

BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA

BULLETIN OFFICIEL DE LA RÉGION AUTONOME VALLÉE D'AOSTE

Aosta, 30 novembre 1999



Aoste, le 30 novembre 1999

DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE:
Presidenza della Giunta regionale
Servizio legislativo
Bollettino Ufficiale, Piazza Deffeyes, 1 - 11100 Aosta
Tel. (0165) 273305 - Fax 273469
Direttore responsabile: Dott. Enrico Formento Dojot.

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION:
Présidence du gouvernement régional
Service législatif
Bulletin Officiel, 1, place Deffeyes - 11100 Aoste
Tél. (0165) 273305 - Fax 273469
Directeur responsable: M. Enrico Formento Dojot.

AVVISO AGLI ABBONATI

Le informazioni e le modalità di abbonamento per l'anno 2000 al Bollettino Ufficiale sono riportati nell'ultima pagina.

AVIS AUX ABONNÉS

Les informations et les conditions d'abonnement pour l'année 2000 au Bulletin Officiel sont indiquées à la dernière page.

SOMMARIO

INDICE CRONOLOGICO da pag. 2 a pag. 2
INDICE SISTEMATICO da pag. 2 a pag. 2

PARTE SECONDA

Atti vari 3

SOMMAIRE

INDEX CHRONOLOGIQUE de la page 2 à la page 2
INDEX SYSTÉMATIQUE de la page 2 à la page 2

DEUXIÈME PARTIE

Actes divers 3

INDICE CRONOLOGICO

PARTE SECONDA

ATTI VARI

CONSIGLIO REGIONALE

Deliberazione 21 ottobre 1999, n. 921/XI.

Approvazione del piano di bacino di traffico della Valle d'Aosta per il decennio 2000-2009, ai sensi della l.r. 29/97. (Approvazione di ordine del giorno).

pag. 3

INDICE SISTEMATICO

TRASPORTI

Deliberazione 21 ottobre 1999, n. 921/XI.

Approvazione del piano di bacino di traffico della Valle d'Aosta per il decennio 2000-2009, ai sensi della l.r. 29/97. (Approvazione di ordine del giorno).

pag. 3

VIABILITÀ

Deliberazione 21 ottobre 1999, n. 921/XI.

Approvazione del piano di bacino di traffico della Valle d'Aosta per il decennio 2000-2009, ai sensi della l.r. 29/97. (Approvazione di ordine del giorno).

pag. 3

INDEX CHRONOLOGIQUE

DEUXIÈME PARTIE

ACTES DIVERS

CONSEIL RÉGIONAL

Délibération n° 921/XI du 21 octobre 1999,

approuvant le plan des déplacements urbains et non urbains de la Vallée d'Aoste au titre de la période 2000/2009, au sens de la LR n° 29/1997.

page 3

INDEX SYSTÉMATIQUE

TRANSPORTS

Délibération n° 921/XI du 21 octobre 1999,

approuvant le plan des déplacements urbains et non urbains de la Vallée d'Aoste au titre de la période 2000/2009, au sens de la LR n° 29/1997.

page 3

VOIRIE

Délibération n° 921/XI du 21 octobre 1999,

approuvant le plan des déplacements urbains et non urbains de la Vallée d'Aoste au titre de la période 2000/2009, au sens de la LR n° 29/1997.

page 3

TESTO UFFICIALE
TEXTE OFFICIEL

PARTE SECONDA

ATTI VARI

CONSIGLIO REGIONALE

Deliberazione 21 ottobre 1999, n. 921/XI.

Approvazione del piano di bacino di traffico della Valle d'Aosta per il decennio 2000-2009, ai sensi della l.r. 29/97. (Approvazione di ordine del giorno).

Omissis

IL CONSIGLIO REGIONALE

Omissis

delibera

di approvare l'allegato Piano di Bacino di Traffico della Valle d'Aosta.

Regione Autonoma Valle d'Aosta
Assessorato regionale del Turismo, Sport,
Commercio e Trasporti

**PIANO DI BACINO DI TRAFFICO
DELLA VALLE D'AOSTA**

INDICE

1. Il contesto e gli obiettivi del piano
 - 1.1 Gli obiettivi
 - 1.2 Elementi di criticità
 - 1.3 Distribuzione e dinamica della popolazione
 - 1.4 La domanda turistica
2. Assunzioni per la costruzione del Piano
 - 2.1 Il ruolo della ferrovia
 - 2.2 L'aeroporto Corrado Gex
3. Definizione dello scenario
4. Definizione dei servizi di trasporto pubblico per sub bacini di traffico
 - 4.1 Sub-bacino di Fondo Valle
 - 4.2 Sub bacino di Alta Valle
 - 4.3 Sub-bacino di Centro Valle
 - 4.4 Sub-bacino di Aosta e cintura
 - 4.5 Sub-bacino di Media Valle

DEUXIÈME PARTIE

ACTES DIVERS

CONSEIL RÉGIONAL

Délibération n° 921/XI du 21 octobre 1999,

approuvant le plan des déplacements urbains et non urbains de la Vallée d'Aoste au titre de la période 2000/2009, au sens de la LR n° 29/1997.

Omissis

LE CONSEIL RÉGIONAL

Omissis

délibère

Est approuvé le plan des déplacements urbains et non urbains de la Vallée d'Aoste, annexé à la présente délibération.

Région autonome Vallée d'Aoste
Assessorat régional du tourisme, des sports,
du commerce et des transports

**PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS
ET NON URBAINS DE LA VALLEE D'AOSTE**

TABLE DES MATIÈRES

1. Contexte et objectifs du présent plan
 - 1.1 Les objectifs
 - 1.2 Points faibles
 - 1.3 Distribution et dynamique de la population
 - 1.4 La demande de déplacements touristiques
2. Éléments pris en compte lors de l'établissement du plan
 - 2.1 Le rôle des chemins de fer
 - 2.2 L'aéroport Corrado Gex
3. Définition du scénario
4. Définition des services de transports publics par périmètres de déplacements
 - 4.1 Périmètre du fond de la vallée principale
 - 4.2 Périmètre de la haute vallée
 - 4.3 Périmètre de la vallée centrale
 - 4.4 Périmètre d'Aoste et des communes limitrophes
 - 4.5 Périmètre de la moyenne vallée

- 4.6 Sub-bacino di Bassa Valle
- 4.7 Collegamenti a fune
- 4.8 Relazioni esterne alla regione
- 5. Servizi integrativi al trasporto pubblico locale
- 6. Misure complementari al piano
 - 6.1 Regolazione
 - 6.2 Monitoraggio del processo di pianificazione
 - 6.3 La Carta dei Servizi
 - 6.4 Integrazione funzionale e oraria
 - 6.5 Integrazione funzionale dei vettori
 - 6.6 Integrazione tariffaria
 - 6.7 Visibilità del servizio e informazioni rese alla clientela
 - 6.8 Parcheggi di scambio
 - 6.9 Veicoli innovativi

1. IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI DEL PIANO

Il Piano di Bacino di Traffico della Valle d'Aosta, approvato dal Consiglio regionale il 23 novembre 1994, indicava gli interventi di riorganizzazione della rete ferroviaria e automobilistica di interesse regionale ed i criteri guida per l'integrazione tra i servizi di interesse regionale e quelli di livello nazionale o strettamente locale.

Il presente Piano, tenuto conto di uno scenario evolutivo della pianificazione dei servizi di trasporto, conferma gli obiettivi di fondo individuati dal Piano del 1994, con l'obiettivo di migliorarne e sostanziarne gli interventi, in particolare per quanto riguarda :

- il soddisfacimento della domanda attuale e futura di mobilità sistematica, espressa dalla clientela tradizionalmente servita dal modo collettivo di trasporto (studenti e lavoratori), attraverso la programmazione di efficienti servizi di trasporto di linea (a percorsi e orari fissi), che costituiscano l'ossatura dei servizi di trasporto di interesse regionale, a cui si possano affiancare servizi integrativi in grado di soddisfare le esigenze locali (ad esempio servizi turistici) e quelle di specifiche categorie di utenza (studenti e lavoratori).
- l'integrazione tra i modi di trasporto (ferro/gomma) e tra i servizi (gomma/gomma);
- il ruolo della ferrovia nel soddisfare la domanda di mobilità con origine-destinazione interna alla regione e di relazione con le aree esterne al territorio regionale;
- la definizione di azioni in grado di rendere visibile il trasporto pubblico sia alla domanda attualmente soddisfatta, sia a quella potenziale (cfr. turistica) attraverso la riconoscibilità del servizio;

- 4.6 Périmètre de la basse vallée
- 4.7 Service de transport assuré par des remontées mécaniques
- 4.8 Liaisons extérieures à la région
- 5. Services complémentaires
- 6. Mesures complémentaires
 - 6.1 Réglementation
 - 6.2 Suivi du processus de planification
 - 6.3 La charte des services
 - 6.4 Intégration du point de vue du fonctionnement et des horaires
 - 6.5 Intégration des divers modes de transports du point de vue du fonctionnement
 - 6.6 Intégration tarifaire
 - 6.7 Visibilité du service et information de la clientèle
 - 6.8 Aires de stationnement pour l'échange plurimodal
 - 6.9 Véhicules modernes

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PRÉSENT PLAN

Le plan des déplacements urbains et non urbains de la Vallée d'Aoste approuvé par le Conseil régional le 23 novembre 1994 illustre les actions de réorganisation du réseau régional de transports collectifs ferroviaires et routiers ainsi que les critères pour l'intégration des services d'intérêt régional et des services à l'échelon national ou local.

Le présent plan, compte tenu du fait que la planification des services de transport évolue, confirme les principaux objectifs du plan de 1994 et vise à en améliorer et à en renforcer les actions, concernant notamment :

- la satisfaction de la demande actuelle et future de déplacement systématique des usagers traditionnels des transports collectifs (élèves, étudiants et travailleurs), grâce à la mise en place de services réguliers efficaces à itinéraires et horaires fixes, représentant l'ossature des transports d'intérêt régional. Des services complémentaires peuvent s'y ajouter, qui visent à satisfaire aux besoins en mobilité à l'échelon local (par ex. services touristiques) ainsi qu'aux exigences de catégories particulières d'usagers (élèves, étudiants et travailleurs).
- l'intégration des différents modes de transport (rail/route) et des différents services (route/route);
- le rôle des chemins de fer dans la satisfaction de la demande de mobilité à l'intérieur de la région et de liaison avec l'extérieur;
- la mise en œuvre de mesures susceptibles de rendre le service de transport public visible et reconnaissable aussi bien pour les usagers actuels que pour les usagers potentiels (clientèle touristique).

1.1. Gli obiettivi

Oltre al più completo perseguimento degli obiettivi di cui sopra, il presente Piano se ne pone di nuovi, riassunti come segue :

1. nella razionalizzazione dell'offerta attuale di trasporto. Tale razionalizzazione è intesa come una riorganizzazione dei servizi esistenti volta ad ottenere una più omogenea distribuzione delle percorrenze chilometriche sul territorio e un rafforzamento delle relazioni sull'asta di fondovalle;
2. nell'estensione sperimentale, ai giorni festivi, dell'offerta di trasporto, per meglio soddisfare, laddove necessario, le esigenze della clientela locale e turistica ;
3. nell'affinamento del sistema della pianificazione dei servizi, che dovrà portare ad un incremento dei livelli di efficacia dei servizi di trasporto collettivo e della spesa pubblica;
4. nell'innalzamento della qualità dei servizi di trasporto, da attuarsi attraverso l'incremento progressivo del livello tecnologico nella gestione delle variabili di domanda e di offerta di trasporto da una parte, e attraverso la messa in atto di una serie di azioni finalizzate a migliorare la soddisfazione della clientela dall'altra. In particolare risulta necessario innalzare il livello della qualità percepita rispetto a :
 - la sicurezza del viaggio ;
 - la sicurezza personale del viaggiatore ;
 - la regolarità del servizio e la puntualità dei mezzi ;
 - la pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi e delle fermate ;
 - le informazioni rese alla clientela ;
 - gli aspetti relazionali con il personale di front-line ;
 - l'attenzione all'ambiente.
5. nello sviluppo di ambiti di cooperazione tra i diversi soggetti della Pubblica Amministrazione (Regioni, EE.LL.) nell'organizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto collettivo a carattere locale e turistico.

In particolare il piano individua alcune Amministrazioni comunali, in cui vengono attualmente eserciti servizi di ambito strettamente locale, a cui riconoscere una parziale autonomia nell'organizzazione dei servizi; ferme restando le competenze finanziarie e di regolazione mantenute in capo alla Regione, nonché la necessaria integrazione funzionale/oraria /tariffaria con i servizi di interesse regionale;

6. nella riduzione dell'impatto sull'ambiente derivante dall'attività di trasporto. È questo un obiettivo che per essere credibile non può essere circoscritto ai soli interventi di offerta e innovazione del trasporto collettivo, ma

1.1. Les objectifs

En sus des objectifs susmentionnés, le présent plan en poursuit de nouveaux, à savoir :

1. La rationalisation de l'offre actuelle en matière de transports grâce à la réorganisation des services existants et ce, en vue d'une répartition plus homogène des kilométrages sur le territoire et d'un renforcement des services le long de la vallée centrale ;
2. La fourniture, à titre expérimental, des services de transport pendant les jours fériés également, afin de répondre aux éventuelles exigences des usagers locaux et de la clientèle touristique ;
3. Le perfectionnement du système de la planification des services de transports collectifs, qui devra aboutir à une augmentation de l'efficacité de ces derniers et à une rationalisation des dépenses publiques ;
4. L'amélioration de la qualité des services grâce, d'une part, à l'augmentation progressive du niveau technologique dans la gestion des variables de la demande et de l'offre de transport et, d'autre part, à la mise en place d'une série d'actions visant à mieux satisfaire les usagers. Il s'avère notamment nécessaire d'améliorer la qualité dans les domaines suivants :
 - sécurité des déplacements ;
 - sécurité personnelle du voyageur ;
 - régularité des services et respect des horaires ;
 - propreté et conditions hygiéniques des moyens de transport et des points d'arrêt ;
 - information de la clientèle ;
 - rapports personnels – usagers ;
 - problèmes de l'environnement ;
5. L'établissement de rapports de coopération entre les différents sujets de l'administration publique (Régions, collectivités locales) dans le domaine de l'organisation de l'offre de services de transports collectifs à l'échelon local et touristique.

Au sens de ce plan, certaines administrations communales, sur le territoire desquelles il existe des services d'intérêt strictement local, bénéficieront d'une autonomie partielle dans l'organisation de ces services, sans préjudice des compétences de la Région en matière de finances et de réglementation et de l'intégration des services locaux et des services régionaux du point de vue du fonctionnement, des horaires et des tarifs ;

6. La réduction de l'impact des activités de transport sur l'environnement. Il s'agit là d'un objectif qui, pour être crédible, ne peut consister uniquement dans l'offre de nouveaux services et dans la modernisation des moyens

richiede una armonizzazione con le misure messe in campo sul fronte della gestione della mobilità nel suo complesso e, in primo luogo, della mobilità privata ;

7. nella promozione di una serie di servizi calibrati sulle esigenze della clientela turistica;
8. la Regione promuove e sostiene iniziative tese a ridurre il traffico veicolare nelle testate delle valli e nelle zone di particolare pregio ambientale;
9. nella promozione di sperimentazioni, in collaborazione con le amministrazioni comunali, tese a verificare la possibilità di una riorganizzazione dei servizi.

