



Région Autonome  
**Vallée d'Aoste**  
Regione Autonoma  
**Valle d'Aosta**

Assessorat du Territoire  
et de l'environnement  
Assessorato Territorio  
e Ambiente



## Progetto **CAPACities**

Azioni di Competitività e Politiche nelle Città Alpine  
Interreg IVB Programma Spazio Alpino 2007-2013



**La Plaine d'Aoste** Sintesi di lavoro dell'atelier  
**Una nuova carte de visite per le entrate del capoluogo**



Le projet CAPACities, financé par le Programme de coopération territoriale européenne - Espace Alpin 2007-2013, s'est fixé comme objectif de définir des démarches innovantes permettant de rendre plus attractives et plus compétitives les petites villes alpines.

L'Assessorat du Territoire et de l'Environnement, chargé de la mise en œuvre du projet dans les communes de la Plaine d'Aoste, a cherché à définir en collaboration avec les élus locaux, les représentants des acteurs privés et les différentes administrations régionales, une vision partagée des choix futurs de développement de ce vaste territoire, vision pouvant déboucher sur des orientations de planification territoriale.

Au cours de l'année 2010, ont été organisés des ateliers, des tables de travail, des visites sur le territoire, auxquels ont été invités à participer tous ceux qui manifestent un intérêt particulier pour le territoire analysé.

L'atelier dédié aux "entrées" d'Aoste nous a permis de faire émerger les principaux problèmes et les besoins qui existent à l'intérieur de ce territoire et d'envisager des actions possibles pour sa requalification.

Cette brochure propose une synthèse des thèmes abordés durant l'atelier et constitue avant tout l'occasion pour remercier tous ceux qui se sont rendus disponibles pour développer leur propre point de vue à propos du territoire sur lequel ils vivent, un territoire, qui présente de nombreuses chances de développement.

Manuela Zublena  
Assesseur au  
Territoire et Environnement

Il progetto CAPACities, finanziato dal Programma di cooperazione territoriale europea -Spazio Alpino 2007/2013, si è posto come obiettivo quello di trovare degli strumenti innovativi per rendere più attrattive e competitive le piccole città alpine.

L'Assessorato Territorio e Ambiente, promuovendo il progetto nei comuni della *Plaine d'Aoste*, ha cercato di definire in sinergia con amministratori locali, rappresentanti di categoria privati, strutture regionali competenti nei differenti settori, una visione condivisa delle scelte future di sviluppo di questo vasto territorio, attraverso alcuni possibili orientamenti di pianificazione territoriale.

Durante il 2010 sono stati organizzati *ateliers*, tavoli di lavoro, percorsi di visita sul territorio, ai quali sono stati invitati a partecipare tutti coloro che hanno interessi specifici nei luoghi analizzati.

L'*atelier* dedicato alle "entrate" di Aosta ha permesso di far emergere le principali criticità e i bisogni di questi luoghi con degli spunti per una loro riqualificazione futura.

Questa brochure è una sintesi dei temi affrontati durante l'atelier, ma è soprattutto l'occasione per ringraziare tutti coloro che si sono resi disponibili nel portare il proprio punto di vista sul territorio che, al di là delle singole criticità, presenta numerose *chances* di sviluppo.

Manuela Zublena  
Assessore al  
Territorio e Ambiente

## Le attività del progetto CAPACities

Il progetto CAPACities ha affrontato una riflessione sulla pianificazione nei territori dei comuni della *Plaine d'Aoste*: Nus, Fénis, Saint-Marcel, Brissogne, Quart, Pollein, Saint-Christophe, Aosta, Roisan, Gignod, Sarre, Gressan, Charvensod, Jovençon, Aymavilles e Saint-Pierre.

Durante il 2010, si è svolto un lavoro di confronto tra amministratori locali, rappresentanti delle principali categorie economiche private (ADAVA, Consorzio Nazionale Artigianato, Confartigianato, ASCOM Confcommercio, Confindustria, Coldiretti, Confederazione Italiana Agricoltura, Institut Agricole Régional, Associazioni turistiche, Chambre Valdôtaine) e uffici tecnici delle differenti amministrazioni regionali. Interviste e *ateliers* hanno fatto emergere i numerosi *atouts* di questi territori ma anche criticità da affrontare a una scala sovracomunale.

