezzi in quattro fermate:

- FERMATA 1: **Piazza Manzetti, lato stazione**
- FERMATA 2: **Piazza Manzetti, lato fontana**
- FERMATA 3: **Corso Battaglione**
- FERMATA 4: **Arco d'Augusto**

A seguire si riportano le schede del questionario utilizzate per le interviste ai saliti, per le interviste ai discesi.

COMUNE DI AOSTA 	
<b>INTERVISTE MOTIVAZIONALI O/D AI SALITI</b>	
FERMATA _____	GIORNO _____
SOCIETA' DI TRASPORTO _____	RILEVATORE: _____
TPL: <input type="checkbox"/> URBANO <input type="checkbox"/> EXTRAURBANO	
<small>(Colonna da compilare precedentemente)</small>	
LINEA - PERCORSO _____	ORA _____
1. ORIGINE DELLO SPOSTAMENTO: Da dove viene?	
Comune e via/zona/polarità _____	
E il primo spostamento da casa? <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	
2. TEMPO IMPIEGATO PER RAGGIUNGERE LA FERMATA DI PARTENZA DAL LUOGO DI ORIGINE	
<input type="checkbox"/> Meno di 10 minuti <input type="checkbox"/> Tra 10 e 20 minuti <input type="checkbox"/> Oltre 20 minuti	
3. COME ARRIVA ALLA FERMATA DI PARTENZA DAL LUOGO DI ORIGINE?	
<input type="checkbox"/> Piedi <input type="checkbox"/> Bici-Moto <input type="checkbox"/> Autobus <input type="checkbox"/> Auto privata (accompagnato)	
<input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Treno <input type="checkbox"/> Auto privata (conducente)	
<input type="checkbox"/> Altro _____	
4. DESTINAZIONE DELLO SPOSTAMENTO: Dove va?	
Fermata di arrivo _____	
Destinazione finale _____	
<small>(Comune e via o polarità)</small>	
5. EVENTUALI FERME INTERMEDIE	
Eventuali fermate in coincidenza (a quale fermata scende per risalire su altra linea) _____	
6. MOTIVO DELLO SPOSTAMENTO	
<input type="checkbox"/> Lavoro <input type="checkbox"/> Altro <input type="checkbox"/> Acquisti <input type="checkbox"/> Visite mediche	
<input type="checkbox"/> Studio <input type="checkbox"/> Svago <input type="checkbox"/> Turismo <input type="checkbox"/> Ritorno a casa da lavoro	
<input type="checkbox"/> Ritorno a casa da altro _____	
7. CONDIZIONE OCCUPAZIONALE	
<input type="checkbox"/> Occupato <input type="checkbox"/> Disoccupato	
<input type="checkbox"/> Operaio <input type="checkbox"/> Libero professionista <input type="checkbox"/> Pensionato	
<input type="checkbox"/> Impiegato (lavoro dipendente su pubblico o privato) <input type="checkbox"/> Commerciante (titolare di attività commerciale) <input type="checkbox"/> Studente <input type="checkbox"/> Studente fuori sede	
<input type="checkbox"/> Artigiano <input type="checkbox"/> Dirigente/imprenditore <input type="checkbox"/> Casalinga	
8. FREQUENZA DELLO SPOSTAMENTO	
<input type="checkbox"/> Tutti i giorni o almeno 4-5 giorni alla settimana <input type="checkbox"/> Mensile	
<input type="checkbox"/> Circa 1/3 giorni alla settimana <input type="checkbox"/> Occasionale	
9. AUTO NEL NUCLEO FAMILIARE	
N° di componenti del nucleo familiare _____ N° di auto _____	
10. ORARIO DI RIENTRO _____	

Interviste O/D agli utenti del trasporto pubblico su gomma: SALITI

COMUNE DI AOSTA 	
<b>INTERVISTE MOTIVAZIONALI O/D AI DISCESI</b>	
FERMATA _____	GIORNO _____
SOCIETA' DI TRASPORTO _____	RILEVATORE: _____
TPL: <input type="checkbox"/> URBANO <input type="checkbox"/> EXTRAURBANO	
<small>(Colonna da compilare precedentemente)</small>	
LINEA - PERCORSO _____	ORA _____
1. ORIGINE DELLO SPOSTAMENTO: Da dove viene?	
Fermata di partenza _____	
Origine iniziale _____	
<small>(Comune e via o polarità)</small>	
E il primo spostamento da casa? <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	
2. DESTINAZIONE DELLO SPOSTAMENTO: Dove va?	
Paese, città, frazione, quartiere _____	
Specificare zona, via, polarità _____	
3. TEMPO IMPIEGATO PER RAGGIUNGERE LA DESTINAZIONE DALLA FERMATA DI ARRIVO	
<input type="checkbox"/> Meno di 10 minuti <input type="checkbox"/> Tra 10 e 20 minuti <input type="checkbox"/> Oltre 20 minuti	
4. COME ARRIVA ALLA DESTINAZIONE DALLA FERMATA DI ARRIVO?	
<input type="checkbox"/> Piedi <input type="checkbox"/> Bici-Moto <input type="checkbox"/> Autobus <input type="checkbox"/> Auto privata (accompagnato)	
<input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Treno <input type="checkbox"/> Auto privata (conducente)	
<input type="checkbox"/> Altro _____	
5. EVENTUALI FERME INTERMEDIE	
Eventuali fermate in coincidenza (a quale fermata scende per risalire su altra linea) _____	
6. MOTIVO DELLO SPOSTAMENTO	
<input type="checkbox"/> Lavoro <input type="checkbox"/> Altro <input type="checkbox"/> Acquisti <input type="checkbox"/> Visite mediche	
<input type="checkbox"/> Studio <input type="checkbox"/> Svago <input type="checkbox"/> Turismo <input type="checkbox"/> Ritorno a casa da lavoro	
<input type="checkbox"/> Ritorno a casa da altro _____	
7. CONDIZIONE OCCUPAZIONALE	
<input type="checkbox"/> Occupato <input type="checkbox"/> Disoccupato	
<input type="checkbox"/> Operaio <input type="checkbox"/> Libero professionista <input type="checkbox"/> Pensionato	
<input type="checkbox"/> Impiegato (lavoro dipendente su pubblico o privato) <input type="checkbox"/> Commerciante (titolare di attività commerciale) <input type="checkbox"/> Studente <input type="checkbox"/> Studente fuori sede	
<input type="checkbox"/> Artigiano <input type="checkbox"/> Dirigente/imprenditore <input type="checkbox"/> Casalinga	
8. FREQUENZA DELLO SPOSTAMENTO	
<input type="checkbox"/> Tutti i giorni o almeno 4-5 giorni alla settimana <input type="checkbox"/> Mensile	
<input type="checkbox"/> Circa 1/3 giorni alla settimana <input type="checkbox"/> Occasionale	
9. AUTO NEL NUCLEO FAMILIARE	
N° di componenti del nucleo familiare _____ N° di auto _____	
10. ORARIO DI RIENTRO _____	

Interviste O/D agli utenti del trasporto pubblico su gomma: DISCESI

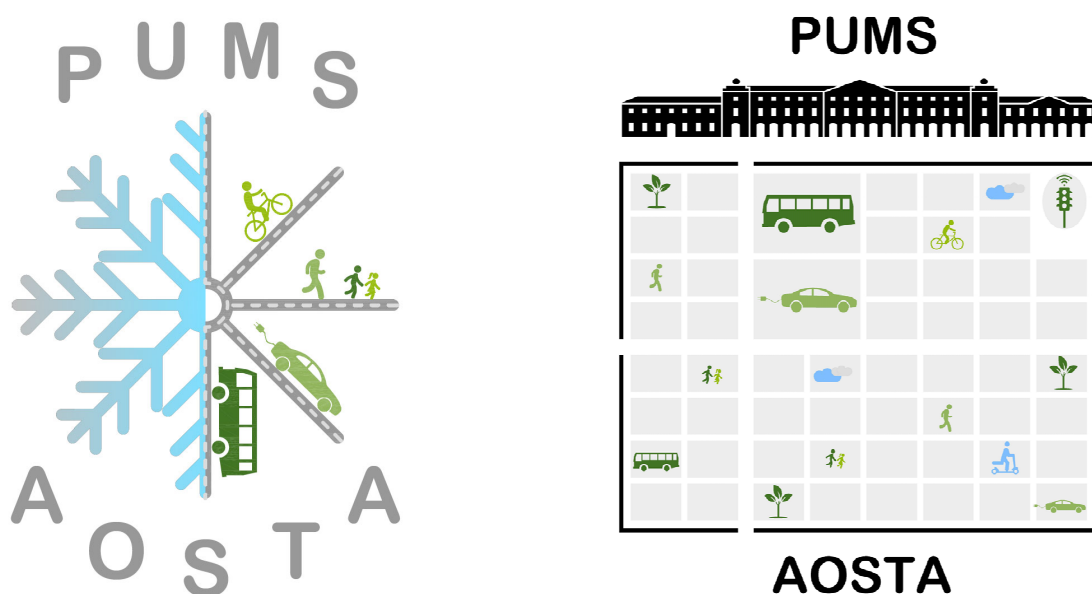
Schede per le interviste ai saliti, ai discesi e dai mezzi urbani ed extraurbani

## 5 PROMOZIONE E RICONOSCIBILITÀ DEL PUMS – LA LINEA GRAFICA INTEGRATA

Per una efficace riconoscibilità del Piano della Mobilità Sostenibile, nella comunicazione istituzionale e nei vari incontri di partecipazione, i grafici di Sintagma hanno elaborato differenti soluzioni di logo e di gadget da distribuire in occasione degli incontri con i cittadini e con i portatori di interesse. Il tutto finalizzato a creare una immagine identitaria e il Brand del PUMS.