1.2. Nella definizione del presente Piano sono emersi i seguenti elementi di criticità :

- marginalità del trasporto pubblico, la cui fruizione è relegata alla mobilità casa-scuola, casa-lavoro. Questa tendenza risulta favorita da cause strutturali, quali la dispersione della popolazione sul territorio, gli elevati tassi di motorizzazione della Regione, le agevolazioni fiscali sul carburante per trazione ;
- esiguità della domanda complessiva e contemporanea presenza di un solo polo attrattore di mobilità (Aosta) a fronte di una dispersione delle origini degli spostamenti;
- presenza di fenomeni di concentrazione periodica degli spostamenti legati alla fruizione turistica del territorio;
- difficoltà di coordinamento degli orari scolastici con i servizi di trasporto pubblico.

Per quanto concerne la stima della domanda di trasporto in Valle d'Aosta, in attesa della rilevazione censuaria del 2001, le informazioni più puntuali riguardo alla mobilità sistematica (casa-lavoro/casa-scuola) fanno riferimento al Censimento Generale alla Popolazione del 1991. I dati sono stati, dove possibile, aggiornati sulla base di un'indagine, compiuta nel mese di febbraio 1999, sui passeggeri saliti/discesi sulle linee di trasporto pubblico locale della Regione.

Il programma dell'indagine ha tenuto conto :

- di tutti i servizi automobilistici in concessione regionale ;
- delle corse esercite nella fascia oraria di punta, con particolare riferimento alle relazioni di adduzione ai principali poli della Valle.

La scelta di effettuare la rilevazione saliti/discesi sulle corse esercite nelle ore di punta è avvenuta tenuto conto che :

- a) la domanda dell'ora di punta, rappresentando potenzial-

de transports collectifs, mais doit tenir compte des mesures de gestion des déplacements dans leur ensemble et, en premier lieu, des déplacements avec des véhicules individuels ;

7. La promotion d'une série de services en mesure de répondre aux exigences de la clientèle touristique ;
8. La mise en place d'initiatives régionales visant à la réduction de la circulation des véhicules au fin fond des vallées et dans les zones revêtant un intérêt particulier du point de vue de l'environnement ;
9. La promotion – en collaboration avec les administrations communales – d'expérimentations visant à vérifier si la réorganisation des services est possible.

1.2. Lors de la définition du présent plan, les points faibles énumérés ci-après ont été mis en évidence :

- la tendance à la marginalisation des transports collectifs, dont l'utilisation est limitée aux déplacements domicile-école et domicile-lieu d'emploi. Cette tendance est favorisée par des raisons structurelles, telles que la dispersion de l'habitat sur le territoire, le niveau élevé de motorisation dans la région et l'abattement fiscal dont font l'objet les carburants ;
- l'exiguité de la demande globale et la présence d'un seul pôle d'attraction de la mobilité (Aoste), alors que les lieux d'origine des déplacements sont multiples et dispersés ;
- la présence de phénomènes de concentration périodique des déplacements liée à la fréquentation touristique ;
- la difficulté d'harmoniser les horaires scolaires et les horaires des services de transports collectifs.

Pour ce qui est de l'estimation de la demande de transports en Vallée d'Aoste, dans l'attente du recensement de 2001, les informations les plus précises au sujet de la mobilité systématique (domicile-lieu d'emploi et domicile-école) sont tirées du recensement général de la population de 1991. Ces données ont été mises à jour, lorsque cela a été possible, sur la base d'une enquête, effectuée au cours du mois de février 1999, sur les passagers qui ont utilisé les services de transports publics locaux de la région.

Ladite enquête a pris en considération :

- tous les services automobiles faisant l'objet d'une concession régionale ;
- les transports effectués pendant les heures de pointe, notamment pour ce qui est des liaisons avec les principaux pôles de la vallée.

Le choix d'effectuer le relevé des passagers qui ont utilisé les moyens de transport public pendant les heures de pointe a été opéré compte tenu des éléments suivants :

- a) Étant donné que les déplacements pendant les heures de

mente la parte di domanda prevalente e maggiormente diffusa sul territorio, risulta la più significativa per identificare l'andamento dei carichi lungo la linea ;

- b) ulteriore obiettivo dell'indagine è stato quello di misurare l'importanza di tali corse sull'insieme della domanda di ciascuna linea.

1.3. Distribuzione e dinamica della popolazione

Gli elementi costitutivi del sistema territoriale valdostano possono essere così riassunti :

1. caratteristiche degli insediamenti e dell'armatura urbana della Valle : fatta eccezione per il polo di Aosta, il sistema regionale si compone di centri urbani elementari, nessuno dei quali in grado di competere per dimensioni e funzioni insediate con il capoluogo. Infatti, le dimensioni assai modeste dei comuni della Valle e gli elevati livelli di accessibilità al polo di Aosta hanno contribuito in misura determinante allo sviluppo di un sistema territoriale essenzialmente monocentrico, basato su Aosta. Tale modello ha consentito ai poli di fondovalle (Morgex, Châtillon, Saint-Vincent, Verrès, Pont-Saint-Martin) di sviluppare relazioni di scambio relative al territorio circostante determinate essenzialmente dalla struttura dell'offerta di servizi alle persone (servizi educativi di secondo livello, socio-sanitari di base e commerciali). I poli di fondovalle, inoltre, sono interessati da servizi legati all'insediamento di attività produttive;
2. ruolo internazionale della Valle d'Aosta : il ruolo di regione di confine e di cerniera tra il resto del Paese e il territorio alpino (francese ed elvetico) è enfatizzato dal sistema infrastrutturale portante della Regione (autostrada e trafori) ;
3. vocazione turistica : gli elevati livelli di accessibilità al territorio regionale dalle principali aree metropolitane del nord del Paese (Milano, Torino e Genova) ne hanno fatto un'area turistica privilegiata. La presenza di un modello turistico basato sulla concentrazione delle presenze nelle grandi stazioni invernali, con punte stagionali e settimanali, produce non solo livelli di congestione delle infrastrutture (viarie e dei servizi turistici), ma anche effetti negativi sulle stesse strutture urbane (si pensi agli elevati livelli di congestione nelle principali stazioni turistiche), nonché sul delicato equilibrio ambientale della Valle.

Per quanto concerne le dimensioni e le caratteristiche della domanda di mobilità regionale, il presente Piano rinvia, per i motivi sopra illustrati, a quanto emerso in occasione della redazione del Piano 1995-1997.

1.4. La domanda turistica

La domanda turistica in Valle d'Aosta è caratterizzata da :

- 3,4 milioni di presenze turistiche annuali (1998) ;

pointe représentent potentiellement la partie de demande la plus importante sur tout le territoire, les données y afférentes sont les plus indiquées pour déterminer l'évolution de la mobilité sur les différentes liaisons ;

- b) L'enquête susmentionnée avait également pour but de quantifier ces déplacements par rapport à la demande totale relative à chaque ligne.

1.3. Distribution et dynamique de la population

Les éléments constitutifs du système territorial valdôtain peuvent être résumés comme suit :

1. Caractéristiques de l'habitat et du tissu urbain de la région : exception faite du pôle d'Aoste, le système régional se compose de centres urbains élémentaires, aucun desquels n'est en mesure de concurrencer le chef-lieu pour ce qui est des dimensions et des activités qui y sont exercées. En effet, les dimensions modestes des communes de la vallée et le haut degré d'accessibilité du pôle d'Aoste ont contribué d'une manière déterminante au développement d'un système territorial essentiellement axé sur cette ville. Quant à eux, les pôles du fond de la vallée centrale (Morgex, Châtillon, Saint-Vincent, Verrès et Pont-Saint-Martin) ont instauré des rapports d'échange avec le territoire environnant, puisqu'ils abritent des services tels que les écoles secondaires du deuxième degré, les services socio-sanitaires de base et les établissements commerciaux, auxquels s'ajoutent les services liés à la présence d'activités productrices ;
2. Rôle international de la Vallée d'Aoste : le rôle de charnière que cette région frontalière exerce entre l'Italie et les régions alpines de France et de Suisse est souligné par le système infrastructurel régional (autoroute et tunnels) ;
3. Vocation touristique : les niveaux élevés d'accessibilité du territoire régional depuis les principales métropoles du Nord de l'Italie (Milan, Turin et Gênes) ont fait de la Vallée d'Aoste une destination touristique privilégiée. La présence d'un modèle touristique axé sur la concentration de la clientèle dans les grandes stations d'hiver, avec des pics saisonniers et hebdomadaires, entraîne non seulement la congestion des infrastructures (routes et équipements touristiques) et des structures urbaines (principales stations touristiques), mais également des retombées négatives sur le délicat équilibre environnemental de la Vallée.

Pour ce qui est des dimensions et des caractéristiques de la demande de mobilité régionale, le présent plan fait référence, pour les raisons susmentionnées, au plan 1995/1997.

1.4. La demande de déplacements touristiques

La demande de déplacements touristiques en Vallée d'Aoste est caractérisée :

- par la présence de 3,4 millions de touristes au cours de l'année (1998) ;

- una dinamica positiva delle presenze, pari a circa il 4% nel periodo 1993/1997 ;
- una concentrazione delle presenze che si esprime nei tre mesi invernali di gennaio, febbraio, marzo e nei due mesi estivi di luglio e agosto, pari rispettivamente al 32% e al 43% delle presenze/anno ;
- concentrazione dell'offerta turistica (pari al 60% del totale) in 11 stazioni turistiche.

2. ASSUNZIONI PER LA COSTRUZIONE DEL PIANO

Lo scenario è stato messo a punto tenendo conto dell'esperienza maturata nel periodo 1995/1999, delle criticità più sopra richiamate, nonché degli elementi indicati nei successivi punti :

1. *Organizzazione dei servizi nell'area regionale* : si fonda sul riconoscimento delle seguenti componenti di domanda a cui la pianificazione dei servizi di trasporto intende fornire risposte:

- la domanda di mobilità espressa dai residenti. Si tratta della domanda con origine e destinazione interna alla Regione che presenta dimensioni assai modeste e caratteristiche legate agli spostamenti di tipo sistematico (principalmente casa-scuola, casa-lavoro);
- la domanda di mobilità caratterizzata da spostamenti erratici (tempo libero, sport, socializzazione, ecc.), pari a ca. il 60 - 70% della domanda complessiva;
- la domanda di mobilità legata alla fruizione turistica del territorio. L'efficacia dei servizi di trasporto collettivo nel rispondere ad una componente di domanda, potenzialmente rilevante ed in espansione, è strettamente correlata con la coerente messa in atto negli ambiti locali di misure che agiscono sul fronte della gestione della mobilità veicolare;
- la domanda di relazione della Regione con la «rete di trasporto» nazionale. Si tratta in particolare del collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria regionale (Aosta - Chivasso) ed il resto della rete nazionale (Milano - Torino), e della relazione con i sistemi aeroportuali del Nord Italia.

2. *Assetto normativo* : l'aggiornamento del Piano presenta, rispetto al 1994, uno scenario i cui elementi portanti sono individuati nel nuovo assetto di regolazione dei servizi in concessione regionale, definito dalla Legge Regionale 1° settembre 1997, n. 29, recante «Norme in materia di servizi di trasporto pubblico di linea», e nell'attuazione del processo di regionalizzazione dei servizi ferroviari in attuazione del Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante «Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59».

- par une dynamique positive de l'affluence, équivalent à +4% environ au titre de la période 1993/1997 ;
- par une fréquentation touristique concentrée pendant trois mois d'hiver (janvier, février et mars) et deux mois d'été (juillet et août), correspondant respectivement à 32% et à 43% de la fréquentation touristique annuelle ;
- par la concentration de l'offre touristique (60% du total) dans 11 stations.

2. ÉLÉMENTS PRIS EN COMPTE LORS DE L'ÉTABLISSEMENT DU PLAN

Le scénario envisagé par le présent plan a été mis au point compte tenu de l'expérience acquise pendant la période 1995/1999, des points faibles susmentionnés, ainsi que des éléments suivants :

1. *Organisation des services dans la région* : elle met l'accent sur les types de demande de mobilité indiquées ci-après, auxquels la planification des services de transport entend répondre :

- demande de déplacements des résidents. Il s'agit d'une demande de mobilité sur le territoire régional de dimensions assez modestes et dont les caractéristiques sont liées aux déplacements systématiques (domicile-école et domicile-lieu d'emploi essentiellement) ;
- demande de déplacements erratiques (loisirs, sports, socialisation, etc.), correspondant à environ 60-70% de la demande globale ;
- demande de mobilité liée à la fréquentation touristique. L'efficacité des services de transports collectifs, en termes de satisfaction d'une partie de demande potentiellement importante et en expansion, est étroitement liée à l'adoption, à l'échelon local, de mesures cohérentes dans le domaine de la gestion de la circulation des véhicules ;
- demande de liaisons entre la région et le réseau national des transports. Il s'agit notamment de la liaison entre la ligne régionale de chemin de fer (Aoste - Chivasso) et le reste du réseau national (Milan - Turin), ainsi que de la liaison avec les aéroports du Nord de l'Italie.

2. *Cadre normatif* : par rapport à celui de 1994, ce plan propose un scénario dont les éléments essentiels sont représentés par le nouveau système de régulation des services faisant l'objet d'une concession régionale, aux termes de la loi régionale n° 29 du 1^{er} septembre 1997 (Dispositions en matière de services de transports publics réguliers), ainsi que par la concrétisation du processus de régionalisation des services de chemin de fer, en application du décret législatif n° 422 du 19 novembre 1997, portant attribution aux Régions et aux collectivités locales de fonctions et de tâches en matière de transports publics locaux, au sens de l'article 4, 4^e alinéa, de la loi n° 59 du 15 mars 1997.

Lo strumento normativo regionale (L.R. 29/97) successivo all'adozione del Piano di Bacino di Traffico (1994) individua: i) lo strumento di pianificazione dei servizi e la procedura per la sua approvazione; ii) la tipologia dei servizi di interesse regionale e quelli integrativi, in coerenza con quanto indicato dallo strumento di pianificazione; iii) la procedura per l'affidamento dei servizi di interesse regionale mediante gara d'appalto; iv) lo strumento per la regolazione del rapporto tra Amministrazione e l'operatore del trasporto (contratto di servizio).