Uno dei temi emersi è stato quello delle "entrate" del capoluogo regionale, un territorio ricco di attività economiche ma che presenta delle criticità d'insieme da affrontare in modo integrato.

## Le "entrate" della città di Aosta

La città di Aosta è servita principalmente da un asse est-ovest parallelo al corso fluviale. Lungo quest'asse (ss 26), si sono insediati commerci e servizi senza un'organizzazione d'insieme. Nel corso degli ultimi anni, questi spazi periferici hanno guadagnato in "mixità" grazie all'installarsi di numerosi uffici e di qualche unità abitativa. Il paesaggio che appare lungo l'asse viario è caratterizzato da una grande eterogeneità.

L'entrata a ovest, verso Sarre, è percepita dagli amministratori locali intervistati e dagli attori privati come una striscia di territorio che funziona solo in relazione alla strada statale e che ha un legame molto stretto con Aosta. E' un luogo di attraversamento e di sosta legato alle attività commerciali. Tra la statale e la rete ferroviaria si è sviluppata un'area residenziale, ma i suoi abitanti non hanno relazioni con il resto del territorio comunale che si sviluppa a nord, oltre la ferrovia; si sente l'esigenza di migliorare una permeabilità verso il territorio comunale.

L'entrata a est, occupata dalla zona del Centre Amérique e dalla località Grande Charrière, è percepita come un luogo di disordine, una zona in cui elevati sono i costi delle manutenzioni, dei servizi e della sicurezza. L'essenziale degli interventi sull'area è di rilevanza regionale. E' la Regione, con l'ANAS, ad avere la responsabilità dei grandi interventi di riqualificazione (viabilità e aeroporto).

## Gli attori coinvolti

Il 29 novembre 2010 si è svolto l'*atelier* "una nuova *carte de visite* per le entrate del capoluogo" con l'obiettivo di far emergere i principali problemi da risolvere dal punto di vista urbanistico, ambientale e infrastrutturale. Alla giornata di lavoro sono stati invitati gli amministratori dei comuni di Sarre, Saint-Christophe, Quart e Aosta ma anche quelli degli altri comuni della *Plaine* poiché l'immagine di queste zone si ripercuote sull'intero territorio.

Per fare una valutazione d'insieme occorre mettere in sinergia tutti gli attori portatori d'interesse in tali luoghi. Sono stati dunque invitati i rappresentanti di categoria privati coinvolti durante tutte le attività del progetto, ma anche i rappresentanti dell'ASCOM Confcommercio per categoria e gli albergatori e ristoratori aventi le loro attività economiche nei territori in questione.

Alla discussione non potevano mancare l'ANAS e i rappresentanti dell'Assessorato regionale alle Opere Pubbliche (direzione opere stradali e direzione viabilità), poiché un progetto di riqualificazione della strada statale sta per prendere avvio nell'entrata est.

## Una giornata di lavoro sul territorio

Tutti i partecipanti si sono ritrovati in una fredda giornata invernale con l'obiettivo di andare a osservare le caratteristiche delle entrate del capoluogo regionale. Siamo abituati a frequentare questi luoghi in modo frenetico e quasi sempre con la macchina: ci si reca nei centri commerciali per fare acquisti, ci si va per uffici, per lavorare, per andare in palestra o al cinema, per riparare la macchina, o li si attraversa per andare ad Aosta.

L'*atelier* ha voluto invece sperimentare un modo nuovo di vedere il territorio, ovvero far prevalere una percezione di chi si muove a piedi rispetto a quella dell'automobilista, per poter cogliere i problemi urbanistici, ambientali, territoriali e rendersi conto direttamente di quali soluzioni potrebbero essere prospettate per migliorare la situazione esistente.

Sono stati organizzati tre gruppi di visita: un primo gruppo ha percorso nel comune di Sarre il tratto di strada statale che va dall'Hôtel Chuc sino all'Hôtel Étolile du Nord osservando tutte le connessioni con il territorio circostante; un secondo gruppo ha effettuato un percorso ad anello in Località Grande Charrière e Grand Chemin, nel comune di Saint-Christophe; un ultimo gruppo ha visitato i territori dall'uscita est dell'Autostrada sino all'aeroporto.

Un dibattito in sala ha poi permesso di evidenziare criticità, esigenze, progetti in corso d'opera e soprattutto alcune prime proposte per migliorare lo stato dell'arte.