È stato anche proposto un progetto grafico per la cartellonistica stradale da impiegare nei pannelli a messaggio variabile presenti in punti strategici della città di Aosta.

A seguire si riportano le proposte realizzate che hanno poi portato alla definizione della linea grafica integrata da adottare per il PUMS.



La proposta dei loghi per la caratterizzazione del PUMS di Aosta

I gadget

I gadget



Linea grafica finalizzata all'immagine identitaria del PUMS di Aosta



Proposta di cartellonistica stradale da apporre sui pannelli a messaggio variabile presenti in città

La linea grafica di maggiore gradimento è risultata essere quella sottoriportata:



I gadget



## **6 IL PERCORSO DI PIANIFICAZIONE DELLA PARTECIPAZIONE DEL PUMS DI AOSTA**

Si riporta di seguito una tabella contenente il percorso di pianificazione della partecipazione del PUMS di Aosta, condiviso dall'Amministrazione Comunale e dagli uffici tecnici della mobilità del Comune di Aosta.

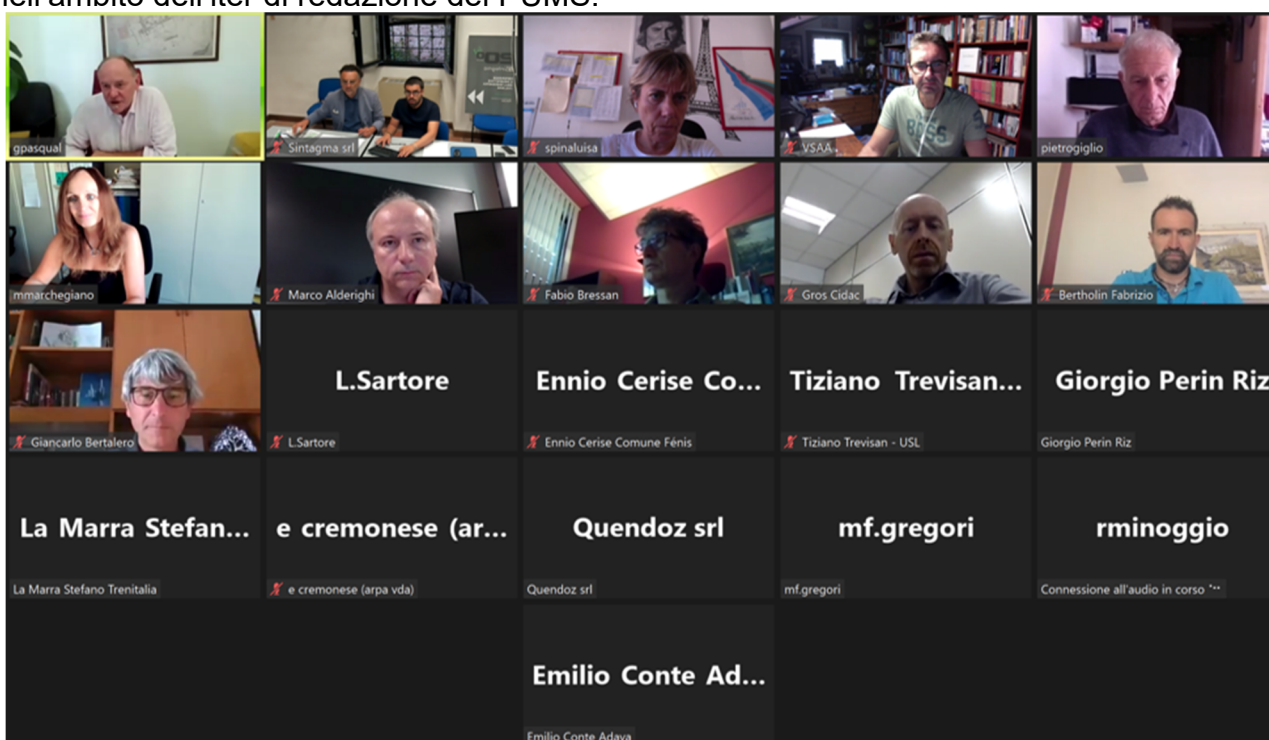
Il cronoprogramma è stato discusso sin dall'inizio dell'elaborazione del Piano ed assestato in relazione alle diverse esigenze espresse dall'Amministrazione Comunale, dai tecnici del Comune di Aosta e dai principali portatori di interesse.

DATA INCONTRO	TIPOLOGIA INCONTRO	TEMA INCONTRO	MODALITA' INCONTRO	PARTECIPANTI
21/09/2021	partecipativo	Presentazione a Giunta e a Ufficio Mobilità dell'Area T1	presenza	Comune di Aosta
21/09/2021	partecipativo	Presentazione in ambito SEM presso Cittadella	presenza	Comune di Aosta
13/10/2021	partecipativo	Incontro con Sindaco, Assessore Loris, Uff. Mobilità, APS (Fratini e Bressan)	on-line	Comune di Aosta
18/11/2021	partecipativo	Riunione con Ufficio Mobilità / con Polizia Locale / con Traporti (RAVA+SVAP)	presenza (NB. giornata di firma del contratto)	Comune di Aosta
28/03/2022	partecipativo	Riunione con GDL	on-line	Comune di Aosta
08/09/2022	in(formativo)	Risultanze QC spiegazione generale di obiettivi, strategie, azioni	on-line	Sindaci dei Comuni della Plaine e principali stakeholders
13/09/2022	partecipativo	condivisione e integrazione analisi SWOT + condivisione e integrazione obiettivi	on-line	Tutti i Sindaci
14/09/2022	partecipativo	condivisione e integrazione analisi SWOT + condivisione e integrazione obiettivi	on-line	Tutti gli Stakeholder
27/09/2022	Tavolo di lavoro	mobilità ciclo-pedonale micromobilità	presenza	18, 19, 20, (21-51)*
	Tavolo di lavoro	mobilità elettrica bike e car sharing	presenza	18, 19, 20, (21-51)*
	Tavolo di lavoro	sicurezza stradale	presenza	18, 19, 20, (21-51)*
28/09/2022	Tavolo di lavoro	rete viaria sosta e parcheggi	presenza	53-60, (21-51)*
	Tavolo di lavoro	cerniere di mobilità mobilità turistica	presenza	53-60, (21-51)*
	Tavolo di lavoro	tpl su gomma tpl in sede fissa	presenza	61-64, (21-51)*
19/10/2022	partecipativo			Tecnici del Comune / GdL dGc (APS, RAVA inclusi)
16/11/2022	partecipativo	partecipazione strategie e azioni	on-line	Tecnici del Comune / GdL dGc (APS, RAVA inclusi) e
17/01/2023	informativo	presentazione Piano per adozione dopo la consegna del 16 gennaio	on-line	Giunta Comunale
24/01/2023	informativo	presentazione bozza di Piano in commissione	on-line	Commissione Consiliare
01/02/2023	informativo	presentazione Piano alla città per avviare la fase di osservazioni (30 gg)	presenza	Il Piano alla città



## 7 PERCORSO PARTECIPATO: INCONTRO DEL 08-09-2022 SULLE RISULTANZE DEL QUADRO CONOSCITIVO E APPROFONDIMENTO GENERALE DI OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DEL PUMS CON I SINDACI DELLA PLAINE E PRINCIPALI STAKEHOLDERS

In seguito all'elaborazione del Quadro Conoscitivo del PUMS, l'Amministrazione Comunale di Aosta ha avviato un importante percorso di partecipazione che ha visto il coinvolgimento degli operatori e di tutti i soggetti portatori d'interessi coinvolti nel campo dei trasporti e della mobilità. **Il primo momento di partecipazione con i principali stakeholders è avvenuto in data 08-09-2022**, in modalità telematica: in tale occasione, si è **presentata l'analisi finale del Quadro Conoscitivo**, messo a punto durante la prima fase dei lavori di elaborazione, alla quale è seguita una **spiegazione generale di obiettivi, strategie ed azioni del PUMS di Aosta** e un'illustrazione delle attività di partecipazione programmate nell'ambito dell'iter di redazione del PUMS.