Il passaggio delle competenze dallo Stato alle Regioni (D.lgs. 422/97) in materia di servizi ferroviari (regionali e interregionali) apre alla possibilità per la Regione di negoziare con l'operatore ferroviario quantità, qualità e corrispettivo economico per la produzione dei servizi ferroviari. Su questo fronte va comunque tenuto in conto che, la Valle d'Aosta, anticipando la legislazione nazionale, aveva regolato tale rapporto attraverso un contratto di servizio a copertura della quota integrativa dei servizi richiesti, delle agevolazioni tariffarie e degli standard di qualità del servizio (presenziamento degli impianti di stazione, puntualità dei servizi, e così via).

3. *Obiettivi* dell'amministrazione regionale individuati al capitolo 1.

2.1. *Il ruolo della ferrovia*

I servizi ferroviari in Valle d'Aosta, come peraltro nel restante territorio nazionale, nell'ambito del processo di costruzione e definizione delle future politiche a favore della mobilità regionale e per quanto concerne l'integrazione del contesto valdostano nel sistema nazionale, sono fortemente condizionati dal processo di riforma del governo della mobilità e, più in particolare, del Trasporto Pubblico Locale (TPL), di cui al Decreto Legislativo 422/97.

Conseguentemente, nell'attesa della definizione del conferimento alle regioni ed agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale e dell'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, nonché del trasferimento alle regioni dei relativi beni e risorse, appare alquanto delicato, in questo periodo transitorio, definire uno scenario a medio/lungo periodo della futura politica valdostana del trasporto in sede fissa.

In particolare, per quanto concerne gli obblighi delle regioni a statuto speciale, il Decreto sopra citato introduce un regime di recepimento alquanto cautelativo, precisando a tale riguardo che «il conferimento delle funzioni, nonché il trasferimento dei relativi beni e delle risorse, sono disposti nel rispetto degli statuti e attraverso apposite norme di attuazione».

In attesa di ulteriori sviluppi del processo di riforma attualmente in atto, che potrebbero anche innovare le indicazioni del Piano di Bacino di Traffico in merito alla politica del trasporto in sede fissa, si può ragionevolmente affermare che il Piano stesso assegna, agli stessi, un ruolo di primaria importanza, sia nel soddisfare la domanda di mobilità di rela-

La loi régionale n° 29/1997, postérieure au plan des déplacements urbains et non urbains, qui a été adopté en 1994, établit : i) Le document de planification des services et la procédure de son approbation ; ii) Les types de services d'intérêt régional et de services complémentaires, conformément aux indications du document de planification ; iii) La procédure pour l'attribution de la gestion des services d'intérêt régional par voie de marché public ; iv) L'instrument régissant les rapports entre l'Administration et le concessionnaire (contrat de service).

Le passage des compétences de l'État aux Régions (décret législatif n° 422/1997) en matière de services ferroviaires (régionaux et interrégionaux) donne à la Région la possibilité de négocier avec le concessionnaire des chemins de fer la quantité et la qualité des services ferroviaires à fournir, ainsi que la rémunération y afférente. Il y a lieu de remarquer que, de ce point de vue, la Vallée d'Aoste avait anticipé la législation nationale et avait déjà passé un contrat de service réglementant les prestations supplémentaires requises, les avantages tarifaires et les standards de qualité des services (présence de personnel dans les gares, régularité des services, etc.).

3. *Objectifs* de l'Administration régionale visés au chapitre 1^{er} du présent plan.

2.1. *Le rôle des chemins de fer*

Dans le cadre du processus de construction et de définition des politiques futures en faveur de la mobilité régionale et pour ce qui est de l'intégration du contexte valdôtain et du système national, les services ferroviaires sont – en Vallée d'Aoste tout comme dans le restant du territoire national – fortement conditionnés par la réforme de la gestion de la mobilité et notamment des transports publics locaux (TPL) visée au décret législatif n° 422/1997.

Par conséquent, dans l'attente de l'attribution aux Régions et aux collectivités locales des fonctions et des tâches relatives aux services de transports publics d'intérêt régional et local, de l'organisation des services de transport public local, ainsi que du transfert aux Régions des biens et des ressources y afférentes, il s'avère difficile de définir un scénario à moyen/long terme pour la politique valdôtaine dans le secteur des transports en site propre.

En ce qui concerne notamment les obligations des Régions à statut spécial, le décret susmentionné introduit un régime de transposition fort prudent et statue à ce sujet que «l'attribution des fonctions ainsi que le transfert des biens et des ressources y afférentes doivent avoir lieu dans le respect des statuts et sur la base de dispositions d'application prévues à cet effet».

Dans l'attente des développements du processus de réforme actuellement en cours – qui pourraient également mener à une modification des indications du plan des déplacements urbains et non urbains au sujet de la politique des transports en site propre – l'on peut raisonnablement affirmer que ledit plan attribue à ces transports un rôle de premier plan aux fins

zione con le aree esterne al territorio regionale (attraverso il collegamento con la rete ferroviaria nazionale), sia, anche se in subordine, nel soddisfare la domanda di mobilità con origine-destinazione interna alla Regione.

Questo ruolo, che è pertanto caratterizzato dall'obiettivo di incentivare l'uso del treno da parte degli utenti a lunga percorrenza e di servire, prioritariamente, quelli a breve percorrenza con un idoneo, e molto più economico, servizio su gomma, comporta necessariamente una ridefinizione dei servizi automobilistici di fondovalle e di collegamento con le valli laterali, con una particolare attenzione ai principali aspetti di integrazione dei servizi ferroviari e di quelli automobilistici (integrazione oraria, tariffaria, di interscambio, ecc.).

Lo scenario di sviluppo che si può ipotizzare, pertanto, è uno scenario che, nella sostanza, tende a favorire il trasporto sulle medie/lunghe distanze attraverso il potenziamento dei treni diretti (tratta Aosta - Chivasso) rispetto a quello prettamente locale di collegamento interno alla Regione (rarefazione dei treni locali su entrambe le tratte Aosta - Chivasso e Aosta - Pré-Saint-Didier al fine di favorire la velocizzazione dei treni diretti).

In particolare l'approccio ai servizi ferroviari concernenti la nostra Regione può essere fatto relativamente alle due tratte presenti sul territorio, le quali possiedono caratteristiche, esigenze e obiettivi anche diversi tra di loro.

Nello specifico, le opzioni riferite all'offerta dei servizi ferroviari sono :

a) per la tratta ferroviaria Aosta - Chivasso, i servizi a lunga distanza, che vengono velocizzati in tutti i modi possibili (anche mediante l'abolizione di fermate in stazioni prettamente locali a bassissima frequentazione e mediante l'utilizzo di materiale rotabile innovativo quale, ad esempio, il pendolino diesel, anche se limitato ad alcune corse) e riqualificati (innalzamento del comfort, maggiore offerta di treni interregionali di tipo cadenzato, miglioramento del materiale rotabile, interscambio in appuntamento a Chivasso, ecc.). Per quanto concerne gli interventi sulla linea, entro l'anno 2000, già previsti e concordati con la FS, i principali, tra l'altro, sono il completamento del Controllo del Traffico Centralizzato (CTC) e quelli, di notevole rilevanza economica, concernenti la difesa dal dissesto idrogeologico. Inoltre, è in previsione la possibilità di realizzare le seguenti opere atte a ridurre notevolmente la percorrenza da e per Torino e, in prospettiva, atti a preparare la linea a far parte, insieme ad un futuro tunnel alpino e di una nuova linea su Santhià, di un sistema integrato di comunicazioni europee:

- risoluzione del nodo di Chivasso per permettere l'istadamento diretto su Torino e su Milano, creando di fatto un inizio di raddoppio fino ad Ivrea, mantenendo il passaggio per la stazione di Chivasso per poter realizzare l'interscambio;
- potenziamento e mantenimento della Stazione di Nus

de la satisfaction de la demande de déplacements vers les aires situées hors du territoire régional (grâce à la liaison avec le réseau ferroviaire national) et, subsidiairement, de la demande de mobilité à l'intérieur du territoire régional.

Il est donc prévu d'encourager l'utilisation du train par les usagers qui se déplacent sur une longue distance et de mettre en place un service automobile, beaucoup plus économique, destiné à ceux qui se déplacent sur de courtes distances, ce qui comporte nécessairement une redéfinition des services automobiles desservant le fond de la vallée centrale et les vallées latérales, avec une attention particulière pour l'intégration des services ferroviaires et des services automobiles (intégration horaire et tarifaire, échanges plurimodaux, etc.)

Ainsi, la politique envisagée tend-elle substantiellement à favoriser le transport sur les longues/moyennes distances grâce au renforcement du service ferroviaire (ligne Aoste - Chivasso) par rapport aux transports locaux (diminution des trains omnibus sur les deux lignes Aoste - Chivasso et Aoste - Pré-Saint-Didier, aux fins de la réduction des temps de parcours des trains directs).

Les mesures relatives aux services ferroviaires concernent, en Vallée d'Aoste, les deux lignes présentes sur le territoire et dont les caractéristiques, les exigences et les objectifs sont parfois différents.

Dans le détail, les choix opérés en matière de services ferroviaires sont les suivants :

a) Pour la ligne Aoste - Chivasso, renforcement des services à longue distance. Ces services seront accélérés par tous les moyens possibles (abolition éventuelle des arrêts dans des gares d'intérêt strictement local faiblement fréquentées, utilisation de matériel roulant innovant, tel que par exemple le *pendolino* diesel, bien qu'uniquement pour certains voyages) et requalifiés (meilleur confort, augmentation du nombre de trains interrégionaux cadencés, amélioration du matériel roulant, échanges plurimodaux en correspondance à Chivasso, etc.). Au nombre des actions qui ont déjà été décidées de concert avec la société FS et qui seront réalisées sur cette ligne avant la fin de l'an 2000, figurent entre autres l'achèvement du système de commande centralisée du trafic (CTC) et les mesures de protection contre la dégradation hydrogéologique, qui revêtent une importance économique considérable. D'autres actions sont envisagées, qui pourraient réduire considérablement les temps de parcours des liaisons avec Turin et, en perspective, préparer cette ligne à faire partie d'un système intégré de voies de communication européennes comportant, éventuellement, un tunnel à travers les Alpes et une nouvelle ligne vers Santhià :

- réaménagement du nœud de Chivasso, afin de permettre l'acheminement direct vers Turin et Milan grâce à un début de doublement de la ligne jusqu'à Ivrea ; le passage par la gare de Chivasso continuera de s'effectuer pour les échanges plurimodaux ;
- maintien et modernisation de la gare de Nus, où le croi-

atta ad incroci e precedenza (con costruzione di sottopasso pedonale per permettere l'ingresso e la partenza contemporanea di due treni);

- potenziamento delle stazioni di Pont-Saint-Martin, Verrès, Châtillon, in quanto centri di interscambio modale, assicurando, tra l'altro, il personale di front-line nelle stesse;
- progressiva elettrificazione della linea, in accordo con la regione Piemonte, fino ad Ivrea e, successivamente, previo abbassamento del piano del ferro nelle gallerie, fino ad Aosta.

Inoltre, fuori dal Piano TPL, potrà essere richiesto all'ASA passeggeri delle F.S. S.p.A. l'istituzione di servizi diretti a lunga distanza, almeno nei periodi di maggior afflusso turistico.

- b) per la tratta ferroviaria Aosta - Pré-Saint-Didier, i servizi locali, sui quali sono in corso delle verifiche al fine di poter determinare con più precisione il futuro ruolo di questa tratta. Dette verifiche, in linea di massima, riguardano: il materiale, attraverso l'individuazione di rotabili specifici per il trasporto in ambito locale; la complementarietà della tratta con i servizi su gomma attualmente presenti sulla stessa direttrice; l'applicazione di una integrazione totale con gli altri servizi di trasporto pubblico quali, ad esempio, l'organizzazione di servizi in appuntamento nella stazione di Pré-Saint-Didier e l'integrazione tariffaria e oraria. Per quanto concerne gli interventi sulla linea, entro l'anno 2000, già previsti e concordati con le FS, vale quanto già è stato esposto per la tratta ferroviaria Aosta - Chivasso. Inoltre, poiché tale linea per caratteristiche planimetriche (raggi di curvatura) non consente l'utilizzo dei mezzi di trazione attualmente utilizzati sulla linea Chivasso - Aosta e, poiché la trasformazione in tramvia precluderebbe l'utilizzo futuro della linea da parte di rotabili storici per l'effettuazione di treni turistici, dovrebbe essere prevista l'elettrificazione della linea e la costruzione di alcune fermate per permettere:

- l'effettuazione di treni a lunga distanza fino a Pont-Saint-Martin;
- l'effettuazione di treni storici/turistici;
- l'effettuazione di un servizio locale efficiente e veramente idoneo alle necessità.

2.2. L'aeroporto Corrado Gex

L'aeroporto Corrado Gex ha visto fino ad oggi un utilizzo di tipo «aviazione generale», essendo frequentato soltanto da piccoli e piccolissimi aeromobili. Però un sondaggio dell'IRTECO, effettuato nel 1990, ha evidenziato come il 3,1% degli utenti di Caselle dell'epoca proveniva o era diretto in Valle d'Aosta, che tradotto in cifre equivaleva a circa 39.652 passeggeri, pari a 109 passeggeri al giorno medi.

Tenuto conto del fatto che altre persone provenienti o dirette in Valle d'Aosta transitano attraverso gli aeroporti di

sement des trains est possible; création d'un passage piétonnier souterrain, ce qui permettrait l'entrée en gare, et le départ simultané, de deux trains;

- renforcement des gares de Pont-Saint-Martin, Verrès et Châtillon en tant que points d'échanges plurimodaux et affectation de personnels à la disposition des usagers;
- électrification progressive de la ligne de Chivasso jusqu'à Ivree, en accord avec la Région Piémont, et ensuite, après l'abaissement du niveau des rails des tunnels, jusqu'à Aoste.

De plus, en dehors du Plan TPL, il sera possible de demander à l'ASA *passeggeri* de la société FS SpA la création de trains directs à longue distance, du moins pendant les périodes de plus grande affluence touristique.

- b) Pour la ligne Aoste - Pré-Saint-Didier, mise en valeur des services locaux. Afin qu'il soit possible de déterminer d'une manière plus précise quel pourra être le rôle de cette ligne, ces services locaux font actuellement l'objet de contrôles visant à vérifier si le matériel roulant est adapté aux exigences du transport à l'échelon local; si la complémentarité est possible entre cette ligne et les services automobiles actuellement présents sur le même axe; s'il est possible d'intégrer cette ligne et les autres services de transports en commun (mise en place de correspondances à la gare de Pré-Saint-Didier, intégration du point de vue des tarifs et des horaires). Pour ce qui est des actions qui ont déjà été décidées de concert avec la société FS et qui seront réalisées sur cette ligne avant la fin de l'an 2000, il est fait référence à celles prévues pour la ligne Aoste - Chivasso. De plus, il est impossible - en raison des caractéristiques planimétriques (rayons de courbure) - d'utiliser les mêmes véhicules moteurs circulant actuellement sur la ligne Chivasso - Aoste et la transformation de cette liaison en tramway ne permettrait plus le passage des véhicules historiques utilisés à des fins touristiques. Il est donc envisagé d'électrifier la ligne et de construire des gares, afin de permettre:

- la mise en place de services directs jusqu'à Pont-Saint-Martin;
- la circulation de trains historiques/touristiques;
- la mise en place d'un service local efficace et vraiment en mesure de répondre aux exigences des usagers.