## “Entrata” ovest: Aosta - Sarre

Percorrere a piedi il tratto di strada statale tra Aosta e Sarre ha evidenziato una netta differenza di percezione dei luoghi fra chi vive il territorio nel quotidiano e chi lo visita per la prima volta. Per i primi, amministratori locali, albergatori e ristoratori, è evidente un netto miglioramento della sistemazione urbana avvenuto nel corso degli ultimi anni: i camion oggi transitano sull'autostrada e sono diminuiti gli incidenti stradali grazie ai numerosi interventi di sistemazione tra cui l'illuminazione di alcuni punti di attraversamento. Purtroppo le deviazioni dei flussi di transito sull'autostrada hanno avuto come conseguenza una diminuzione della ricettività turistica. Per coloro invece che percorrono a piedi per la prima volta questo tratto l'impressione resta quella di un luogo rumoroso e non privo di pericoli legati a un elevato traffico di scorrimento.

### La viabilità:

- Le sistemazioni degli assi viari sono ancora da migliorare: è pericoloso l'accesso ai commerci, *hôtels*, imprese, zone sportive, lungo la statale e in generale le sistemazioni urbane, eseguite a *tranches* sono molto eterogenee per qualità e aspetto estetico.
- Nonostante le limitazioni di velocità la strada resta pericolosa, soprattutto di notte.

### L'accessibilità e le connessioni:

- Manca una sistemazione omogenea e capillare per la mobilità dolce: i marciapiedi sono discontinui, a volte stretti, e in alcuni tratti assenti e anche per le biciclette è pericoloso il transito; esse spesso circolano in controsenso sui marciapiedi. Il rumore, lo stato di degradazione di alcuni luoghi, gli incroci pericolosi con le macchine non stimolano la fruibilità a piedi o in bicicletta.
- Il territorio comunale è diviso in due dalla statale: sussiste una vera difficoltà di accedere ai territori lungo la Dora ove sono installate numerose zone ricreative (pesca e campi sportivi, pista ciclo-pedonale) alle quali oggi si accede principalmente con la macchina per motivi di sicurezza. Anche l'accesso verso i villaggi resta difficoltoso senza la macchina. Tre nuove rotonde in progetto lungo la statale potranno apportare un rallentamento del traffico in alcuni punti.
- La pista ciclo-pedonale oggi non si connette con il territorio comunale (villaggi e castello).
- La ferrovia è oggi sottoutilizzata e costituisce un altro elemento di frammentazione territoriale.

### Ambienti e visibilità:

- Lungo la statale sono presenti delle aree dismesse, delle zone poco accoglienti da riqualificare come l'arrivo nel comune dopo l'uscita nord dell'autostrada.
- Il territorio comunale resta poco visibile per i turisti che giungono dall'autostrada: mancano delle chiare indicazioni sulle ricchezze del territorio (monumenti, luoghi panoramici, alberghi, ristoranti).





## “Entrata” est: Aosta - Saint-Christophe – Quart

Il vasto territorio a est di Aosta è molto complesso. Vi si trovano terreni agricoli, grandi assi viari, capannoni industriali e commerciali, aeroporto, uffici, aree dismesse, tratti di marciapiede e di arredo urbano, cartelli, parcheggi, unità abitative nati nel tempo in modo casuale. Il territorio presenta inoltre un clima sfavorevole: freddo e umido d’inverno e caldo d’estate.

Spostarsi in questi luoghi è oggi difficile per i valdostani (in macchina, a piedi) ma lo è ancor più per i numerosi turisti che ricercano *outlets* o negozi.

### La viabilità:

- Oggi la viabilità è pericolosa. Lo spazio pubblico è in generale riservato alle macchine che circolano ancora molto velocemente. Difficili sono le manovre d’inversione di marcia e quelle per accedere ai commerci. Difficile è anche la mobilità per i pedoni e per i ciclisti.
- Manca una gerarchia del sistema viario che permetta una facile reperibilità dei luoghi.
- L’ANAS in accordo con la Regione sta studiando un progetto di viabilità per questo tratto stradale su cui oggi transitano 35.000 veicoli al giorno contro i 9.000 passaggi in autostrada. La responsabilità dell’ANAS è di mettere in sicurezza la tratta e permettere il suo ruolo importante in caso di esodo dal capoluogo. Quindi la statale, per l’ANAS, non può fare un servizio “porta a porta” delle attività commerciali ma occorre trovare soluzioni alternative di accesso.
- Alcuni tratti viari laterali appaiono sovradimensionati.