Screenshot della riunione avvenuta in data 08-09-2022

L'aspetto più significativo, emerso nel corso della riunione, è il **cambio di paradigma del PUMS, rispetto ai piani di trasporto tradizionali**: il focus non è più sul traffico veicolare e sulle infrastrutture, bensì sulle persone. Gli obiettivi primari sono l'accessibilità, la vivibilità, la qualità dello spazio pubblico, il processo di Partecipazione (cittadini e stakeholder), il percorso integrato di pianificazione, la valutazione di efficacia e sostenibilità attraverso una serie di indicatori oggettivi definiti all'interno del Piano. **Il PUMS può quindi rappresentare lo strumento per "mettere a sistema" le azioni pianificatorie, progettuali e politiche già avviate**, integrarle, garantendo l'informazione e la partecipazione dei cittadini e degli stakeholder, dotandosi di strumenti di monitoraggio e valutazione che possano orientare e supportare le scelte progettuali future. L'elenco dei partecipanti alla riunione è riportato nella tabella che segue:



1. APS. - Fabio Bressan
2. Soprintendenza B.C. - Elisabetta Viale
3. Soprintendenza Studi - Luisa Spina
4. Arpa VdA - E. Cremonese
5. Arpa VdA - F. Grosso
6. Usl - Tiziano Trevisan
7. Ordine ingegneri - Walter Musso
8. Arriva Italia - Alfredo Lopes
9. Arriva Italia - Nico Zulian
10. Gros Cidac - Marco Vietti
11. Quendoz - Quendoz
12. Fiab à velo - Pietro Giglio
13. Fiab - Giancarlo Bertalero
14. APSACI - Silvia (cognome non specificato)
15. ADAVA - Emilio Conte
16. CNA – Michela Bonardo
17. UNIVDA - Marco Alderighi
18. ITPR - Stefano Peirano
19. Polizia Locale - Fabio Fiore
20. Soc. Sintagma
21. Supporto a Rup - Lorenzo Bertuccio
22. Comune di Aymavilles - Giorgio Perin Riz
23. Comune di Fenis - Ennio Cerise
24. Comune di Quart - Fabrizio Bertholin
25. Società autostrade VDA - M.F. Gregori
26. Confcommercio VDA - Adriano Valieri
27. Ufficio Turismo RAVA - Gabriella Morelli
28. Comune di Aosta - Assessore Loris Sartore
29. Funzionario Ufficio Mobilità - Giorgio Pasquale
30. Istruttore Tecnico Ufficio Mobilità – Monica Marchegiano
31. FILT CGIL - A. Fuggetta

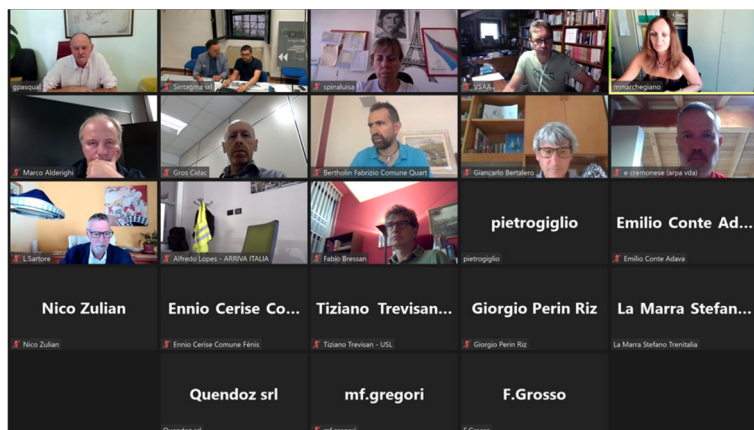
L'Assessore alla Mobilità e all'Ambiente del Comune di Aosta, **Loris Sartore**, dopo un'introduzione a carattere generale, ha sottolineato l'importanza di coordinamento tra il PUMS e il PGTU di recente redazione, soffermandosi sull'obiettivo principale, da raggiungere anche con le azioni da introdurre all'interno del PUMS, della riduzione di emissioni della CO2 del 50% entro il 2030, e dell'abbattimento entro il 2050.

I rappresentanti dei **Comuni della Plaine** hanno rappresentato come obiettivo principale, **progetti di collegamenti ciclopedonali sicuri e ben visibili, tra la città di Aosta e appunto i Comuni della Plaine**. In particolare, il **Comune di Fenis**, ha presentato uno studio di fattibilità per una mobilità sostenibile ed il **Comune di Quart** ha sottolineato l'importanza di integrazione tra il Biciplan che sarà sviluppato all'interno del PUMS e il Piano di Mobilità Ciclabile Regionale. Il referente di **FIAB à VELO**, Pietro Giglio, ha rilevato l'importanza di una cultura relativa alla mobilità dolce, che deve essere costruita dal basso, e di un Piano di Comunicazione, da affiancare al Biciplan, che potrebbe giocare un ruolo chiave nella modifica dello **split modale** attuale, in favore di una maggior quota della mobilità dolce, rispetto all'utilizzo dell'automobile.



Il **referente dell'Università**, Marco Alderighi, propone una mobilità smart per la città di Aosta, in relazione anche alla bassa densità, soffermandosi su una nuova idea di trasporto pubblico, con navette veloci, ad alta frequenza, ed un nuovo modello a domanda.

Giancarlo Bertalero, rappresentante di **FIAB**, ha

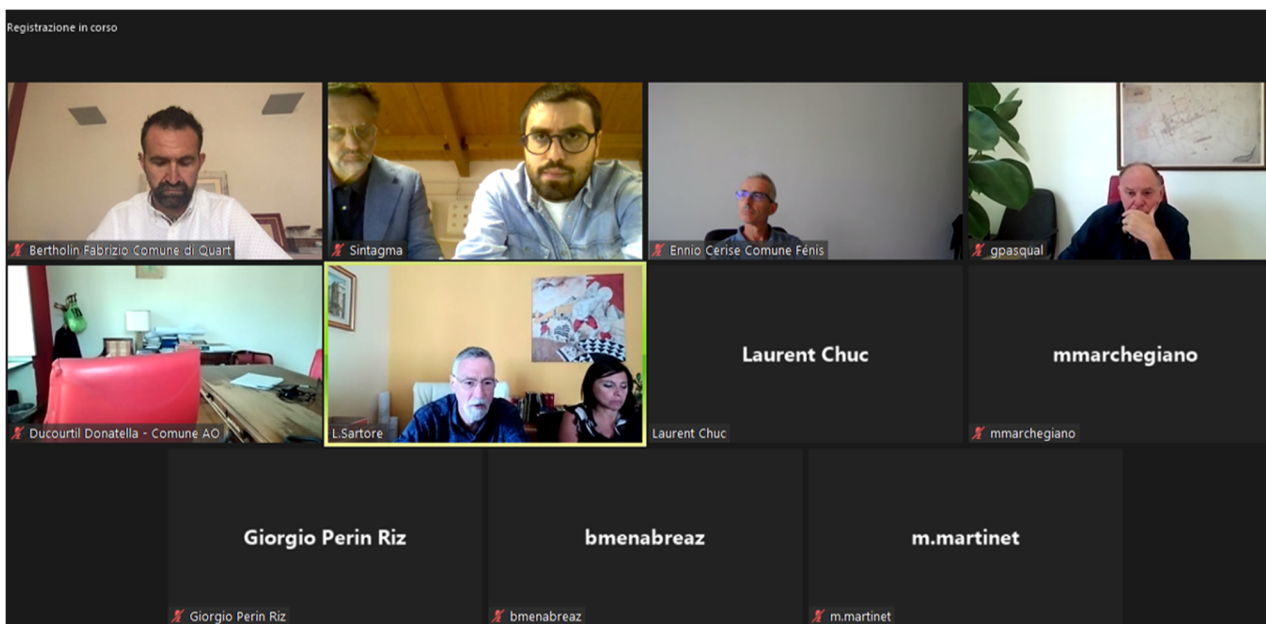


introdotta l'importanza della figura del **Mobility Manager delle Aziende**, e del proficuo intreccio che gli obiettivi e le azioni del PUMS possano scaturire tra i due strumenti. In particolare, il PUMS deve fare in modo che le azioni previste all'interno del progetto, siano ben chiare e ben delineate, in modo tale che il Mobility Manager possa poi divulgarne l'efficacia all'interno delle principali aziende della città di Aosta