2.2. L'aéroport Corrado Gex

L'aéroport Corrado Gex a été utilisé, jusqu'à présent, par des aéronefs petits ou très petits. Toutefois, un sondage effectué par l'IRTECO en 1990 a mis en évidence que 3,1% des usagers de Caselle de l'époque provenait de la Vallée d'Aoste ou s'y rendait, ce qui correspondait à 39 652 passagers, soit 109 passagers par jours en moyenne.

Une enquête effectuée par l'IMS (*Istituto Marketing Strategico*) de Rome pendant la période mai-juin 1996, tenant

Milano e Ginevra, un'indagine effettuata dall'IMS (Istituto Marketing Strategico) di Roma nel periodo maggio - giugno 1996 aggiornava il dato precedente ad un valore di circa 200 passeggeri al giorno.

La riqualificazione dell'aeroporto Corrado Gex di Saint-Christophe alle esigenze operative di varie tipologie di traffico aereo commerciale (regionale di linea, charter, aviazione d'affari e traffico istituzionale) attualmente in atto, consentirà l'agibilità aeroportuale al volo strumentale presumibilmente entro il 2001.

La riqualificazione di cui sopra renderà operativo l'aeroporto per veivoli quali ad esempio il Do328 e l'ATR, con la capacità di trasportare in media 30 passeggeri, quantificando in 7 il numero di voli giornalieri necessari per trasportare i circa 200 passeggeri al giorno stimati nel periodo maggio - giugno 1996 o, più realisticamente, in una decina il numero medio di voli giornalieri interessanti l'aeroporto con tendenza all'aumento.

E' necessario quindi che la linea di forza di fondovalle ed i collegamenti urbani della città di Aosta prevedano una fermata nei pressi dell'aerostazione.

3. DEFINIZIONE DELLO SCENARIO

Le linee guida per la progettazione dell'offerta di trasporto pubblico nell'area regionale consistono :

1. nell'affinamento degli strumenti di gestione del Piano e di controllo della spesa da parte della Pubblica Amministrazione, quale requisito dell'introduzione di procedure concorsuali nell'affidamento dei servizi;
2. nell'introduzione di elementi di innovazione nell'organizzazione dei servizi in grado di incrementarne la qualità dell'offerta del trasporto pubblico individuati:
 - a) nell'integrazione funzionale, oraria e tariffaria dei servizi;
 - b) nell'innalzamento delle informazioni rese all'utenza abituale e potenziale (turistica), giocato sia rispetto alla riconoscibilità dell'offerta di trasporto collettivo (accessibilità ai servizi), sia in ambito regionale e sia nei nodi esterni alla Regione, quali cerniere della relazione con la Valle (cfr. aeroporti nazionali ed internazionali del Nord Italia, Stazioni FS di Torino e Milano);
 - c) nell'aumento del comfort dei mezzi da perseguire attraverso l'acquisizione di mezzi compatibili per caratteristiche tecniche e dimensionali ai percorsi ed ai livelli di domanda;
 - d) nell'impiego di mezzi innovativi ed a più elevata compatibilità ambientale nelle aree urbane (cfr. veicoli elettrici) ed in quelle a più elevata sensibilità ambientale (cfr. veicoli a basse emissioni, ibridi, ecc.); tale linea d'azione va perseguita attraverso l'avvio di speri-

compte du fait que d'autres voyageurs provenant de la Vallée d'Aoste ou s'y rendant utilisent les aéroports de Milan et de Genève, permettait une mise à jour des données précédentes et fixait le nombre moyen journalier de passagers à 200 environ.

Les travaux de requalification de l'aéroport Corrado Gex de Saint-Christophe qui sont actuellement en cours, afin que ce dernier soit en mesure de satisfaire aux différentes exigences opérationnelles de l'aviation commerciale (vols réguliers, vols charters, voyages d'affaires et trafic institutionnel), rendront possible le guidage aux instruments avant la fin de 2001.

Ladite initiative permettra ainsi à des aéronefs tels que le Do328 et l'ATR, qui peuvent transporter 30 passagers en moyenne, d'utiliser l'aéroport de la Vallée d'Aoste. Sur la base des données résultant de l'enquête de 1996, le nombre de vols journaliers nécessaires pour transporter les quelque 200 passagers estimés en moyenne pour la période mai-juin devrait s'élever à 7. Plus probablement, ce nombre sera porté à dix, avec une tendance à l'augmentation.

Il est donc nécessaire que la ligne principale du fond de la vallée centrale et les liaisons urbaines de la ville d'Aoste comportent un arrêt à proximité de l'aéroport.

3. DÉFINITION DU SCÉNARIO

Les lignes directrices pour la mise au point de l'offre de transports publics dans la région prévoient :

1. L'amélioration des outils permettant la gestion du plan et le contrôle des dépenses de la part de l'Administration publique, en tant que condition nécessaire pour l'introduction des procédures de marchés publics dans l'attribution des services ;
2. L'introduction, dans l'organisation des services, d'éléments innovants en mesure d'améliorer la qualité de l'offre de transports publics, à savoir :
 - a) Intégration du point de vue du fonctionnement, des horaires et des tarifs des services ;
 - b) Amélioration de l'information des usagers habituels et potentiels (touristes) pour ce qui est de la visibilité de l'offre de transports en commun (accessibilité aux services) et ce, aussi bien dans la région que dans les centres situés hors de celle-ci qui jouent un rôle de charnière dans les liaisons avec la Vallée d'Aoste (aéroports nationaux et internationaux du Nord de l'Italie, gares ferroviaires de Turin et de Milan) ;
 - c) Amélioration du confort des véhicules, grâce à l'achat de matériel adéquat – pour ce qui est des caractéristiques techniques et des dimensions – aux itinéraires et à la demande de mobilité ;
 - d) Utilisation de matériel moderne, et plus compatible avec l'environnement, dans les zones urbaines (v. véhicules électriques) et dans les zones sensibles du point de vue environnemental (véhicules à émissions réduites, véhicules hybrides, etc.) ; cette initiative doit

mentazioni concordate tra l'Amministrazione regionale e le amministrazioni locali.

Sulla base quindi di quanto più sopra richiamato lo scenario individua :

1. *I servizi TPL* -automobilistici- (a percorso e orario fisso). Tali servizi sono destinati a soddisfare la domanda di mobilità di tipo sistematico. L'offerta dei servizi TPL individuata dal Piano stabilisce:
 - le relazioni tra i centri della Valle con i comuni sede dei servizi alla popolazione e con le stazioni FS lungo il fondovalle (*servizi in appuntamento alle stazioni*);
 - la stima della quantità di servizio offerto sulle relazioni di interesse regionale nell'anno.
2. *I servizi integrativi ai servizi TPL*, che potranno essere attivati sulla base delle esigenze locali (servizi sperimentali, servizi per la mobilità turistica), L.R. 29/97. Tenuto conto dei vincoli posti dalla L.R. 29/97 il finanziamento della Regione dovrà essere subordinato alla verifica dei livelli di efficacia dei servizi/domanda servita (a tale proposito l'Amministrazione regionale si doterà degli strumenti di verifica, di acquisizione ed elaborazione delle informazioni necessarie a definire annualmente il livello di efficacia dei servizi).
3. *Servizi ferroviari*, regionali ed interregionali. Le opzioni riferite all'offerta dei servizi ferroviari sono:
 - a) Servizi a lunga distanza: velocizzazione e qualificazione (innalzamento del comfort, verifica sul materiale rotabile) delle relazioni: Aosta - Torino (diretto) e Aosta - Chivasso - Milano (interscambio in appuntamento a Chivasso);
 - b) Servizi regionali definiti sulle due relazioni: i) Aosta - Pré-Saint-Didier e ii) Aosta - Pont-Saint-Martin - Ivrea: velocizzazione dei percorsi, organizzazione di servizi in appuntamento con i servizi bus alle stazioni principali.
4. La riformulazione della *relazione tra la Regione e l'aeroporto di Torino Caselle*.

In particolare lo schema dei servizi proposto si fonda su tre livelli.

1. *Relazioni di forza*.

Sono i collegamenti lungo l'asta di fondovalle e lungo le principali vallate laterali. Sono svolti tutti i giorni dell'anno, e sono supposti avere un cadenzamento orario (tendenzialmente mnemonico), in appuntamento ai servizi ferroviari interregionali alle stazioni FS.

se concrétiser dans la mise en route d'expérimentations décidées de concert par l'Administration régionale et les collectivités locales.

Sur la base des indications ci-dessus, le scénario envisagé prévoit :

1. *Les services TPL* automobiles (à itinéraires et horaires fixes). Ces services sont destinés à satisfaire la demande de mobilité systématique. Sont notamment fixées :
 - les liaisons entre les centres de la vallée, les communes abritant des services destinés aux citoyens et les gares de chemin de fer le long de la vallée centrale (correspondances aux gares) ;
 - l'importance des services sur les liaisons d'intérêt régional au cours de l'année ;
2. *Les services complémentaires*, qui pourront être mis en place sur la base des exigences locales (services expérimentaux, services pour la mobilité touristique), au sens de la LR n° 29/1997. Compte tenu des limites fixées par ladite loi, le financement de la Région doit être subordonné à la vérification de l'efficacité de ces services par rapport aux usagers desservis (à ce propos, l'Administration régionale se dotera d'instruments de vérification, de collecte et de traitement des données nécessaires à la définition annuelle du niveau d'efficacité des services en cause) ;
3. *Services ferroviaires*, régionaux et interrégionaux. Les choix opérés en matière de services ferroviaires sont les suivants :
 - a) Services à longue distance : accélération et amélioration (augmentation du confort, vérification du matériel roulant) des liaisons Aoste - Turin (trains directs) et Aoste - Chivasso - Milan (échanges plurimodaux en correspondance à Chivasso) ;
 - b) Services régionaux sur les deux lignes Aoste - Pré-Saint-Didier et Aoste - Pont-Saint-Martin - Ivrea : réduction des temps de parcours, mise en place de correspondances avec les services d'autobus aux principales gares.
4. Révision de la *liaison entre la Vallée d'Aoste et l'aéroport de Caselle à Turin*.

Le schéma des services proposés comporte trois types de liaison :

1. *Lignes principales*

Il s'agit des transports le long de la vallée centrale et des principales vallées latérales. Ils sont assurés tous les jours de l'année, sont censés avoir une cadence horaire (facile à rappeler) et tiennent compte des correspondances des services ferroviaires interrégionaux.

2. Relazioni feeder.

Sono i collegamenti di adduzione alle linee di forza. Possono prevedere un numero variabile di corse nell'arco della giornata tenuto conto delle dimensioni delle strutture insediative e della vocazione turistica dell'area. Nella progettazione dell'orario delle relazioni feeder, oltre ai vincoli posti all'accesso dei servizi (cfr. servizi scolastici), particolare attenzione dovrà essere posta alla loro integrazione funzionale ed oraria con i servizi di forza.

3. Relazioni d'area.

Sono i collegamenti di ambito locale volti a soddisfare le specifiche esigenze della mobilità nei comprensori turistici della Valle e nell'area urbana di Aosta (servizi urbani). Fatto salvo il principio di integrazione oraria, funzionale e tariffaria con le relazioni di forza e feeder, i servizi di area vengono indicati dal Piano come pacchetto di bus*km/anno che le amministrazioni locali, in accordo con la Regione, che ne mantiene le competenze di regolazione e finanziarie, potranno pianificare tenuto conto delle specifiche esigenze locali.

4. DEFINIZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO PER SUB-BACINI DI TRAFFICO

Il Piano di Bacino di Traffico individua nei *sub-bacini* l'unità territoriale a cui rapportare l'offerta di trasporto. Tale disaggregazione è frutto dell'analisi delle matrici origini e destinazione degli spostamenti sistematici e per altro motivo, e tiene conto della distribuzione sul territorio della popolazione, delle attività economiche e dei servizi pubblici e privati destinati alla popolazione. In quest'ottica, l'aggiornamento del Piano di Bacino di Traffico non può che fare riferimento alle informazioni acquisite ed elaborate nel 1994, aggiornandole al 1999. Il presupposto su cui si fonda la proposta di organizzazione dei servizi di trasporto parte dalla individuazione delle caratteristiche della domanda di mobilità evidenziate nel capitolo precedente, che comprende:

- spostamenti generati dalla popolazione residente: i) spostamenti di scambio interni ai sub-bacini; ii) spostamenti di scambio con Aosta; iii) spostamenti di scambio tra i sub-bacini; iv) spostamenti di scambio con le aree esterne della Regione;
- spostamenti generati dalla fruizione turistica del territorio. Tale componente esprime una domanda di mobilità interna ai comprensori turistici ed alla Regione e di scambio con le aree esterne.

Si tratta, quindi, della componente principale dell'offerta di trasporto pubblico, stabilita sulla base del riconoscimento degli obblighi di servizio pubblico così come definiti dal Regolamento (CEE) n. 1191/69, modificato dal Reg. (CEE)

2. Lignes tributaires.

Il s'agit de transports de liaison avec ceux susmentionnés. Ils peuvent prévoir un nombre de dessertes variables au cours de la journée, en fonction des dimensions des agglomérations desservies et de la vocation touristique de la zone concernée. Lors de la mise au point de l'horaire, en sus des limites découlant de l'accès aux services (v. services scolaires), une attention particulière devra être accordée à l'intégration de ces lignes tributaires et des lignes principales.

3. Lignes de zone.

Il s'agit de transports à l'échelon local visant à satisfaire des exigences spécifiques en matière de mobilité dans les zones touristiques de la Vallée d'Aoste et dans l'aire urbaine d'Aoste (services urbains). Sans préjudice du principe de l'intégration des lignes principales et tributaires du point de vue du fonctionnement, des horaires et des tarifs, les services de zone sont des services correspondant à un certain kilométrage annuel que les administrations locales, en accord avec la Région (à laquelle reviennent les compétences en matière de régulation et de financement), pourront planifier compte tenu des exigences locales.

4. DÉFINITION DES SERVICES DE TRANSPORTS PUBLICS PAR PÉRIMÈTRES DE DÉPLACEMENTS

Le plan des déplacements urbains et non urbains identifie dans les périmètres les unités territoriales auxquelles l'offre de transport doit se rapporter. Cette répartition est le fruit de l'analyse des origines et des destinations des déplacements systématiques ou dus à d'autres raisons et tient compte de la distribution sur le territoire de la population, des activités économiques et des services publics et privés à l'intention des citoyens. Dans cette optique, la révision du plan des déplacements ne peut avoir lieu que sur la base des informations collectées et traitées en 1994, mises à jour à 1999. La proposition d'organisation des services de transport a été formulée compte tenu des caractéristiques de la demande de mobilité soulignées dans le chapitre précédent, mobilité qui comprend :

- les déplacements de la population résidante : i) déplacements à l'intérieur des périmètres ; ii) déplacements en provenance et à destination d'Aoste ; iii) déplacements d'un périmètre à l'autre ; iv) déplacements en provenance et à destination des zones situées hors de la région ;
- les déplacements liés à la fréquentation touristique. Il s'agit de déplacements à l'intérieur des zones touristiques et de la région ainsi que de déplacements en provenance et à destination de zones situées hors de celle-ci.