### L’accessibilità e le connessioni:

- Gli spazi pubblici all’interno delle zone commerciali, e lungo alcuni tratti viari sono disorganizzati sia per la connessione tra le diverse zone, sia per la sosta dei veicoli. E’ spesso difficile percepire se si sta attraversando un luogo pubblico o privato visto l’assenza di delimitazione dei diversi spazi.
- I pedoni hanno difficoltà nel muoversi in questo territorio nato esclusivamente per la macchina. Mancano marciapiedi e percorsi per la bicicletta. I passaggi tra un capannone e un altro sono spesso impediti da muri, recinzioni e dislivelli. La strada statale non permette un transito laterale per i pedoni e quindi un suo attraversamento in sicurezza. Solo nel comune di Saint-Christophe è stato realizzato un passaggio pedonale a chiamata.

### Ambienti e visibilità:

- L’aspetto di questi luoghi, a parte alcuni tratti in località Grande Charrière, appare degradato: manca un minimo di verde urbano, alcune strade sono prive di sistemazione ai lati, vi sono buche, passaggi di fortuna tra le erbacce, l’arredo urbano è assente o eterogeneo, i canali d’acqua sono incassati, recintati e spesso pieni d’immondizie. Si ha la percezione di un territorio non pensato nella sua globalità: in alcuni punti le strisce pedonali finiscono in collinette di pertinenza privata o semplicemente sul bordo strada senza il marciapiede.
- La rete del trasporto pubblico non è sufficientemente visibile, a volte mancano anche i cartelli.
- L’elevato numero di cartellonistica piazzata, nel corso degli anni, lungo la rete viaria crea una confusione nella ricerca delle attività commerciali o servizi.





## LE STRATEGIE DI AZIONE ENTRATA OVEST

- Concepire il tratto di strada statale in modo coordinato e globale per mettere in sicurezza attraversamenti e accessi (alle zone di svago, commerciali e ai villaggi), per migliorare gli arredi stradali, per organizzare i parcheggi, definendo a priori una "Carta" di qualità degli interventi da realizzare.
- Pensare a una rete della mobilità dolce permeabile sul territorio: una continuità dei marciapiedi lungo i principali assi viari, piste ciclabili che partono dalle aree sportive e si collegano a villaggi e comuni limitrofi.
- Riflettere a una sistemazione urbana per i tratti abbandonati o degradati lungo la strada.
- Valorizzare l'asse ferroviario per rilanciare un uso treno-tram con più fermate o decidere se trasformarlo in pista per la mobilità dolce.
- Mettere in valore le ricchezze del territorio attraverso una segnaletica ragionata ed esaustiva.



## LE STRATEGIE DI AZIONE ENTRATA EST

Bisogna risolvere il problema delicato dell'attraversamento di un tessuto divenuto urbano da parte un'importante via di circolazione qual è la strada statale 26. Due posizioni si sono evidenziate: da un lato la necessità di conservare il suo carattere di "autostrada urbana" di attraversamento, dall'altro la possibilità di una sua trasformazione in viale urbano.

Per entrambe le posizioni occorrono delle azioni di miglioramento che riguardano:

- la ricerca di una continuità dei percorsi pedonali e ciclabili pensati in sinergia all'organizzazione del trasporto pubblico;
- riorganizzare globalmente parcheggi e percorsi eliminando recinzioni e barriere che impediscono la permeabilità sul territorio, attraverso degli accordi tra attori pubblici e privati;
- facilitare l'attraversamento della statale in sicurezza per pedoni e biciclette;
- garantire un accesso a tutti i commerci dalla statale;
- organizzare in modo coerente la segnaletica.