Antonio Fuggetta, rappresentante di **CGIL**, ha parlato dell'importanza dell'intermodalità e della potenziale utenza da captare in sede fissa, e di un nuovo modello di trasporto, basato su un trasporto a chiamata, ed in particolare dal fondo valle verso i villaggi

## 8 PERCORSO PARTECIPATO: INCONTRO DEL 13-09-2022 SULLA CONDIVISIONE E INTEGRAZIONE DEGLI OBIETTIVI E ANALISI SWOT CON TUTTI I SINDACI DELLA PLAINE

In data 13-09-2022, in modalità telematica, si è svolto un ulteriore incontro partecipativo, finalizzato al coinvolgimento degli operatori e di tutti i soggetti portatori d'interessi coinvolti nel campo dei trasporti e della mobilità nel processo di definizione del PUMS di Aosta e dei piani attuativi ad esso correlati. **L'incontro ha previsto un confronto volto alla condivisione e integrazione dell'analisi SWOT e all'integrazione degli obiettivi del Piano con i sindaci della Plaine.**



Screenshot della riunione avvenuta in data 13-09-2022

L'elenco dei partecipanti alla riunione è riportato nella tabella che segue:

1.	Laurent Chuc – COMUNE DI CHARVENSOD
2.	Fabrizio Bertholin - COMUNE DI QUART
3.	Ennio Cerise - COMUNE DI FENIS
4.	Giorgio Perin Riz - COMUNE DI AYMAVILLES
5.	Bruno Menabreaz - COMUNE DI BRISSOGNE
6.	Michel Martinet - COMUNE DI GRESSAN

Gli stakeholders presenti alla riunione convengono con i risultati emersi dal modello di simulazione di traffico, in termini di spostamenti principali: **oltre l'80% degli spostamenti, nell'ora di punta della mattina, sono contenuti infatti all'interno dei Comuni della Plaine.** I principali fattori emersi riguardano:

- Connessioni ciclopedonali, da proporre all'interno del PUMS, tra Aosta e i Comuni della Plaine
- Importanza di una connessione ciclabile tra il lungo Dora e Aosta
- Integrazione tra il Piano Regionale dei Trasporti e il PUMS
- Necessaria interlocuzione con la Regione per quanto riguarda il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e la riqualificazione della statale

- Sviluppare all'interno del PUMS, l'idea di metropolitana di superficie che serva i pendolari
- Capire in che modalità proseguire (si parla o di tram o di tranvia) da Aosta a Pre Saint Didier

## 9 PERCORSO PARTECIPATO: INCONTRO DEL 14-09-2022 SULLA CONDIVISIONE E INTEGRAZIONE DEGLI OBIETTIVI E ANALISI SWOT CON TUTTI GLI STAKEHOLDERS

In data 14-09-2022, in modalità telematica, si è svolto un terzo incontro di partecipazione allargata, finalizzato al coinvolgimento degli operatori e di tutti i soggetti portatori d'interessi coinvolti nel campo dei trasporti e della mobilità nel processo di definizione del PUMS di Aosta e dei piani attuativi ad esso correlati. **L'incontro ha previsto un confronto volto alla condivisione e integrazione dell'analisi SWOT e all'integrazione degli obiettivi del Piano con tutti gli stakeholders del PUMS**

L'elenco dei partecipanti alla riunione è riportato nella tabella che segue:

1. Comune di Aosta – Monica Marchegiano (istr. Tec. Mobilità Area T1)
2. Comune di Aosta – Assessore Loris Sartore
3. Comune di Aosta – Donatella Ducourtil (Dirigente Area T1)
4. Comune di Aosta – Giorgio Pasquale (Funzionario Uff. Mobilità Area T1)
5. Comune di Aosta – Andrea Lazzarotto (Funzionario Uff. Strade Area T3)
6. SVAP
7. Quendoz srl
8. Sindacati UIL (Trasporti) VDA – Nicola PAU
9. Arriva Italia – Agata Merivot
10. Chambre
11. Dipartimanto Trasporti RAVDA – Antonio Pollano (Coordinatore)
12. Soc. Sintagma
13. Società autostrade VDA - M.F. Gregori
14. Arpa VdA – Marco Cappio Borlino
15. Arpa VdA – F. Grosso
16. RFI Direzione Stazioni
17. Usl – Paola Bocco
18. CNA – Michela Bonardo
19. APS. – Fabio Bressan
20. FILT CGIL – A. Fuggetta
21. Confartigianato VDA
22. Soprintendenza Studi - Luisa Spina
23. RFI – Renata Verghini
24. Trenitalia – Stefano La Marra
25. Gros Cidac – Marco Vietti
26. Legambiente – Giampaolo Fedi

**Per quanto riguarda il tema del trasporto su rete fissa (ferro), Antonio Pollano, ingegnere e Dirigente del Dipartimento trasporti e mobilità sostenibile della Regione Valle d'Aosta**, conferma il progetto di elettrificazione della tratta Ivrea – Aosta entro il 2026, sostenendo le azioni proposte all'interno del PRIT, nel breve medio- periodo.

**Renata Verghini, RFI**, affronta il tema del miglioramento dell'accessibilità intorno all'area della stazione, come sta avvenendo nelle principali stazioni Italiane.

**Il tema del trasporto pubblico su gomma** viene affrontato dall'Ingegnere della Regione Antonio Pollano e da Antonio Fuggetta, di FILT CGIL, convenendo che nella città di Aosta è presente una buona offerta di rete del tpl, con un sistema circolare cadenzato e con le due navette "rossa" e "verde" che toccano i principali punti strategici della città.

L'esiguo numero di utenti che utilizzano il trasporto pubblico risiede nel fatto che il sistema tariffario, con tariffe basse e gratuite nella fascia del pranzo (12:00 – 14:00), fa sì che i cittadini preferiscano l'uso dell'automobile.

Il dirigente di **APS di Aosta, Fabio Bressan**, parla di un'inversione di tendenza rispetto agli anni precedenti: si riscontra infatti un calo per quanto riguarda la domanda di sosta a pagamento in città, che si attesta intorno al 15-20% in meno, negli ultimi due anni (2021 e 2022).

**Antonio Lazzaretto, architetto e membro di FIAB**, parla della validità del progetto di Aosta in Bicicletta, che porterà 15 km di progetti di piste ciclabili in città, correlati da progetti di velostazioni e bike box video sorvegliati.

Vengono affrontati anche i temi relativi alle principali **criticità sulla viabilità**, come il tema di Via Paravera, la prosecuzione di Via Via Lavoratori Vittime Del Col Du Mont, Via Grand Eyvia, Via Piccolo San Bernardo.

Per quanto riguarda la mobilità dolce, viene affrontato il tema della **micromobilità elettrica**, con la possibilità di avviare un servizio sharing in città, individuando aree di sosta per i monopattini, da poter parcheggiare in luoghi sicuri e ben visibili.



## 10 ATTIVAZIONE DI SPECIFICI LABORATORI PARTECIPATI APERTI A TUTTI E CONDOTTI DA FACILITATORI (TECNICI E INGEGNERI SINTAGMA)

### 10.1 Organizzazione della giornata di partecipazione

Le giornate dedicate ai tavoli tematici, si inquadrano all'interno del processo di partecipazione, elemento fondante e coincidente con gli obiettivi principali del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

**L'evento partecipativo, svolto nelle due giornate del 27 e 28 settembre 2022, presso il Salone ducale del Civico Palazzo in Piazza Chanoux**, organizzato secondo la tecnica del World Cafè, è stato pianificato con la creazione di tavoli tematici finalizzati a costruire visioni tematiche sul futuro della città, di selezionare e condividere criticità e opportunità che possono ostacolare e/o agevolare lo sviluppo delle visioni stesse ed individuare e selezionare i principali luoghi del progetto associati. I World Cafè sono eventi multifunzionali e aperti ad un pubblico misto. Sono divisi in diverse fasi che prevedono la presentazione dell'argomento da trattare, la generazione di idee e la creazione di interazione tra i gruppi di interesse.