Il s'agit donc là de la partie essentielle de l'offre de transports publics, établie sur la base des obligations des services publics fixées par le règlement (CEE) n° 1191/69, tel qu'il a été modifié par le règlement (CEE) n° 1893/91¹. Comme il a

1893/91¹. Come già richiamato più sopra, i servizi di interesse regionale sono quelli in cui la Regione esplica le proprie competenze:

- economiche e finanziarie, tenuto conto delle decisioni di spesa stabilite dal Bilancio regionale e dei conseguenti vincoli finanziari da questo imposti al settore dei trasporti;
- di pianificazione dell'offerta di trasporto, tenuto conto degli obiettivi, dei vincoli finanziari e del grado di efficacia della spesa del settore; aspetti questi che sono strettamente correlati all'insieme delle politiche e alle azioni che la Pubblica Amministrazione promuove rispetto alla gestione della mobilità privata ed alla localizzazione della popolazione, dei servizi e delle strutture turistiche;
- di regolamentazione del rapporto tra l'Amministrazione regionale e le aziende di trasporto a cui si è accennato nel precedente paragrafo;
- di monitoraggio dei servizi. Si tratta di una competenza che, in presenza di strumenti concorrenziali nell'affidamento dei servizi, richiede lo sviluppo di un'attività di monitoraggio finalizzata ad acquisire le competenze necessarie al negoziato con i soggetti privati, oltre a verificare l'efficacia dei servizi e l'impegno finanziario regionale.

Rispetto all'organizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto l'aggiornamento dello strumento di pianificazione ha provveduto ad individuare le relazioni di trasporto che afferiscono ad ogni ambito territoriale. Qualora il percorso di una relazione interessi il territorio di più sub-bacini, la relazione stessa è attribuita al sub-bacino nel quale si svolgono le prevalenti percorrenze chilometriche.

4.1. Sub-bacino di Fondo Valle

Si conferma la necessità di un servizio di trasporto pubblico su gomma lungo la direttrice compresa tra Aosta - Pont-Saint-Martin - Ivrea con funzione di integrazione oraria e di percorso rispetto al servizio di trasporto ferroviario presente sulla relazione Aosta - Pont-Saint-Martin - Ivrea (Chivasso - Torino).

¹ Si ricorda che i Regolamenti citati definiscono la nozione di obbligo si servizio come obblighi di esercizio, di trasporto e tariffario. *L'obbligo di esercizio* è quello imposto alle imprese di trasporto (mediante concessione o autorizzazione) al fine di garantire un esercizio di trasporto conforme a determinate norme di continuità, di regolarità e capacità. *L'obbligo di trasporto* è quello fatto alle imprese di trasporto di accettare e di effettuare qualsiasi trasporto di persone o di cose a prezzi e condizioni di trasporto determinati. *L'obbligo tariffario* è quello imposto alle imprese di applicare prezzi stabiliti od omologati dalle pubbliche autorità, in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa (art. 2). A compensazione degli obblighi imposti alle imprese la Pubblica Amministrazione riconosce un corrispettivo. Il corrispettivo, così come la definizione delle caratteristiche dei servizi sono oggetto del Contratto di Servizio Pubblico (art. 14).

été précisé ci-dessus, les services d'intérêt régional sont ceux au sujet desquels la Région est compétente :

- en matière économique et financière, compte tenu des engagements de dépenses fixés par le budget régional et des limites financières imposées par ce dernier dans le secteur des transports ;
- en matière de planification de l'offre de transport, compte tenu des objectifs, des limites financières et de l'efficacité de la dépense dans ce secteur ; il s'agit là d'aspects qui sont étroitement liés à l'ensemble des politiques et des actions menées par l'Administration publique dans les domaines de la gestion des déplacements au moyen de véhicules individuels et de la localisation de la population, des services et des structures touristiques ;
- en matière de réglementation des rapports entre l'Administration régionale et les sociétés de transport ;
- en matière de suivi des services. Lorsque ces derniers sont attribués par marché public, leur suivi permet à l'Administration régionale d'acquiescer les compétences nécessaires pour négocier avec les personnes privées et de vérifier l'efficacité des services et les dépenses régionales.

Pour ce qui est de l'organisation de l'offre de services, le nouveau plan établit les liaisons afférentes à chaque périmètre. Lorsque l'une de ces liaisons concerne plusieurs périmètres, elle relève du périmètre dans lequel le plus grand nombre de kilomètres est parcouru.

4.1. Périmètre du fond de la vallée principale

Il y a lieu de confirmer la nécessité d'instituer un service de transport public sur route le long de la vallée principale et de l'axe Aoste - Pont-Saint-Martin - Ivrea, en vue de compléter, du point de vue des horaires et des parcours, le service de transport sur rail existant sur l'axe Aoste - Pont-Saint-Martin - Ivrea (Chivasso - Turin).

¹ Il est rappelé qu'au sens des règlements susmentionnés les obligations en cause sont les suivantes: obligation d'exercice, obligation de transport et obligation tarifaire. L'obligation d'exercice est imposée aux sociétés de transport (qui œuvrent sur la base de concessions ou d'autorisations) afin qu'un service du transport conforme à certains standards de continuité, de régularité et de débit soit garanti. L'obligation de transport contraint les sociétés d'accepter et d'effectuer tout transport de personnes ou de marchandises aux prix et aux conditions établies. Du fait de l'obligation tarifaire, les sociétés sont tenues d'appliquer - en contraste avec leur intérêt commercial - les prix fixés et homologués par les instances publiques (art. 2). À titre de compensation des obligations susdites, l'Administration publique attribue aux sociétés de transport une rémunération qui, tout comme la définition des caractéristiques des services, fait l'objet du contrat de service (art. 14).

Tale servizio, a sostegno della domanda di mobilità espressa dai comuni minori della Bassa Valle (da Pont-Saint-Martin a Châtillon) e dell'area intermedia (da Châtillon ad Aosta), e volto a garantire le relazioni di scambio tra i centri minori della direttrice e i principali poli urbani attrattori di mobilità.

I criteri seguiti nella definizione dei servizi sono:

- cadenzamento dell'offerta di trasporto lungo la direttrice di fondovalle tra Aosta – Pont-Saint-Martin – Ivrea (ferro+bus);
- servizi in appuntamento alle stazioni di Aosta, Châtillon, Verrès e Pont-Saint-Martin;
- funzione di raccolta e distribuzione della domanda del servizio automobilistico di fondovalle lungo le tratte intermedie tra le stazioni FS.

Servizi automobilistici :

Il servizio automobilistico destinato a soddisfare la domanda di mobilità lungo il fondovalle è svolto dalla seguente relazione :

1. *Aosta – Pont-Saint-Martin – Ivrea.* Il servizio automobilistico dovrà integrare l'offerta del servizio ferroviario della linea Aosta – Pont-Saint-Martin – Ivrea (Chivasso – Torino), conseguendo un cadenzamento ogni 30 minuti circa sulla relazione stessa (ferro + bus).

Le service en question, destiné à satisfaire la demande de mobilité des communes mineures de la basse et de la moyenne vallée (de Pont-Saint-Martin à Châtillon et de Châtillon ad Aoste), vise à assurer les échanges entre les centres moins importants de la ligne et les principaux pôles d'attraction des déplacements.

Les services ont été identifiés de façon à ce que soient assurées :

- la desserte cadencée le long de l'axe de fond de vallée Aoste – Pont-Saint-Martin – Ivree (rail + route) ;
- les correspondances aux gares d'Aoste, Châtillon, Verrès et Pont-Saint-Martin ;
- la localisation des points de destination et de départ des services automobiles sur les tronçons de route compris entre les gares des chemins de fer.

Services automobiles

Le service automobile devant satisfaire la demande de déplacements du fond de la vallée principale est effectué le long de l'axe suivant :

1. *Aoste – Pont-Saint-Martin – Ivree :* ce service automobile est censé compléter l'offre du service ferroviaire effectué sur la ligne Aoste – Pont-Saint-Martin – Ivree (Chivasso – Turin), de manière à assurer, sur cet axe, le passage de moyens de transports collectifs (train + bus) environ toutes les 30 minutes.

Sub-bacino di fondo valle: offerta dei servizi di interesse regionale.

<i>Relazione</i>	<i>Funzione</i>	<i>n. giorni esercizio (massimo)</i>	<i>Percorrenza massima autorizzabile km</i>
Aosta – Pont-Saint-Martin – Ivrea	forza/integrazione FS	364	
Totale			850.000

Périmètre du fond de la vallée principale : offre de services d'intérêt régional

<i>Liaison</i>	<i>Fonction</i>	<i>Nombre max. de jours d'exercice</i>	<i>Kilométrage maximum autorisable</i>
Aoste – Pont-Saint-Martin – Ivree	ligne principale complément du rail	364	
Total			850 000

4.2. Sub-bacino di Alta Valle

Il sub-bacino di Alta Valle è definito dal sistema territoriale dei comuni localizzati lungo la direttrice di fondovalle tra Villeneuve e Pré-Saint-Didier e da quelli delle direttrici

4.2. Périmètre de la haute vallée

Le périmètre de la haute vallée comprend le territoire des communes situées le long de la vallée principale, de Villeneuve à Pré-Saint-Didier, et des vallées latérales (Cour-

lateral di : Courmayeur, La Thuile, Valgrisenche, Val di Rhêmes e Valsavarenche.

L'offerta di trasporto pubblico di interesse regionale comprende:

- servizi ferroviari Aosta – Pré-Saint-Didier;
- servizi automobilistici.

I criteri seguiti nella definizione dei servizi sono:

- cadenzamento dell'offerta di trasporto lungo la direttrice di fondovalle tra Courmayeur e Aosta; servizi ferroviari ed automobilistici ;
- individuazione dei servizi feeder in adduzione al servizio di fondovalle (La Thuile – Pré-Saint-Didier; Courmayeur – Pré-Saint-Didier e Valdigne);
- servizi di adduzione al polo di Aosta dalle vallate laterali (Valsavarenche, Val di Rhêmes e Valgrisenche). L'orario dei servizi dovrà essere definito in modo da rispondere alla domanda sistematica generata dai comuni, ad esempio, la domanda casa-scuola, e alla domanda di più lunga distanza attraverso servizi in appuntamento (ferro/bus) alla stazione FS di Aosta;
- individuazione di una quota di servizi da destinare alle aree urbane di Courmayeur e La Thuile, definiti dall'Amministrazione regionale d'intesa con l'Amministrazione comunale, in coerenza con gli eventuali strumenti di pianificazione comunali (es.: Piano Urbano del Traffico).

Servizi automobilistici :

I servizi automobilistici destinati a soddisfare la domanda di mobilità del sub-bacino sono definiti dalle seguenti relazioni:

- *Aosta – Courmayeur.* Il servizio automobilistico dovrà integrare l'offerta di servizi ferroviari della linea Aosta – Pré-Saint-Didier, conseguendo un cadenzamento ogni 30 minuti circa sulla relazione stessa (ferro + bus);
- *Pré-Saint-Didier – Courmayeur*, in appuntamento a Pré-Saint-Didier con il servizio FS. L'offerta è a servizio delle frazioni di Palleusieux e Verrand. Le corse di ambito locale, quelle sulla relazione Aosta – Courmayeur e quelle tra la Valdigne e Courmayeur approssimano l'offerta di servizi sulla tratta comune Courmayeur – Pré-Saint-Didier a quella rilevabile sulle relazioni di forza;
- *La Thuile – Pré-Saint-Didier*, e suo attestamento alla Stazione FS di Pré-Saint-Didier in appuntamento con servizi FS e Bus (Aosta – Pré-Saint-Didier);

mateur, La Thuile, Valgrisenche, Val de Rhêmes, Valsavarenche).

L'offre de transports publics d'intérêt régional comprend :

- les services ferroviaires Aoste – Pré-Saint-Didier ;
- les services automobiles.

Les services ont été identifiés de façon à ce que soient assurés :

- la desserte cadencée le long de l'axe de fond de vallée Courmayeur – Aoste (rail + route) ;
- l'identification des services tributaires du service du fond de vallée (La Thuile – Pré-Saint-Didier ; Courmayeur – Pré-Saint-Didier et Valdigne) ;
- les services reliant les vallées latérales (Valsavarenche, Val de Rhêmes et Valgrisenche) au pôle d'Aoste. L'horaire de ces services devra être établi de manière à ce que soient satisfaites et la demande de transports systématiques – du domicile à l'école, par exemple – et la demande de déplacements sur des distances plus importantes, notamment par des correspondances à la gare des chemins de fer d'Aoste (rail + route) ;
- un certain nombre de services desservant les aires urbaines de Courmayeur et de La Thuile, identifiés de concert par la Région et les Administrations communales concernées, compte tenu des éventuels documents de planification communaux (plan des déplacements urbains, etc.).