## ORIENTATIONS POUR LA PLANIFICATION TERRITORIALE

- Prévoir des tables de concertation entre acteurs publics et privés, à l'échelle communale ou intercommunale, pour une meilleure insertion urbaine des grandes infrastructures de déplacement.
- Décider en fonction des caractéristiques des lieux traversés du caractère urbain ou routier de ces infrastructures.
- Concevoir les infrastructures de déplacements en prenant en compte l'ensemble des modes de transports (voiture, transports collectifs, cycles, piétons).
- Garantir une continuité des cheminements piétons et cycles.
- Penser l'organisation du stationnement dans une optique territoriale intercommunale, à l'échelle d'une zone commerciale et non de la simple opération immobilière.
- Favoriser la création de fronts commerciaux en favorisant l'effet de vitrine et organiser la signalétique à l'échelle du territoire communal et intercommunal.
- Concevoir des projets d'*area vasta* en se fondant sur la recherche de partenariats entre Région, collectivités locales et acteurs économiques

## ORIENTAMENTI PER LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

- Prevedere tavoli di concertazione, a livello comunale o sovralocale, tra attori pubblici e privati per definire le scelte di un migliore inserimento in ambito urbano delle grandi infrastrutture di scorrimento.
- Sulla base delle caratteristiche dei luoghi attraversati decidere se tali infrastrutture sono viali urbani o delle strade extraurbane.
- Elaborare le infrastrutture di trasporto prendendo in considerazione l'insieme delle mobilità (macchina, trasporto collettivo, bicicletta, pedoni).
- Garantire una continuità dei percorsi pedonali e ciclabili.
- Pensare un'organizzazione dei parcheggi in un'ottica territoriale, anche sovralocale, alla scala di una zona commerciale e non ragionare per singola operazione immobiliare.
- Favorire la creazione di fronti commerciali a effetto "vetrina" con un'organizzazione della segnaletica a scala comunale e intercomunale.
- Concepire dei progetti di area vasta creando partenariati tra Regione, enti locali e attori economici.

## RAPPEL

### Objectifs du projet CAPACities

- Promouvoir l'attractivité et la compétitivité des villes alpines.
- Prendre en compte les dimensions non seulement économiques mais aussi sociales et culturelles de l'attractivité et de la compétitivité.
- Développer les collaborations entre acteurs publics et privés dans la perspective de créer un contexte institutionnel qui favorise développement et attractivité.

### Le contexte du projet : l'urbanisation diffuse dans les vallées alpines

La Plaine d'Aoste est concernée par un développement résidentiel, comme par la délocalisation des activités, des commerces, des services et des équipements, qui jusque-là étaient localisés dans le centre ville.

Les communes de ceinture, bien que conservant leur propre identité liée à la tradition rurale, assument aujourd'hui des fonctions complémentaires à celles d'Aoste.

L'élaboration d'une stratégie territoriale partagée suppose une valorisation de ces complémentarités.

### Une méthode : la participation des acteurs publics et privés

- Une analyse partagée : l'identification en commun des atouts, des problèmes, des projets et des désirs de projets.
- Des Ateliers au cours desquels les acteurs locaux identifient les priorités à traiter et proposent des orientations de développement.
- Une confrontation avec des "bonnes pratiques" externes et des tables de travail pour finaliser des projets plus précis.
- Une synthèse et une proposition de lignes guides pour la planification d'«area vasta».



#### I PARTNERS DEL PROGETTO CAPACities

- LP Regione Lombardia (Italia)
- PP1 DI Herbert LISKE, studio di pianificazione territoriale (Austria)
- PP2 Anton Melik Geographical Institute (Slovenia)
- PP3 National Tourist Association (Slovenia)
- PP4 Institut d'Urbanisme de Grenoble (Francia)
- PP5 Conseil d'Architecture d'Urbanisme et d'Environnement du Vaucluse (Francia)
- PP6 LAMORO, agenzia di sviluppo locale (Piemonte Italia)
- PP7 Regione Autonoma Valle d'Aosta (Italia)**
- PP8 Regione Piemonte (Italia)
- PP9 Cantone dei Grigioni (Svizzera)



Région Autonome  
**Vallée d'Aoste**  
Regione Autonoma  
**Valle d'Aosta**

Assessorat du Territoire  
et de l'environnement  
Assessorato Territorio  
e Ambiente



Regione autonoma Valle d'Aosta  
Assessorato Territorio e Ambiente

Loc. Grand Chemin, n. 34  
11020 SAINT-CHRISTOPHE (AO)  
Tel. 0039/0165/27 21 10  
Telefax 0039/0165/27 21 19

Impression sur papier recyclé

Travail réalisé :  
**TERRITORIO** sous la direction de  
Maddalena Micheletto

Graphisme Natacha Seigneuret

**BazarUrbain** Marie-Christine Couic  
Jean-Michel Roux