*Laboratorio di mobilità urbana: registrazione dei partecipanti e organizzazione della plenaria introduttiva*

Il World Cafè è strutturato in tre fasi:

Plenaria introduttiva per presentazione del tema generale, in questo caso il PUMS, e delle modalità di svolgimento della giornata;

Lavoro in gruppo ai tavoli tematici;

Plenaria conclusiva per la presentazione dei risultati

La metodologia del World Cafè, caratterizzata dal fatto che ha luogo in un ambiente che ispiri i partecipanti e li inviti ad una discussione libera ed appassionata, come un caffè, ha l'obiettivo di stimolare il confronto spontaneo all'interno di un quadro comune e sotto la guida di facilitatori. Le persone siedono attorno a piccoli tavoli e discutono delle domande lanciate

dal facilitatore dell'incontro. I partecipanti possono scrivere e disegnare su fogli di carta e se vogliono possono alzarsi e cambiare tavolo.

La metodologia prevede che, per ogni tavolo, sia inoltre scelto dai partecipanti un rappresentante che riassume i risultati e li espone agli altri partecipanti dei diversi tavoli nella riunione plenaria conclusiva.

Nel caso specifico le tematiche dei **tavoli**, hanno riguardato:

#### TAVOLO 1 - 2

MOBILITA' CICLO-PEDONALE E MICROMOBILITA'/MOBILITA' ELETTRICA, BIKE E CAR SHARING

#### TAVOLO 3

SICUREZZA STRADALE

#### TAVOLO 4

RETE VIARIA, SOSTA E PARCHEGGI

#### TAVOLO 5 - 6

TPL SU GOMMA - TPL IN SEDE FISSA - CERNIERE DI MOBILITA'

La decisione di raggruppare i Tavoli 1 e 2, nella giornata del 27 Settembre, ed i Tavoli 5 e 6, nella giornata del 28 Settembre, è stata presa in relazione al numero dei partecipanti e alle tematiche affini trattate.

### 10.2 Plenaria introduttiva

L'Assessore Loris Sartore ha aperto la Plenaria salutando e ringraziando i partecipanti all'evento per la loro presenza e l'ing. Riccardo Berti Nulli ha illustrato le finalità delle due giornate partecipative.







Plenaria introduttiva

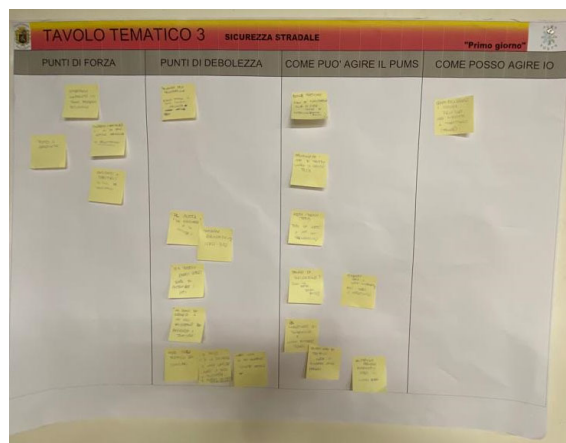
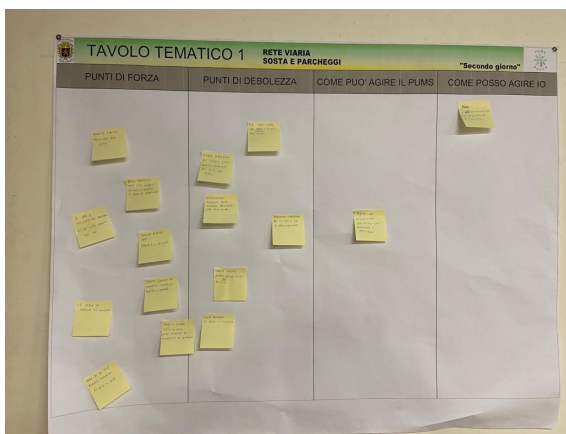
Si è poi proceduto con la formazione di tavoli tematici, individuando per ciascun tavolo la lista dei partecipanti sulla base delle preferenze accordate in fase di registrazione.

### 10.3 Lavoro in gruppi

I partecipanti hanno iniziato il lavoro in gruppo. A loro è stato chiesto di individuare quali potessero essere le criticità della situazione attuale in relazione al tema di discussione e successivamente di formulare delle proposte. In ogni tavolo erano presenti dei facilitatori, tra i tecnici Sintagma e tecnici del Comune di Aosta, a cui è stato assegnato il compito di stimolare la discussione e coadiuvare il gruppo nella costruzione della sintesi dei risultati.

I facilitatori hanno indirizzato i partecipanti ad affrontare il tema proposto con domande mirate. Sono state raccolte le criticità attualmente riscontrate e le eventuali proposte per risolverle. Il metodo ha previsto:

1. individuazione della criticità e punti di debolezza e apposizione di un post-it colorato su apposita bacheca (planimetrie in formato A0);
2. possibile proposta su post-it di colore diverso da apporre su apposita colonna dedicata alle proposte per il PUMS, a come potrebbe agire il PUMS per la realizzazione concreta delle proposte e a come potrebbe agire il singolo cittadino.





Materiale messo a disposizione da Sintagma per lo svolgimento dei laboratori partecipati: cartelloni in formato A0, accompagnati da Post-it, su cui sintetizzare gli interventi in merito a “Punti di forza”, “Punti di debolezza”, “Come può agire il PUMS”, “Come posso agire io”

Questo processo, durato circa due ore, è stato seguito da una fase di elaborazione da parte del gruppo, per rendere organico quanto discusso.

Alla fine della discussione al tavolo è stato nominato il rappresentante portavoce del gruppo che ha esposto gli esiti della discussione al momento nella plenaria conclusiva.



Lavoro in gruppo ai tavoli

### 10.4 Plenaria conclusiva

I rappresentanti portavoce dei gruppi hanno presentato in plenaria i risultati dei tavoli.



## 10.5 Elenco dei partecipanti

N.	NOME/COGNOME	ENTE APPARTENENZA
01	A. Fuggetta	FILT -CGIL
02	P. Giglio	FIAB AOSTA à Vèlo
03	O. Pecchio	FIAB AOSTA à Vèlo
04	M. Bergamasco	COMUNE DI QUART
05	A. Bionaz	COMUNE SANT-MARCEL
06	E. Cerise	COMUNE FENIS
07	A. Marchisio	ORDINE ARCHITETTI VDA
08	A. Florio	COMUNE DI AOSTA
09	F. Grosso	ARPA VDA
10	D. Panont	ARPA VDA
11	C. Tibone	ARPA VDA
12	D. Tedesco	UIL
13	F. Bertolin	COMUNE DI QUART (Sindaco)
14	N. Dodaro	FIAB
15	G. Pastore	REGIONE VDA - DIP. TRASPORTI
16	N. Sabella	REGIONE VDA - DIP. TRASPORTI
17	D. Allegri	SVAP TPL
18	A. Lopes	ARRIVA ITALIA
19	A. Pavoni	SAVT - TRASPORTI
20	S. La Marra	TRENITALIA DR VDA
21	F. Oberto	ORDINE ARCHITETTI VDA
22	P. Blanc	COMUNE DI SAINT MARCEL
23	B. Chausson	COMUNE QUART
24	E. Converso	REFERENTE GUIDE TURISTICHE
25	F. Bressan	APS SPA

*Elenco dei partecipanti*

## 10.6 Tavolo 1-2: Mobilità Ciclo-Pedonale E Micromobilità / Mobilità Elettrica, bike e car sharing

**Facilitatori:** Ing. Riccardo Berti Nulli (Sintagma)





Ing. Claudio Rossi (Sintagma)

**Partecipanti:**

N.	NOME/COGNOME	ENTE APPARTENENZA
01	A. Fuggetta	FILT -CGIL
02	P. Giglio	FIAB AOSTA à Vèlo
03	O. Pecchio	FIAB AOSTA à Vèlo
04	M. Bergamasco	COMUNE DI QUART
05	A. Bionaz	COMUNE SANT-MARCEL
06	E. Cerise	COMUNE FENIS
07	A. Marchisio	ORDINE ARCHITETTI VDA
08	A. Florio	COMUNE DI AOSTA
09	F. Grosso	ARPA VDA
10	D. Panont	ARPA VDA
11	C. Tibone	ARPA VDA



**10.7 Punti di forza e opportunità**

Si riportano i principali **punti di forza**, sotto forma di punti elencati, così come scritti nei **post it**, durante il corso dei laboratori partecipati:

- Progetto di “Aosta in bicicletta”: finanziamento di 4 milioni di euro per una progettazione di 15 km di progetti, in parte in sede propria, in parte in zone 30, di itinerari di mobilità dolce (ricucitura e completamento dei tratti esistenti e collegamenti alle piste ciclabili intercomunali) con l’obiettivo di incentivare la mobilità ciclabile in quanto modello di spostamento urbano, contribuendo a rendere il centro cittadino a misura di pedoni e ciclisti e maggiormente protetto dal traffico e dall’inquinamento veicolare
- Progetto di “Aosta in bicicletta: all’interno del progetto, sono previste misure di contrasto al furto, con la previsione di 150 archetti videosorvegliati, ai quali si aggiungono i bike box e due velostazioni in struttura, su aree di sosta esistenti, nei pressi dell’area Cogne e al parcheggio Parini
- Velostazioni ai parcheggi de la Ville e Parrini. abbonamento combinato auto – bici (si può lasciare la bici al parcheggio di notte e si riprende il giorno dopo).
- Ridotta lunghezza degli spostamenti all’interno dell’area urbana, dove i principali poli di attrazione, il nodo di interscambio della stazione ferroviaria, le principali aree di sosta e residenziali si trovano a distanza ravvicinata
- Grandi opportunità possono derivare, in termini di sostenibilità, dalla migrazione dell’uso dell’auto verso ciclabilità e micromobilità: oltre il 90% compie spostamenti in auto per distanze inferiori a 4 km ed in particolare: 3.467 spostamenti/h (81,7%) di lunghezza inferiore a 3 km, 3.936 spostamenti/h (92,8%) di lunghezza inferiore a 4 km, 4.063 spostamenti/h (95,8%) di lunghezza inferiore a 5 km.
- Molto alta la quota di soggetti che si muovono a piedi compresa tra il 18% e il 19%.
- Necessità di campagne di sensibilizzazione diffuse anche presso le scuole che può incidere fortemente sul cambiamento di mentalità (sostenibile) dell’Aosta del futuro

## 10.8 Punti di debolezza e criticità

Si riportano, i principali **punti di debolezza** emersi nel corso dei laboratori partecipati, relativamente ai Tavoli 1–2:

- Si registra, come in tutte le città italiane, un trend della popolazione che invecchia: nella mobilità si traduce ad una maggiore attenzione alle utenze deboli, con interventi mirati per la protezione delle utenze vulnerabili in tal senso
- Limitata estensione della rete ciclabile in sede propria e necessità di realizzazione di un efficace “effetto rete”.
- Scarsa propensione all’uso della bicicletta.
- Molti soggetti ritengono che la pericolosità del traffico condizioni l’uso della bici.
- Assenza di collegamenti tra Aosta e i comuni della Plaine
- Assenza di zone 30 intese come aree delimitate da interventi di traffic calming (bulb outs, attraversamenti pedonali rialzati). Le zone 50 devono essere “segnate” da porte di ingresso e porte di uscita, che permettano una condivisione dello spazio stradale in totale sicurezza tra automobilisti, pedoni e ciclisti.
  - Assenza di rastrelliere;
  - Carenza di colonnine per le auto elettriche.





## 10.9 Come può agire il PUMS

Si riportano a seguire le considerazioni emerse, durante il report dei laboratori partecipati e trascritte su opportuni post - it, su **come il PUMS possa agire** per raggiungere obiettivi, attraverso azioni specifiche, e migliorare la sostenibilità nella città di Aosta:

- Favorire spostamenti casa-scuola casa-lavoro in forme di mobilità sostenibile;
- All'interno del PUMS, prevedere dei percorsi in sicurezza tra Aosta e i Comuni della Plaine;
- Ricucitura e collegamenti tra le principali polarità e luoghi strategici di Aosta e tra Aosta e i comuni della Plaine;
- Replicare, in altri momenti dell'anno, la proposta di organizzazione della fiera di Sant'Orso, dove si lasciano le auto nei parcheggi di scambio e si prosegue con le navette
- Azione di promozione e comunicazione nelle scuole e in città sulle possibilità di modalità diverse di spostamento e sui benefici della mobilità sostenibile;
- Favorire la figura del mobility manager per incentivare i dipendenti alla mobilità dolce;
- Ipotesi di un nuovo collegamento ciclabile est-ovest (via Saint Martin), prevedendo la rimozione della sosta su un lato: il Pums verificherà l'effettiva fattibilità del progetto mediante il supporto del modello di simulazione e le ricadute sul traffico cittadino
- Prevedere rastrelliere ad archetto in punti strategici della città (es. stazione ferroviaria)
- Ridisegno della sede stradale per spostamenti ciclo-pedonali;
- Favorire una mobilità condivisa (treno) con i comuni della Plaine.

## 10.10 Come posso agire io

Si riportano a seguire le considerazioni emerse, durante il report dei laboratori partecipati e trascritte su opportuni post - it, su **come il singolo cittadino possa agire** per raggiungere obiettivi, attraverso azioni specifiche, e migliorare la sostenibilità nella città di Aosta:

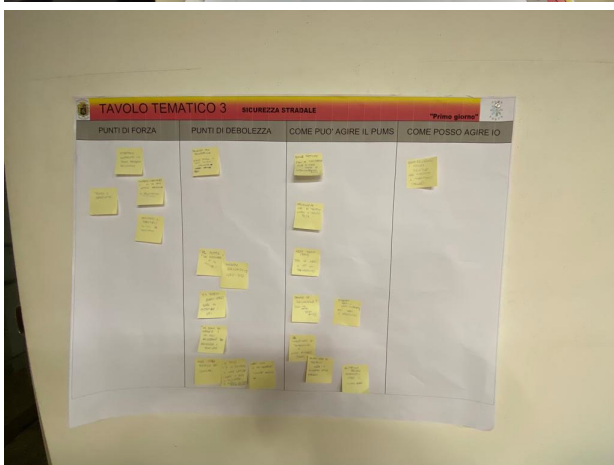
- Distanze, tra i vari punti strategici della città, percorribili facilmente con forme di mobilità pedonale. Esempi specifici: dall'Arco Augusto a Piazza della Repubblica si impiegano 10 minuti a piedi e dal parcheggio della telecabina a Piazza della Repubblica 12-13 minuti a piedi
- Porre seguito a quanto emerso dai sondaggi: utilizzare di più sia la ciclabilità che la mobilità pedonale, riuscendo a cambiare lo shift modale che vede la predominanza dell'uso dell'automobile anche per brevi spostamenti
- Dimostrare che fino a 6 km andare in bici è più veloce rispetto all'automobile (il Comune di Aosta sta promuovendo un video su questo)
- Cercare di essere più "sostenibili", diffondendo, tra cittadini anche con il passa parola, le azioni che già sono in corso (presenza di navette dai parcheggi di scambio ) con una particolare promozione nelle scuole e tra i giovani

## 10.11 Tavolo 3: sicurezza stradale

**Facilitatori:** Ing. Lorenza di Martino (Sintagma)

**Partecipanti:**

N.	NOME/COGNOME	ENTE APPARTENENZA
01	D. Tedesco	UIL
02	F. Bertolin	COMUNE DI QUART (Sindaco)
03	N. Dodaro	FIAB
04	D. Ducourtil	RUP



## 10.12 Punti di forza e opportunità

I principali **punti di forza**, riscontrati nel Tavolo 3, sono così riassumibili:

- Il PUMS può rappresentare un'opportunità importante di cambiamento per la città ;
- Dimensioni contenute che fanno percepire sicurezza;

- SS27 Gran San Bernardo via delle Betulle pericolosa in progettazione;
- Ambiente e territorio in cui troviamo.

### 10.13 Punti di debolezza e criticità

Si riportano, i principali **punti di debolezza** emersi nel corso dei laboratori partecipati, relativamente al Tavolo 3:

- Sicurezza dalla progettazione bordo strada ci sono tombini pericolosi;
- Mancanza permeabilità nord-sud;
- Via Festaz doppio senso sosta su entrambe i lati;
- PL Aosta da risolvere o da togliere?
- Via Roma da Ospedale a via Valli Valdostane pericolosa e trafficata;
- Corso Ivrea via Valli Valdostane “scaletta” pericolosa;
- A sud c'è la ciclabile a nord complesso usare la SS26 per muoversi si possono valutare strade secondarie;
- Asse SS26 traffico dai Comuni.

### 10.14 Come può agire il PUMS

Si riportano a seguire le considerazioni emerse, durante il report dei laboratori partecipati e trascritte su opportuni post - it, su **come il PUMS possa agire** per raggiungere obiettivi, attraverso azioni specifiche, e migliorare la sostenibilità nella città di Aosta, relativamente al Tavolo 3:

- Buone pratiche piani di manutenzione alle diverse scale di gestione (Comune, Provincia ...);
- Approfondire i nodi di traffico lungo la viabilità SS27;
- Aosta-Torino (treno) tram da Aosta a est con permeabilità;
- Stanze di circolazione (con via Festaz senso unico);
- Trasporto bici e mezzi micromobilità sui mezzi è opportunità;
- Studio nodi di traffico messa in sicurezza strisce pedonali;
- Incentivare uso tangenziale o nuovo svincolo CIDAC;
- Valutazione percorsi alternativi oltre il lungo Dora.