Services automobiles

Les services automobiles devant satisfaire la demande de déplacements du périmètre de la haute vallée sont effectués le long des lignes suivantes :

- *Aoste – Courmayeur* : ce service automobile est censé compléter l'offre de services ferroviaires effectués sur la ligne Aoste – Pré-Saint-Didier, de manière à assurer, sur cet axe, le passage de moyens de transports collectifs (train + bus) environ toutes les 30 minutes ;
- *Pré-Saint-Didier – Courmayeur* : ce service en correspondance – à la gare des chemins de fer de Pré-Saint-Didier – est censé desservir les hameaux de Palleusieux et de Verrand. C'est ainsi que les services d'intérêt local reliant Courmayeur et Pré-Saint-Didier le long du trajet commun aux lignes Aoste – Courmayeur et Valdigne – Courmayeur sont presque aussi nombreux que les services exécutés sur les lignes principales ;
- *La Thuile – Pré-Saint-Didier* : ce service assurera, à la gare des chemins de fer de Pré-Saint-Didier, la correspondance avec les services ferroviaires et les bus ;

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - <i>Aosta – Valgrisenche</i>, in appuntamento ad Aosta con i servizi FS e bus; - <i>Aosta – Val di Rhêmes</i>, in appuntamento ad Aosta con i servizi FS e bus; - <i>Aosta – Valsavarenche</i>, in appuntamento ad Aosta con i servizi FS e bus; - <i>Pré-Saint-Didier – Morgex – La Salle – Derby</i>, in appuntamento con i servizi FS e Bus alla stazione di Pré-Saint-Didier. Parte delle corse giorno verranno estese fino a Courmayeur; - <i>relazioni interne a Courmayeur</i>, al fine di tenere in conto della specificità locale delle relazioni e dell'adozione da parte del comune di Courmayeur di uno strumento di pianificazione (ad esempio, PUT). Il pacchetto di servizi (percorrenze annue), lasciato alla decisione locale, è riportato nella tabella. Servizi aggiuntivi a quelli più sopra definiti rientreranno nella tipologia dei servizi integrativi a quelli TPL (cfr. L.R. 29/97); - <i>relazioni interne a La Thuile</i>. Il pacchetto di servizi (percorrenze annue) lasciato alla decisione locale è riportato nella tabella. Servizi aggiuntivi a quelli più sopra definiti rientreranno nella tipologia dei servizi integrativi a quelli TPL (cfr. L.R. 29/97). | <ul style="list-style-type: none"> - <i>Aoste – Valgrisenche</i> : correspondance à Aoste avec les services ferroviaires et les bus ; - <i>Aoste – Val de Rhêmes</i> : correspondance à Aoste avec les services ferroviaires et les bus ; - <i>Aoste – Valsavarenche</i> : correspondance à Aoste avec les services ferroviaires et les bus ; - <i>Pré-Saint-Didier – Morgex – La Salle – Derby</i> : ce service assurera, à la gare des chemins de fer de Pré-Saint-Didier, la correspondance avec les services ferroviaires et les bus ; une partie des transports journaliers atteindra même Courmayeur ; - <i>lignes à l'intérieur du territoire de Courmayeur</i> : elles devront tenir compte de la particularité des liaisons à l'échelon local ainsi que des documents de planification éventuellement adoptés par l'Administration communale (plan des déplacements urbains, par exemple). L'établissement du kilométrage annuel y afférent est du ressort de la Commune (cf. tableau). Des services complémentaires peuvent être prévus au sens de la LR n° 29/1997 ; - <i>lignes à l'intérieur du territoire de La Thuile</i> : le kilométrage annuel du ressort de la Commune est indiqué au tableau ci-dessous. Des services complémentaires peuvent être prévus au sens de la LR n° 29/1997. |
|--|--|

Sub-bacino di Alta Valle: offerta dei servizi di interesse regionale.

<i>Relazione</i>	<i>Funzione</i>	<i>n. giorni esercizio (massimo)</i>	<i>Percorrenza massima autorizzabile km</i>
Aosta – Courmayeur	forza	364	
Courmayeur – Pré-Saint-Didier	feeder	364	
La Thuile – Pré-Saint-Didier	feeder	364	
Derby – Morgex – Pré-Saint-Didier	feeder	364	
Aosta – Valgrisenche – Bonne	diretto	364	
Aosta – Valsavarenche	diretto	364	
Aosta – Introd – Rhêmes N. D.	diretto	364	
Courmayeur (Amm.ne com.)	locale		200.000
La Thuile (Amm.ne com.)	locale		11.000
Totale			1.130.000

La quota chilometrica assegnata alla gestione delle Amministrazioni comunali, valutata la validità dei progetti presentati dalle stesse, potrà essere aggiornata nel rispetto delle percorrenze chilometriche del sub-bacino.

Périmètre de la haute vallée : offre de services d'intérêt régional

<i>Liaison</i>	<i>Fonction</i>	<i>Nombre max. de jours d'exercice</i>	<i>Kilométrage maximum autorisable</i>
Aoste – Courmayeur	ligne principale	364	
Courmayeur – Pré-Saint-Didier	ligne tributaire	364	
La Thuile – Pré-Saint-Didier	ligne tributaire	364	
Derby – Morgex – Pré-Saint-Didier	ligne tributaire	364	
Aoste – Valgrisenche – Bonne	ligne directe	364	
Aoste – Valsavarenche	ligne directe	364	
Aoste – Introd – Rhêmes-Notre-Dame	ligne directe	364	
Courmayeur (Administration communale)	ligne locale		200 000
La Thuile (Administration communale)	ligne locale		11 000
Total			1 130 000

Le quota de kilométrage dont la gestion sera attribuée aux Administrations communales, sur évaluation de la validité des projets présentés par celles-ci, pourra être mis à jour dans le respect du kilométrage total du périmètre.

4.3. Sub-bacino di Centro Valle

Il sub-bacino di Centro Valle è definito dal sistema territoriale dei comuni localizzati lungo la direttrice di fondovalle tra Saint-Pierre e Nus (esclusi Aosta e comuni limitrofi) e da quelli delle valli laterali del Gran San Bernardo, della Valpelline e di Cogne. Nel sub-bacino di Centro Valle rientra l'eventuale collegamento tra il Capoluogo regionale e gli insediamenti abitativi delle frazioni alte del Comune di Gressan che gravitano intorno al comprensorio sciistico di Pila.

L'offerta di trasporto pubblico di interesse regionale comprende:

- servizi ferroviari lungo il fondovalle Aosta – Pré-Saint-Didier e Aosta – Chivasso;
- servizi automobilistici.

I criteri seguiti nella definizione dei servizi sono:

- servizi di adduzione al polo di Aosta dalle vallate laterali (Gran San Bernardo, Valpelline, Cogne). L'orario dei servizi dovrà essere definito in modo da rispondere alla domanda sistematica, generata dai comuni (es. domanda casa-scuola), e alla domanda di più lunga distanza attraverso servizi in appuntamento (ferro/bus) alla stazione FS di Aosta;
- servizi nelle aree di Nus, Saint-Marcel, Fénis, Chambave, Villeneuve e Aymavilles. Il potenziamento dei servizi sul fondovalle dovrà essere coordinato con i servizi lungo la direttrice Aosta- Pont-Saint-Martin – Ivrea, sia automobilistici sia ferroviari. In altri termini, sulle tratte comuni, il servizio di ambito locale dovrà svolgere un ruolo più capillare di acquisizione e distribuzione della domanda sul territorio. Inoltre, la fermata ferroviaria di Nus, bari-

4.3. Périmètre de la vallée centrale

Le périmètre de la vallée centrale comprend le territoire des communes situées le long de la vallée principale, de Saint-Pierre à Nus (exception faite d'Aoste et des communes limitrophes) et des communes des vallées latérales du Grand-Saint-Bernard, de Valpelline et de Cogne. L'éventuelle liaison entre le chef-lieu régional et les hameaux de la commune de Gressan qui gravitent autour du domaine skiable de Pila sera du ressort du périmètre en question.

L'offre de transports publics d'intérêt régional comprend :

- les services ferroviaires Aoste – Pré-Saint-Didier et Aoste – Chivasso ;
- les services automobiles.

Les services ont été identifiés de façon à ce que soient assurés :

- les liaisons entre les vallées latérales (Grand-Saint-Bernard, Valpelline, Cogne) et le pôle d'Aoste. L'horaire de ces services devra être établi de manière à ce que soient satisfaites et la demande de transports systématiques (du domicile à l'école, par exemple) et la demande de déplacements sur des distances plus importantes, notamment par des correspondances à la gare des chemins de fer d'Aoste (rail + route) ;
- les liaisons dans les zones de Nus, Saint-Marcel, Fénis, Chambave, Villeneuve et Aymavilles. Les services le long de la vallée centrale devront être coordonnés avec les services automobiles et ferroviaires de l'axe Aoste – Pont-Saint-Martin – Ivrea. En d'autres termes, sur les tronçons de ligne communs, le service à l'échelon local devra répondre d'une manière plus capillaire à la demande de mobilité sur le territoire. De plus, l'arrêt des trains à

centrica tra Aosta e Châtillon, dovrà essere riconsiderata alla luce dei nuovi orari ferroviari da impostarsi all'inizio dell'anno 2000, al termine dei lavori già previsti sull'infrastruttura ferroviaria. L'analisi dei dati forniti dal processo di integrazione tariffaria consentirà di valutare l'opportunità di estendere progressivamente il numero di treni con fermata alla stazione in questione;

- individuazione di una quota di servizi da destinare all'area di Cogne, definiti dall'Amministrazione regionale d'intesa con l'Amministrazione comunale, pianificati in coerenza con gli eventuali strumenti di pianificazione adottati (ad es.: Piano Urbano del Traffico).

Servizi automobilistici :

I servizi automobilistici destinati a soddisfare la domanda di mobilità del sub-bacino riguardano:

1. Le valli laterali (Gran San Bernardo, Valpelline), in cui l'offerta di trasporto è definita dai soli servizi automobilistici sulle seguenti relazioni:
 - Aosta – Saint-Rhémy-en-Bosses (Gran San Bernardo), in appuntamento ad Aosta con i servizi FS e bus;
 - Aosta – Allein, in appuntamento ad Aosta con i servizi FS e bus;
 - Aosta – Valpelline – Bionaz, in appuntamento ad Aosta con i servizi FS e bus;
 - Valpelline – Ollomont, in appuntamento a Valpelline con la relazione Aosta-Valpelline-Bionaz;
 - Aosta – Doues, in appuntamento ad Aosta con i servizi FS e bus.
2. L'area compresa tra Aosta, Saint-Marcel, Nus, Fénis e Chambave, in cui ai servizi dell'area si sommano i servizi automobilistici del fondovalle (Aosta – Pont-Saint-Martin – Ivrea) e quelli ferroviari sulla medesima relazione. In particolare i servizi automobilistici nell'area sono:
 - Aosta – Nus – Fénis, in appuntamento ad Aosta con i servizi FS e bus. Parte dell'offerta sulla relazione verrà prolungata fino a Châtillon, collegando Chambave e Pontey ;
 - Aosta – Saint-Marcel – Nus (Saint-Barthélemy), in appuntamento con la relazione Aosta – Pont-Saint-Martin – Ivrea di fondovalle e con la relazione Aosta – Nus -Fénis²;

² Il doppio appuntamento a Nus, con il servizio di fondovalle più rapido e con il servizio di ambito più locale, è a servizio delle relazioni dirette su Aosta e di quelle con destinazione nei centri minori (Quart, ecc.).

Nus – à mi-chemin entre Aoste et Châtillon – devra être établi sur la base des horaires ferroviaires qui seront fixés au début de l'an 2000, après l'achèvement des travaux prévus sur l'infrastructure ferroviaire. L'analyse des données issues du processus d'intégration tarifaire permettra d'évaluer la possibilité d'augmenter progressivement le nombre des trains s'arrêtant à la gare en question;

- un certain nombre de services desservant la zone de Cogne, identifiés de concert par l'Administration régionale et la commune concernée, compte tenu des éventuels documents de planification communaux (plan des déplacements urbains, etc.).

Services automobiles

Les services automobiles devant satisfaire la demande de déplacements du périmètre en cause desservent :

1. Les vallées latérales (Grand-Saint-Bernard, Valpelline), où l'offre de transports se concrétise uniquement par des services automobiles le long des lignes suivantes :
 - Aoste – Saint-Rhémy-en-Bosses (Grand-Saint-Bernard) : correspondance à Aoste avec les services ferroviaires et les bus ;
 - Aoste – Allein : correspondance à Aoste avec les services ferroviaires et les bus ;
 - Aoste – Valpelline – Bionaz : correspondance à Aoste avec les services ferroviaires et les bus ;
 - Valpelline – Ollomont : correspondance à Valpelline avec la liaison Aoste – Valpelline – Bionaz ;
 - Aoste – Doues, correspondance à Aoste avec les services ferroviaires et les bus ;
2. La zone comprise entre Aoste, Saint-Marcel, Nus, Fénis et Chambave, dans laquelle les services de zone s'ajoutent aux services automobiles du fond de vallée (Aoste – Pont-Saint-Martin – Ivree) et aux services ferroviaires sur le même axe. Les services automobiles desservant cette zone sont les suivants :
 - Aoste – Nus – Fénis : correspondance à Aoste avec les services ferroviaires et les bus. Cette ligne sera prolongée jusqu'à Châtillon et desservira Chambave et Pontey ;
 - Aoste – Saint-Marcel – Nus (Saint-Barthélemy) : correspondance avec les liaisons Aoste – Pont-Saint-Martin – Ivree et Aoste – Nus – Fénis² ;

² La double correspondance à Nus avec le service du fond de la vallée centrale, plus rapide, et avec le service local, facilitera les liaisons avec Aoste et les centres mineurs (Quart, etc.).

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> – Aosta – Saint-Christophe – Quart Villefranche – Ville sur Nus, in appuntamento ad Aosta con i servizi FS e bus. <p>3. L'area compresa tra Aosta e Villeneuve, in cui, ai servizi dell'area si sommano i servizi automobilistici della relazione Courmayeur – Aosta e quelli ferroviari della linea Aosta – Pré-Saint-Didier. In particolare i servizi automobilistici nell'area sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aosta – Saint-Pierre (collina); – Aosta – Saint-Nicolas. <p>4. Ed infine la valle laterale di Cogne:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aosta – Cogne, in appuntamento ad Aosta con i servizi FS e bus; – relazioni interne al comune di Cogne. Il pacchetto di servizi (percorrenze annue) lasciato alla decisione locale, dovrà essere coerente con gli eventuali strumenti di pianificazione adottati dal Comune. La quota di servizi (percorrenze annue) lasciata alla decisione locale è riportata nella tabella. Servizi aggiuntivi a quelli più sopra definiti rientreranno nella tipologia dei servizi integrativi a quelli TPL (cfr. L.R. 29/97). | <ul style="list-style-type: none"> – Aoste – Saint-Christophe – Quart Villefranche – Ville sur Nus : correspondance à Aoste avec les services ferroviaires et les bus ; <p>3. La zone comprise entre Aoste et Villeneuve, dans laquelle les services de zone s'ajoutent aux services automobiles de la liaison Courmayeur – Aoste et aux services ferroviaires de la ligne Aoste – Pré-Saint-Didier. Les services automobiles desservant cette zone sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aoste – Saint-Pierre (colline) ; – Aoste – Saint-Nicolas ; <p>4. La vallée latérale de Cogne :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aoste – Cogne : correspondance à Aoste avec les services ferroviaires et les bus ; – liaisons à l'intérieur du territoire de la commune de Cogne. Le kilométrage annuel (cf. tableau) est du ressort de la commune qui doit tenir compte des documents de planification éventuellement adoptés. Des services complémentaires peuvent être prévus au sens de la LR n° 29/1997. |
|---|---|

Sub-bacino di Centro Valle: offerta dei servizi di interesse regionale.

<i>Relazione</i>	<i>Funzione</i>	<i>n. giorni esercizio (massimo)</i>	<i>Percorrenza massima autorizzabile km</i>
Aosta – Saint-Rhémy en Bosses (G.S. Bernardo)	diretto	364	
Allein – Gignod (in appuntamento a Gignod)	feeder	306	
Aosta – Valpelline-Bionaz	diretto	364	
Valpelline – Ollomont	feeder	364	
Aosta – Doues	diretto	306	
Aosta – Nus – Fénis con prolungamento a Chambave, Pontey e Châtillon	diretto	306	
Aosta – Saint-Marcel – Nus – Saint-Barthélemy	feeder	306	
Aosta – Saint-Christophe – Quart V. – Ville-Sur-Nus	diretto	306	
Aosta – collina Saint-Pierre	feeder	364	
Aosta – Saint-Nicolas	feeder	364	
Aymavilles – Ozein – Villeneuve	diretto	208	
Aosta – Cogne	diretto	364	
Cogne (Amm.ne com)	locale		21.000
Totale			1.100.000

La quota chilometrica assegnata alla gestione delle Amministrazioni comunali, valutata la validità dei progetti presentati dalle stesse, potrà essere aggiornata nel rispetto delle percorrenze chilometriche del sub-bacino.