### 10.15 Come posso agire io

Si riportano a seguire le considerazioni emerse, durante il report dei laboratori partecipati e trascritte su opportuni post - it, su **come il singolo cittadino possa agire** per raggiungere obiettivi, attraverso azioni specifiche, e migliorare la sostenibilità nella città di Aosta:

- Sensibilizzare i futuri fruitori dell'ambiente e territorio (scuole).

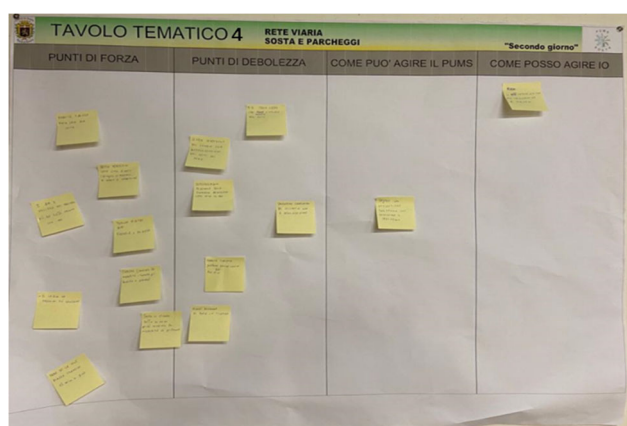
## 10.16 Tavolo 4: rete viaria sosta e parcheggi

**Facilitatori:** Ing. Riccardo Berti Nulli (Sintagma)

Ing. Claudio Rossi (Sintagma)

**Partecipanti:**

N.	NOME/COGNOME	ENTE APPARTENENZA
01	E. Converso	REFERENTE GUIDE TURISTICHE
02	A. Bionaz	COMUNE SAINT-MARCEL
03	C. Tibone	ARPA VDA
04	F. Bressan	APS SPA



## 10.17 Punti di forza e opportunità

Si riportano, i principali **punti di forza** emersi nel corso dei laboratori partecipati, relativamente al Tavolo 4:

- Mobilità turistica porta soldi alla sosta;
- Aosta percepita come città d'arte (spingere su mercatini di Natale e weekend);
- Turismo d'oltre alpe Francia e Svizzera;
- 5 APP per utilizzo dei parcheggi più del 20% pagano APP;
- Si lascia la macchina più lontano;
- Turismo (cambiata la modalità il turista più disposto a spendere);
- Park de la Ville Piazza Chanoux 13 min. a piedi;
- Sosta su strada 30% in meno poiché' cambiata la modalità di spostamento.

## 10.18 Punti di debolezza e criticità

Le principali **criticità** riscontrate nel Tavolo 4, sono così riassumibili:

- Scarsa percezione del cittadino sulla differenziazione dei costi dei park;
- 12-14 fascia libera che incentiva l'utilizzo dell'auto;
- Spostamento casa/lavoro del sistema non è regolamentato;
- Sottopassaggio pedonale della stazione percepito come polo non sicuro;
- Mobilità turistica problema carico/scarico bus turistici;
- Park de la Ville non indicato dall'entrata in città;
- Minore domanda di park in struttura.

### 10.19 Come può agire il PUMS

Si riportano a seguire le considerazioni emerse, durante il report dei laboratori partecipati e trascritte su opportuni post - it, su **come il PUMS possa agire** per raggiungere obiettivi, attraverso azioni specifiche, e migliorare la sostenibilità nella città di Aosta, relativamente al Tavolo 4

- Skipass con integrazione tariffaria che comprenda il parcheggio.

### 10.20 Come posso agire io

Si riportano a seguire le considerazioni emerse, durante il report dei laboratori partecipati e trascritte su opportuni post - it, su **come il singolo cittadino possa agire** per raggiungere obiettivi, attraverso azioni specifiche, e migliorare la sostenibilità nella città di Aosta:

- Comunicazione per indirizzamento ai parcheggi.

### 10.21 Tavolo 5-6: tpl su gomma – tpl in sede fissa – cerniere di mobilità

**Facilitatori:** Ing. Lorenza di Martino (Sintagma)

**Partecipanti:**



N.	NOME/COGNOME	ENTE APPARTENENZA
01	G. Pastore	REGIONE VDA - DIP. TRASPORTI
02	N. Sabella	REGIONE VDA - DIP. TRASPORTI
03	D. Allegri	SVAP TPL
04	A. Lopes	ARRIVA ITALIA
05	A. Pavoni	SAVT - TRASPORTI
06	A. Fuggetta	FILT - CGIL
07	S. La Marra	TRENITALIA DR VDA
08	F. Oberto	ORDINE ARCHITETTI VDA
09	O. Pecchio	FIAB AOSTA à Vèlo
10	P. Blanc	COMUNE DI SAINT MARCEL
11	F. Grosso	ARPA VDA
12	E. Cerise	COMUNE FENIS
13	F. Bertolin	COMUNE DI QUART (Sindaco)
14	B. Chaussod	COMUNE QUART



## 10.22 Punti di forza e opportunità

Si riportano, i principali **punti di forza** emersi nel corso dei laboratori partecipati, relativamente al Tavolo 5-6:

- Presenza di servizi tpl presso le “cerniere” individuate (in generale tanti servizi);
- Linea 29 (dal 2019) - hanno eliminato la fattura di carico;
- 11 corse Aosta - Pré Saint Didier - previsioni Trenitalia;
- Regione - 60%-70% TPL ex urbano – servizio navetta verde passa da area sogno – Croix noir (1 corsa era sostenuta) dalla SVAR – 15' VERDE;
- PRT – vantando la questione PARK scambio porta sud;
- Progetto RFI allargamento e prolungamento sottopasso + sistemazione piazza Manzetti;



- Rifacimento sottopasso – progetto RFI già esistente – attraversamento che scavalca piazza Matteotti c'è già ed è già finanziato.

### 10.23 Punti di debolezza e criticità

Le principali **criticità** riscontrate nel Tavolo 5-6 sono così riassumibili:

- Ignoranza delle persone sugli orari forse per mancanza di informazioni e di volontà nell'informarsi;
- Criticità servizi TPL - manca la corretta e diffusa conoscenza e sensibilizzazione;
- Ferrovia è barriera – portatori di interesse dovrebbero mettersi a “tavola” e fare soluzioni;
- Trasporto bici in bus non presente (ora hanno propostina da vagliare) Magari capolinea;
- Criticità – Consolata si raggiunge difficilmente poiché' collegata con SS26 molto trafficata e difficile da “ricucire” con il contro anche livello pedonale – 15' NAV rossa;
- Piazza Manzetti problema ora di punta (anche con progetto);
- Park telecabina è privato, durante la stagione ci sono criticità;
- Criticità – per chi usa bici difficoltà della combinazione treno+bici per i lunghi spostamenti (porta bici, solo 3).

### 10.24 Come può agire il PUMS

Si riportano a seguire le considerazioni emerse, durante il report dei laboratori partecipati e trascritte su opportuni post - it, su **come il PUMS possa agire** per raggiungere obiettivi, attraverso azioni specifiche, e migliorare la sostenibilità nella città di Aosta, relativamente al Tavolo 5-6.

- Tenere conto delle due dimensioni sistematico e turistico;
- Iniziativa percezione gratuità servizi – tutto gratis non è ben visto – come proposta;
- Cavalcaferrovia tipo Venezia “arcobaleno”;
- Proposta scavalco binari – cavalcoferrovia pedonale tipo quello di Venezia, più allargamento sottopasso per i mezzi;
- Consolata – servito dalla navetta rossa ogni 15' dalle 07,00-14,00;
- Fatica a ricucirsi verso il centro perché' si inserisce in una strada (SS26) a doppio senso e molto trafficata – sottintende che si metta 1 sulla strada al contorno con preferenziale (voli neri);
- Studiare percorsi pedonali da cerniera Consolata;
- Autolinee nazionali – ragionare su percorsi alternativi;
- Infomobilità TPL (complessa);
- Corsie pedonali da cerniera Consolata;

- Corsie preferenziali (con più offerta);
- PTP – servizio metropolitano con più fermate tra posta e NUS;
- Riattivare fino a “geometri” la linea viale Europa;
- Quarta stazione con posizione attuale non appetibile per centro abitato (oggi non è attiva);
- Interazione ferro-gomma più tariffe integrate.