Périmètre de la vallée centrale : offre de services d'intérêt régional

<i>Liaison</i>	<i>Fonction</i>	<i>Nombre max. de jours d'exercice</i>	<i>Kilométrage maximum autorisable</i>
Aoste – Saint-Rhémy-en-Bosses (Grand-Saint-Bernard)	ligne directe	364	
Allein – Gignod (correspondance à Gignod)	ligne tributaire	306	
Aoste – Valpelline – Bionaz	ligne directe	364	
Valpelline – Ollomont	ligne tributaire	364	
Aoste – Doues	ligne directe	306	
Aoste – Nus – Fénis avec prolongement à Pontey, Chambave et Châtillon	ligne directe	306	
Aoste – Saint-Marcel – Nus – Saint-Barthélemy	ligne tributaire	306	
Aoste – Saint-Christophe – Quart V. – Ville-sur-Nus	ligne directe	306	
Aoste – colline de Saint-Pierre	ligne tributaire	364	
Aoste – Saint-Nicolas	ligne tributaire	364	
Aymavilles – Ozein – Villeneuve	ligne directe	208	
Aoste – Cogne	ligne directe	364	
Cogne (administration communale)	ligne locale		21 000
Total			1 100 000

Le quota de kilométrage dont la gestion sera attribuée aux Administrations communales, sur évaluation de la validité des projets présentés par celles-ci, pourra être mis à jour dans le respect du kilométrage total du périmètre.

4.4. Sub-bacino di Aosta e cintura

Il sub-bacino di Aosta e cintura è definito dall'area urbana di Aosta (Aosta e frazioni), dai comuni contermini localizzati lungo la direttrice di fondovalle (da Sarre a Quart) e dai centri urbani di : Jovençon, Gressan, Charvensod, Pollein, Brissogne, Gignod e Roisan.

I criteri seguiti nella definizione dei servizi sono:

- relazioni tra i comuni del sub-bacino ed il polo di Aosta di tipo sub-urbano ;
- estensione del servizio ai giorni festivi (inizialmente in via sperimentale) per meglio soddisfare, laddove necessario, le esigenze della clientela;
- individuazione di una quota di servizi da destinare all'area urbana di Aosta definiti dall'Amministrazione regionale d'intesa con l'Amministrazione comunale. Tali servizi sono pianificati dall'Amministrazione comunale in coerenza con lo strumento di pianificazione (Piano Urbano del Traffico).

Servizi automobilistici :

L'offerta di trasporto pubblico su gomma di interesse regionale è definita dalle seguenti relazioni:

- *Brissogne – Pollein – Aosta;*

4.4. Périmètre d'Aoste et des communes limitrophes

Le périmètre d'Aoste et des communes limitrophes comprend l'aire urbaine d'Aoste (Aoste et ses hameaux), les communes limitrophes situées le long de l'axe du fond de la vallée centrale (de Sarre à Quart) et les centres urbains de Jovençon, Gressan, Charvensod, Pollein, Brissogne, Gignod et Roisan.

Les services ont été identifiés de façon à ce que soient assurés :

- les liaisons suburbaines entre les communes du périmètre et le pôle d'Aoste ;
- les services de transport pendant les jours fériés (à titre expérimental au début), afin de mieux satisfaire, là où cela s'avère nécessaire, les exigences de la clientèle ;
- un certain nombre de services desservant l'aire urbaine d'Aoste, identifiés de concert par la Région et l'Administration communale concernée, compte tenu du document de planification communal (plan des déplacements urbains).

Services automobiles :

Les services automobiles devant satisfaire la demande de déplacements du périmètre en cause sont effectués le long des lignes suivantes :

- *Brissogne – Pollein – Aoste ;*

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Aymavilles – Aosta – Saint-Christophe; - Jovençan – Gressan – Aosta; - Roisan – Porossan – Aosta; - Sarre – Aosta (Beauregard); - Aosta – Saint-Christophe – Quart; - Aosta – Excenex – Planet ; - Aosta – Saint-Christophe (Senin – Sorreley); - Gignod (Variney) – Aosta – Charvensod ; - relazioni interne ad Aosta. Tenuto conto della specificità locale delle relazioni e della redazione del PUT da parte del Comune di Aosta, si ritiene di poter definire un quantitativo massimo di percorrenze/anno da destinare all'organizzazione dei servizi di trasporto nell'area comunale. Servizi aggiuntivi a quelli più sopra definiti rientrano nella tipologia dei servizi integrativi a quelli TPL (cfr. L.R. 29/97). | <ul style="list-style-type: none"> - Aymavilles – Aoste – Saint-Christophe ; - Jovençan – Gressan – Aoste ; - Roisan – Porossan – Aoste ; - Sarre – Aoste (Beauregard) ; - Aoste – Saint-Christophe – Quart ; - Aoste – Excenex – Planet ; - Aoste – Saint-Christophe (Senin – Sorreley) ; - Gignod (Variney) – Aoste – Charvensod ; - lignes à l'intérieur de la ville d'Aoste : compte tenu des particularités locales des liaisons et du plan des déplacements urbains adopté par la commune, il est possible de fixer un kilométrage annuel maximum aux fins de l'organisation des services de transport dans la zone communale. Des services complémentaires peuvent être prévus au sens de la LR n° 29/1997. |
|--|---|

Sub-bacino di Aosta e cintura: offerta dei servizi di interesse regionale.

<i>Relazione</i>	<i>Funzione</i>	<i>n. giorni esercizio (massimo)</i>	<i>Percorrenza massima autorizzabile km</i>
Neyran (Brissogne) – Pollein – Aosta	suburbano	360	
Aymavilles – Aosta – Saint-Christophe	suburbano	360	
Sarre – Aosta – Beauregard	suburbano	360	
Variney (Gignod) – Aosta – Charvensod	suburbano	360	
Jovençan – Gressan – Aosta	suburbano	360	
Roisan – Porossan-Aosta	suburbano	360	
AO (cimitero) – Saint-Christophe – Quart	suburbano	360	
Aosta – Excenex – Planet	suburbano	360	
Aosta – Senin – Sorreley (Saint-Christophe)	suburbano	360	
Aosta (Amm.ne com.)	urbano		300.000
Totale			1.600.000

La quota chilometrica assegnata alla gestione delle Amministrazioni comunali, valutata la validità dei progetti presentati dalle stesse, potrà essere aggiornata nel rispetto delle percorrenze chilometriche del sub-bacino.

Périmètre d'Aoste et des communes limitrophes : offre de services d'intérêt régional

<i>Liaison</i>	<i>Fonction</i>	<i>Nombre max. de jours d'exercice</i>	<i>Kilométrage maximum autorisable</i>
Neyran (Brissogne) – Pollein – Aoste	ligne suburbaine	360	
Aymavilles – Aoste – Saint-Christophe	ligne suburbaine	360	
Sarre – Aoste – Beauregard	ligne suburbaine	360	
Variney (Gignod) – Aoste – Charvensod	ligne suburbaine	360	
Jovençon – Gressan – Aoste	ligne suburbaine	360	
Roisan – Porossan – Aoste	ligne suburbaine	360	
Aoste (cimetière) – Saint-Christophe – Quart	ligne suburbaine	360	
Aoste – Excenex – Planet	ligne suburbaine	360	
Aoste – Senin – Sorreley (Saint-Christophe)	ligne suburbaine	360	
Aoste (Administration communale)	ligne urbaine		300 000
Total			1 600 000

Le quota de kilométrage dont la gestion sera attribuée aux Administrations communales, sur évaluation de la validité des projets présentés par celles-ci, pourra être mis à jour dans le respect du kilométrage total du périmètre.

4.5. Sub-bacino di Media Valle

Il sub-bacino di Media Valle risulta definito dagli ambiti territoriali dei poli urbani di Châtillon e di Saint-Vincent, dai comuni del fondovalle (da Nus a Montjovet) e dalla valle laterale della Valtournenche.

L'offerta di trasporto pubblico di interesse regionale comprende:

- servizi ferroviari Aosta – Chivasso;
- servizi automobilistici.

I criteri seguiti nella definizione dei servizi sono:

- cadenzamento dell'offerta di trasporto lungo la direttrice di fondovalle tra Aosta – Pont-Saint-Martin – Ivrea (ferro+bus);
- individuazione dei servizi feeder in adduzione ai poli di Châtillon e Saint-Vincent;
- servizi diretti per la valle laterale cadenzati;
- individuazione di una quota di servizi da destinare al Comune di Valtournenche, definiti dall'Amministrazione regionale d'intesa con l'Amministrazione comunale, pianificati in coerenza con gli eventuali strumenti di pianificazione adottati (ad es.: Piano Urbano del Traffico).

Servizi automobilistici :

I servizi automobilistici destinati a soddisfare la domanda di mobilità del sub-bacino riguardano le seguenti relazioni:

- *Châtillon – Valtournenche (Breuil-Cervinia)*, servizio cadenzato in appuntamento alla stazione di Châtillon con

4.5. Périmètre de la moyenne vallée

Le périmètre de la moyenne vallée comprend les territoires des pôles urbains de Châtillon et de Saint-Vincent, des communes du fond de la vallée centrale (de Nus à Montjovet) et de la vallée latérale de Valtournenche.

L'offre de transports publics d'intérêt régional comprend :

- les services ferroviaires Aoste – Chivasso ;
- les services automobiles.

Les services ont été identifiés de façon à ce que soient assurés :

- la desserte cadencée le long de l'axe de fond de vallée Aoste – Pont-Saint-Martin – Ivree (rail + route) ;
- l'identification des services tributaires à destination des pôles de Châtillon et de Saint-Vincent ;
- des services directs cadencés desservant la vallée latérale ;
- un certain nombre de services desservant la commune de Valtournenche, identifiés de concert par la Région et l'Administration communale concernée, compte tenu des éventuels documents de planification communaux (plan des déplacements urbains, etc.).

Services automobiles :

Les services automobiles devant satisfaire la demande de déplacements du périmètre de la moyenne vallée sont effectués le long des lignes suivantes :

- *Châtillon – Valtournenche (Breuil-Cervinia)* : service cadencé en correspondance, à la gare des chemins de fer

- | | |
|--|---|
| <p>il servizio FS (Aosta – Pont-Saint- Martin – Chivasso – Torino) e con il servizio automobilistico di fondovalle;</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Châtillon – Antey-Saint-André – Torgnon</i>, oltre alle corse svolte per soddisfare la domanda casa-scuola le restanti corse dovranno prevedere l'integrazione (oraria e funzionale) dei servizi a Châtillon con FS e bus; – <i>Antey-Saint-André – La Magdeleine</i>, in appuntamento ad Antey-Saint-André con Châtillon – Cervinia o con Châtillon – Antey-Saint-André – Torgnon; – <i>Verrayes – Saint-Denis – Chambave – Pontey – Châtillon</i>, in appuntamento con i servizi FS e bus a Châtillon; – <i>Saint-Vincent – Col de Joux</i>; – <i>Châtillon – Emarèse (Sommarèse)</i>; – <i>Saint-Vincent – Châtillon – Châtillon Fs – Pontey</i>. | <p>de Châtillon, avec les services ferroviaires (Aoste – Pont-Saint-Martin – Chivasso – Turin) et les services automobiles du fond de la vallée centrale ;</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Châtillon – Antey-Saint-André – Torgnon</i> : ce service doit satisfaire essentiellement les exigences de mobilité école/domicile. De plus, l'intégration (du point de vue des horaires et du fonctionnement) de ce service et des services ferroviaires et automobiles à Châtillon doit être prévue ; – <i>Antey-Saint-André – La Magdeleine</i>, en correspondance, à Antey-Saint-André, avec les lignes Châtillon – Cervinia ou Châtillon – Antey-Saint-André – Torgnon ; – <i>Verrayes – Saint-Denis – Chambave – Pontey – Châtillon</i>, en correspondance, à Châtillon, avec les services ferroviaires et les bus ; – <i>Saint-Vincent – Col de Joux</i> ; – <i>Châtillon – Émarèse (Sommarèse)</i> ; – <i>Saint-Vincent – Châtillon – Châtillon (gare des chemins de fer) – Pontey</i>. |
|--|---|

Sub-bacino di Media Valle: offerta dei servizi di interesse regionale.

<i>Relazione</i>	<i>Funzione</i>	<i>n. giorni esercizio (massimo)</i>	<i>Percorrenza massima autorizzabile km</i>
Châtillon – Breuil-Cervinia	diretto	364	
Châtillon – Antey-Saint-André-Torgnon	diretto	364	
Antey-Saint-André – La Magdeleine	feeder	364	
Saint-Vincent – Châtillon – Châtillon Fs – Pontey	feeder	364	
Châtillon – Emarèse (Sommarèse)	feeder	312	
Saint-Vincent – Col de Joux	feeder	312	
Verrayes – Saint-Denis – Chambave – Pontey – Châtillon	feeder	364	
Valtournenche	locale		42.000
Totale			700.000

La quota chilometrica assegnata alla gestione delle Amministrazioni comunali, valutata la validità dei progetti presentati dalle stesse, potrà essere aggiornata nel rispetto delle percorrenze chilometriche del sub-bacino.

Périmètre de la moyenne vallée : offre de services d'intérêt régional

<i>Liaison</i>	<i>Fonction</i>	<i>Nombre max. de jours d'exercice</i>	<i>Kilométrage maximum autorisable</i>
Châtillon – Breuil-Cervinia	ligne directe	364	
Châtillon – Antey-Saint-André – Torgnon	ligne directe	364	
Antey-Saint-André – La Magdeleine	ligne tributaire	364	
Saint-Vincent – Châtillon – Châtillon (gare des chemins de fer) – Pontey	ligne tributaire	364	
Châtillon – Émarèse (Sommarèse)	ligne tributaire	312	
Saint-Vincent – Col de Joux	ligne tributaire	312	
Verrayes – Saint-Denis – Chambave – Pontey – Châtillon	ligne tributaire	364	
Valtournenche	ligne locale		42 000
Total			700 000

Le quota de kilométrage dont la gestion sera attribuée aux Administrations communales, sur évaluation de la validité des projets présentés par celles-ci, pourra être mis à jour dans le respect du kilométrage total du périmètre.

4.6. Sub-bacino di Bassa Valle

Il sub-bacino di Bassa Valle è definito dai centri urbani del fondovalle da Montjovet a Pont-Saint-Martin, nonché dalle valli laterali della Val d'Ayas, della Valle di Gressoney e della Valle di Champorcher.