### 10.25 Come posso agire io

Si riportano a seguire le considerazioni emerse, durante il report dei laboratori partecipati e trascritte su opportuni post - it, su **come il singolo cittadino possa agire** per raggiungere obiettivi, attraverso azioni specifiche, e migliorare la sostenibilità nella città di Aosta:

- Accompagnare con politiche e non solo - offerta - la Regione si adopera;
- Soluzione PUMS - treno + bici - Trenitalia disposta, qualora la Regione desse l’input come in Trentino (hanno contratto con Regione da rispettare) di ripensare gli spazi nei treni e aumentare i posti ciclabili;
- Politiche integrate è la chiave;
- Sensibilizzazione generale per il cambiamento ideologico.

### 10.26 Plenaria conclusiva e presentazione dei risultati

A conclusione dei lavori, i portavoce dei singoli gruppi hanno presentato in plenaria i risultati dei tavoli tematici, illustrando le criticità e le proposte emerse di rilevanza strategica rispetto al tema trattato.

Di seguito si riporta una documentazione fotografica della plenaria conclusiva e della presentazione dei risultati.





## 10.27 Esposizione dei risultati Tavolo 1-2: mobilità ciclo-pedonale e micromobilità / mobilità elettrica, bike e car sharing

Tra i punti di forza emersi dalla discussione inerente il tema della mobilità ciclo-pedonale e micromobilità, vi è il **progetto di Aosta in bicicletta** che dovrebbe portare alla città circa 15 km di percorsi ciclabili, in parte in sede propria, in parte in sede promiscua. Altro punto di forza riguarda i parcheggi delle biciclette, rastrelliere e velostazioni ubicate in punti strategici, parcheggi bike box e archetti videosorvegliati.

Tra i punti di debolezza individuati vi sono l'invecchiamento della popolazione che quindi ha difficoltà a muoversi in bicicletta e l'assenza di Zone30 progettate in maniera corretta.

Sono state poi fatte alcune considerazioni su come il PUMS possa agire e ne è emerso che gli interventi considerati più urgenti riguardano **la messa in sicurezza dei percorsi tra Aosta e la periferia**, il ridisegno delle strade non solo ciclabili ma anche pedonali. Importanti si segnalano gli interventi su Via Roma considerata pericolosa. Inoltre, anche la comunicazione riveste un ruolo importante. Si deve partire, infatti, dalle scuole per sensibilizzare sul tema della mobilità dolce e della mobilità sostenibile. Infine, l'individuazione di una figura come il Mobility Manager Aziendale che incentivi all'utilizzo della bicicletta favorendo la possibilità di spostamenti casa-lavoro, casa-scuola. Alla domanda "come posso agire io?" la risposta è dimostrare alle persone della famiglia e ai vari colleghi che fino a 5-6km conviene spostarsi con la bicicletta.



## 10.28 Esposizione dei risultati Tavolo 3: sicurezza stradale

Per quanto concerne il tema della sicurezza si è parlato principalmente di quelli che sono considerati i punti deboli della città. Anche in questo caso si è affrontata **la questione di via Roma**. Ad oggi è, infatti, una strada ad alta densità di traffico dove avvengono molti incidenti. Necessita quindi di molti interventi data anche la presenza di numerosi plessi scolastici. Anche **l'intersezione Viale Gran San Bernardo/Via delle Betulle risulta molto pericolosa**.

Un altro punto di debolezza riguarda la progettazione iniziale delle strade e la manutenzione ordinaria e straordinaria delle stesse. Per quanto riguarda la progettazione delle strade, infatti, manca una visione rivolta a tutti gli utilizzatori delle stesse e non solo agli automobilisti. Infine, si è parlato di via Festaz e via Torino, strade a doppio senso con parcheggi su entrambi i lati dove l'intento è quello di creare piste ciclabili e di convertire il traffico.

Il PUMS può agire ampliando percorsi di accesso e di uscita dalla città verso i paesi limitrofi, affinché le persone siano incentivate ad andare ad abitare anche fuori dalla città perché c'è la possibilità di accedere al capoluogo in maniera più veloce e più sostenibile (attraverso ad esempio minibus, mezzi elettrici, ecc...). Può agire, inoltre, rivalutando il percorso ciclabile che oggi è solamente lungo Dora ma che non è legato al contesto cittadino, ed è utilizzato solo per fini ludici e motori ma non per spostamenti casa-lavoro lavoro-casa. Infine, dato che la ferrovia crea una barriera tra la zona nord di Aosta e la zona sud, si deve trovare un sistema di accesso alternativo.

Alla domanda "come posso agire io?" la risposta è sensibilizzare tutti quelli che ad oggi non credono ad una mobilità sostenibile, iniziando dalle scuole con progetti tipo pedibus.

## 10.29 Esposizione dei risultati Tavolo 4: sosta e viabilità

La discussione inerente ai temi della sosta e della viabilità è partita da quello che rappresenta un punto di forza della città, ovvero il fatto che negli ultimi tempi Aosta sta diventando sempre più attrattiva a livello turistico. **È in crescita, infatti, il flusso di turisti** che arriva ad Aosta non solo con l'auto ma anche con i bus. A questo però si collega un punto di debolezza ovvero la questione di **dove possano scendere i turisti o dove possano parcheggiare** sia per raggiungere le varie attrazioni che offre la città sia per raggiungere la struttura ricettiva. Occorre quindi pensare a degli stalli in corrispondenza delle più importanti strutture ricettive.

Questo non significa che ad Aosta manchi **l'offerta di sosta**. Questa c'è ed è consistente, ma è **mal distribuita**. In alcune parti della città c'è, infatti, più offerta che domanda di sosta. Tra i punti di debolezza che sono emersi dalla discussione vi è il fatto che **la struttura tariffaria della sosta, che si interrompe tra le 12:00 e le 14:00 genera traffico passivo perché**

**la possibilità di spostarsi gratuitamente incita le persone a tornare verso il Centro** a quell'ora con l'auto invece che andarci a piedi o con altri mezzi.

Vi è, inoltre, il tema del **parcheggio de la Ville che è sottoutilizzato** perché di fianco vi è una grande area gratuita che è quella della telecabina. Anche altri parcheggi in struttura,

come il Parini, potrebbero essere utilizzati meglio. L'offerta di sosta su strada disincentiva, infatti, quello in struttura.

Infine, vi è la questione degli spostamenti casa-lavoro dei grandi attrattori di traffico che al momento non hanno un piano spostamenti casa-lavoro effettivamente operativo (ad esempio car pooling con parcheggi dedicati).

Tra le proposte che sono state fatte vi è quella riguardante la sosta turistica dello sci. In particolare, si parla di **integrare lo ski pass con il sistema a barriere del parcheggio**.

### **10.30 Esposizione dei risultati tavolo 5-6: tpl su gomma – TPL in sede fissa – cerniere di mobilità**

La discussione si è aperta introducendo il tema del trasporto pubblico. È emerso che l'offerta c'è e si può considerare sufficiente, più nell'ora di punta che nell'ora di morbida. Sull'attuale assetto dei servizi il 60/70% è extraurbano, però c'è anche il servizio urbano fatto dalle due navette, rossa e verde di SVAP. La navetta verde è ad ogni quarto d'ora ed è già a servizio delle due cerniere di mobilità che sono state individuate nell'area cimitero e nell'area Croix-Noire/Sogno.

Tra i punti di debolezza vi è **la scarsa conoscenza degli orari degli autobus** da parte dell'utenza. Ma se da una parte il cittadino dovrebbe avere maggiore voglia di informarsi dall'altra anche la struttura che c'è dietro dovrebbe informare meglio. Un altro punto debole inerente al trasporto pubblico riguarda la **difficoltà di trasportare le biciclette sui mezzi di trasporto (soprattutto sugli autobus)**.

Si è poi parlato di **punti critici** della città come **Piazza Manzetti e l'autostazione**, dove, nei periodi di punta, si crea tantissimo traffico. Altro **punto critico** è la **cerniera di mobilità Consolata** che ha difficoltà e criticità ad essere connessa con il Centro.

La discussione si è poi spostata su eventuali azioni che il PUMS può mettere in campo per risolvere le criticità. In particolare, nel caso di Piazza Manzetti si può pensare di introdurre un semaforo che riduca la congestione.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico la proposta è di avere in determinati punti corsie preferenziali per i mezzi pubblici, che deve essere compensata con un aumento di offerta.

Inoltre, in relazione alle linee internazionali e di transito su Aosta, come flixbus, che entra in Centro e ferma in autostazione si vuole prevedere la possibilità, come avviene in altre realtà un po' più ampie, di deviarlo fuori dal Centro cittadino.