L'offerta di trasporto pubblico di interesse regionale comprende:

- servizi ferroviari Aosta – Chivasso;
- servizi automobilistici.

I criteri seguiti nella definizione dei servizi sono:

- cadenzamento dell'offerta di trasporto lungo la direttrice di fondovalle tra Aosta-Pont-Saint-Martin – Ivrea (ferro+bus);
- individuazione dei servizi feeder in adduzione ai poli di Verrès e Pont-Saint-Martin;
- servizi diretti per le valli laterali cadenzati;
- individuazione di una quota di servizi da destinare al Comune di Ayas, definiti dall'Amministrazione regionale d'intesa con l'Amministrazione comunale, pianificati in coerenza con gli eventuali strumenti di pianificazione adottati (ad es.: Piano Urbano del Traffico).

Servizi automobilistici :

Il sub-bacino di Bassa Valle è definito dai centri urbani del fondovalle da Montjovet a Pont-Saint-Martin, nonché dalle Valli laterali della Val d'Ayas, della Valle di Gressoney e della Valle di Champorcher.

4.6. Périmètre de la basse vallée

Le périmètre de la basse vallée comprend les centres urbains du fond de la vallée principale, de Montjovet à Pont-Saint-Martin, ainsi que les vallées latérales d'Ayas, de Gressoney et de Champorcher.

L'offre de transports publics d'intérêt régional comprend :

- les services ferroviaires Aoste – Chivasso ;
- les services automobiles.

Les services ont été identifiés de façon à ce que soient assurés :

- la desserte cadencée le long de l'axe de fond de vallée entre Aoste, Pont-Saint-Martin et Ivree (rail + route) ;
- l'identification des services tributaires à destination des pôles de Verrès et de Pont-Saint-Martin ;
- les services directs cadencés desservant les vallées latérales ;
- un certain nombre de services desservant la commune d'Ayas, identifiés de concert par la Région et l'Administration communale concernée, compte tenu des éventuels documents de planification communaux (plan des déplacements urbains, etc.).

Services automobiles :

Le périmètre de la basse vallée comprend les centres urbains du fond de la vallée centrale, de Montjovet à Pont-Saint-Martin, ainsi que les vallées latérales d'Ayas, de Gressoney et de Champorcher.

I servizi automobilistici destinati a soddisfare la domanda di mobilità del sub-bacino riguardano le seguenti relazioni:

- Verrès – Champoluc, cadenzato in appuntamento a Verrès con il servizio FS (Aosta – Pont-Saint-Martin – Chivasso – Torino) e bus;
- Pont-Saint-Martin – Gressoney-La-Trinité, servizio cadenzato in appuntamento alla stazione di Pont-Saint-Martin con il servizio FS (Aosta – Pont-Saint-Martin – Chivasso – Torino) e bus;
- Hône – Champorcher, oltre alle corse svolte per soddisfare la domanda casa-scuola, le restanti corse dovranno prevedere l'integrazione (oraria e funzionale) dei servizi a Hône;
- Pont-Saint-Martin – Perloz – Marine Fey, oltre alle corse svolte per soddisfare la domanda casa-scuola le restanti corse dovranno prevedere l'integrazione (oraria e funzionale) dei servizi a Pont-Saint-Martin;
- Pont-Saint-Martin – Ivery – Fabiole;
- Hône – Arnad – Issogne – Verrès – Champdepraz – Montjovet (circolare), oltre alle corse svolte per soddisfare la domanda casa-scuola le restanti corse dovranno prevedere l'integrazione (oraria e funzionale) dei servizi a Verrès;
- Hône – Donnas – Pont-Saint-Martin – Carema – Airale, oltre alle corse svolte per soddisfare la domanda casa-scuola le restanti corse dovranno prevedere l'integrazione (oraria e funzionale) dei servizi a Pont-Saint-Martin.

Les services automobiles devant satisfaire la demande de déplacements du périmètre de la basse vallée sont effectués le long des lignes suivantes :

- Verrès – Champoluc : service cadencé en correspondance, à la gare des chemins de fer de Verrès, avec les services ferroviaires (Aoste – Pont-Saint-Martin – Chivasso – Turin) et les bus ;
- Pont-Saint-Martin – Gressoney-La-Trinité : service cadencé en correspondance, à la gare des chemins de fer de Pont-Saint-Martin, avec les services ferroviaires (Aoste – Pont-Saint-Martin – Chivasso – Turin) et les bus ;
- Hône – Champorcher : ce service doit essentiellement satisfaire les exigences de mobilité école/domicile. De plus, l'intégration (du point de vue des horaires et du fonctionnement) de ce service et des services ferroviaires et automobiles à Hône doit être prévue ;
- Pont-Saint-Martin – Perloz – Marine Fey : ce service doit essentiellement satisfaire les exigences de mobilité école/domicile. De plus, l'intégration (du point de vue des horaires et du fonctionnement) de ce service et des services ferroviaires et automobiles à Pont-Saint-Martin doit être prévue ;
- Pont-Saint-Martin – Ivery – Fabiole ;
- Hône – Arnad – Issogne – Verrès – Champdepraz – Montjovet (circuit) : ce service doit essentiellement satisfaire les exigences de mobilité école/domicile. De plus, l'intégration (du point de vue des horaires et du fonctionnement) de ce service et des services ferroviaires et automobiles à Châtillon doit être prévue;
- Hône – Donnas – Pont-Saint-Martin – Carema – Airale : ce service doit essentiellement satisfaire les exigences de mobilité école/domicile. De plus, l'intégration (du point de vue des horaires et du fonctionnement) de ce service et des services ferroviaires et automobiles à Pont-Saint-Martin doit être prévue ;

Sub-bacino di Bassa Valle: offerta dei servizi di interesse regionale.

Relazione	Funzione	n. giorni esercizio (massimo)	Percorrenza massima autorizzabile km
Verrès – Champoluc	diretto	364	
Pont-Saint-Martin – Gressoney-La-Trinité	diretto	364	
Hône – Champorcher	feeder	364	
Hône – Arnad – Issogne – Verrès – Champdepraz – Montjovet	feeder	364	
Hône – Donnas – Pont-Saint-Martin – Carema – Airale	feeder	364	
Pont-Saint-Martin – Perloz – Marine Fey	feeder	364	
Pont-Saint-Martin – Ivery – Fabiole	feeder	364	
Ayas	locale		21.000
Totale			1.200.000

La quota chilometrica assegnata alla gestione delle Amministrazioni comunali, valutata la validità dei progetti presentati dalle stesse, potrà essere aggiornata nel rispetto delle percorrenze chilometriche del sub-bacino.

Périmètre de la basse vallée : offre de services d'intérêt régional

<i>Liaison</i>	<i>Fonction</i>	<i>Nombre max. de jours d'exercice</i>	<i>Kilométrage maximum autorisable</i>
Verrès – Champoluc	ligne directe	364	
Pont-Saint-Martin – Gressoney-La-Trinité	ligne directe	364	
Hône – Champorcher	ligne tributaire	364	
Hône – Arnad – Issogne – Verrès – Champdepraz – Montjovet	ligne tributaire	364	
Hône – Donnas – Pont-Saint-Martin – Carema – Airale	ligne tributaire	364	
Pont-Saint-Martin – Perloz – Marine Fey	ligne tributaire	364	
Pont-Saint-Martin – Ivery – Fabiole	ligne tributaire	364	
Ayas	ligne locale		21 000
Total			1 200 000

Le quota de kilométrage dont la gestion sera attribuée aux Administrations communales, sur évaluation de la validité des projets présentés par celles-ci, pourra être mis à jour dans le respect du kilométrage total du périmètre.

4.7. Collegamenti a impianti fissi.

Il Piano riconosce, tra i servizi di interesse regionale, i collegamenti a fune così come indicato dalla L.R. 29/97 (Capo III art. 51).

Gli impianti a fune aventi funzione di TPL sono:

- Telecabina «Aosta-Pila»;
- Funivia bifune «Buisson – Chamois»;
- Telecabina «Champoluc – Crest»;
- Funicolare terrestre – cremagliera di Saint-Vincent.

Inoltre, la prossima apertura della tramvia intercomunale Cogne – Charémoz – Cerise, permetterà l'interscambio tra la telecabina Aosta – Pila e la tramvia stessa, finalizzato a collegare le stazioni turistiche di Pila e di Cogne, in vista della creazione di un unico e più ampio comprensorio turistico. Per la tramvia si propone il proseguimento delle opere, con particolare attenzione alla sicurezza in galleria, e uno strumento (contratto) per l'affidamento della gestione.

4.8. Relazioni esterne alla Regione

Le relazioni tra la Regione ed il resto del territorio nazionale sono garantite dai servizi ferroviari che, a tale scopo, dovranno essere ridefiniti puntando su due aspetti:

- velocizzazione dei percorsi e comfort del servizio;
- incremento dell'offerta sulle relazioni di lunga distanza.

4.7. Service de transport assuré par des remontées mécaniques

Au sens de la LR n° 29/1997 (Chapitre III – art. 51), le présent plan reconnaît la qualité de services d'intérêt régional aux remontées mécaniques ci-après :

- Télécabine Aoste – Pila ;
- Téléphérique bicâble Buisson – Chamois ;
- Télécabine Champoluc – Crest ;
- Funiculaire à crémaillère de Saint-Vincent.

De plus, l'ouverture prochaine du tramway intercommunal Cogne – Charémoz – Cerise permettra, d'une part, l'échange avec la télécabine Aoste – Pila et d'autre part, grâce à la liaison des deux stations touristiques concernées, la mise en place d'un domaine touristique unique et bien plus vaste. Pour ce qui est de la ligne de tramway, le présent plan propose la continuation des travaux, avec une attention particulière pour la sécurité dans le tunnel, et la conclusion d'un contrat pour ce qui est de la gestion de cette infrastructure.

4.8. Liaisons extérieures à la région

Les liaisons entre la Vallée d'Aoste et le reste du territoire national sont assurées par les services ferroviaires qui doivent faire l'objet d'une révision visant notamment :

- la diminution des temps de parcours et l'amélioration du confort du service ;
- l'augmentation de l'offre dans le secteur des transports à longue distance.

A fronte di una più marcata specializzazione del servizio ferroviario sulle relazioni di lunga distanza Aosta – Torino e Aosta – Chivasso – Milano sembra manifestarsi l'esigenza di fornire un collegamento tra la Regione e gli aeroporti di Torino Caselle e Milano Malpensa.

Relazioni Aosta – Aeroporti di Torino (Caselle) e Milano (Malpensa).

In via preliminare, va rammentato che non esiste attualmente alcun collegamento tra Aosta e l'aeroporto di Malpensa, mentre con Caselle sono già in esercizio due coppie di corse giornaliere.

Riguardo a queste ultime, le indicazioni espresse da numerosi operatori turistici, nonché l'analisi svolta per verificarne l'efficacia, hanno reso evidente l'esigenza di rivedere l'impostazione di tale collegamento, in ordine al quale, esistono peraltro significativi elementi di incertezza.

In primo luogo, è infatti insufficiente la stima della domanda «potenziale» soddisfatta dai servizi che, attualmente, sembra riguardare soprattutto gli spostamenti turistici di tipo individuale o per piccoli gruppi, mentre la domanda turistica gestita dagli operatori turistici (gruppi organizzati) utilizza servizi di autonoleggio per compiere gli spostamenti dall'aeroporto ai centri turistici della Valle.

In secondo luogo, le informazioni disponibili sulla relazione Aosta – Caselle evidenziano una condizione di elevata inefficacia del servizio, pur a fronte di un notevole impegno finanziario per la Pubblica Amministrazione, pari a un sussidio di 167.431 lire a passeggero servito.

Tenuto conto di quanto sopra evidenziato, risulta indispensabile ipotizzare l'organizzazione di un servizio non fondato su linee in concessione, ma che preveda una diretta iniziativa e un maggior coinvolgimento degli operatori turistici e dell'autotrasporto regionali allo scopo di creare una struttura (eventualmente su base consortile) in grado di gestire il servizio stesso in modo flessibile e proporzionato alla domanda, anche mediante l'istituzione di una idonea centrale di prenotazione, utilizzabile sia dagli operatori del turismo organizzato che dagli utenti finali, ad esempio grazie all'attivazione di numeri verdi o opportune presenze su Internet ed altri simili canali telematici.

L'accennata iniziativa, potrà fruire di un sostegno da parte della Regione nel quadro degli interventi destinati alla promozione dell'offerta turistica valdostana, in armonia con la specifica vigente normativa regionale.

La soluzione indicata risulta, d'altro canto, la sola praticabile per quanto riguarda il collegamento con l'aeroporto di Malpensa, in quanto, ai sensi della vigente normativa, l'Amministrazione regionale non ha le competenze per istituire un servizio di linea.

Si può in ogni caso ritenere che, la creazione di una struttura unica per la gestione dei servizi a chiamata su entrambi gli aeroporti potrà offrire significativi vantaggi sotto il profi-

En sus d'une plus grande spécialisation du service ferroviaire sur les lignes à longue distance Aoste – Turin et Aoste – Chivasso – Milan, il y a lieu de prévoir une liaison entre la Vallée d'Aoste et les aéroports Caselle de Turin et Malpensa de Milan.

Liaisons Aoste – Aéroports de Turin (Caselle) et de Milan (Malpensa).

Il faut tout d'abord rappeler qu'il n'existe actuellement aucune liaison entre Aoste et l'aéroport de Malpensa ; en revanche, deux allers retours journaliers Aoste – Caselle sont assurés.

L'analyse effectuée pour vérifier l'efficacité de cette liaison, ainsi que les indications fournies par de nombreux opérateurs touristiques font ressortir la nécessité de revoir l'organisation de cette ligne dont le maintien fait l'objet, par ailleurs, de plusieurs doutes.

En premier lieu, la demande potentielle relative à ce service est estimée insuffisante ; actuellement, cette ligne n'assure que les déplacements touristiques de personnes isolées ou de petits groupes, vu que les opérateurs touristiques font appel à des services de location de véhicules pour les déplacements des groupes entre l'aéroport et les centres touristiques valdôtains.

En deuxième lieu, les informations collectées au sujet de la ligne Aoste – Caselle mettent en évidence son haut degré d'inefficacité et ce, malgré l'effort financier considérable de l'Administration publique, qui équivaut à une subvention de 167 431 L par passager transporté.

Sur la base des considérations ci-dessus, il s'avère donc indispensable d'envisager un service ne comportant pas de lignes en concession, mais bien la mobilisation et l'intervention directe des opérateurs touristiques et des entreprises de transports automobiles œuvrant dans la région, dans le but de mettre en place une structure (s'il y a lieu un consortium) en mesure de gérer ce service d'une manière flexible et proportionnée à la demande. Au nombre des initiatives envisageables figurent l'institution d'une centrale de réservation pouvant être utilisée aussi bien par les professionnels du tourisme organisé que par les usagers, l'activation de numéros verts et la création de sites sur Internet ou sur d'autres réseaux télématiques similaires.

Ce projet pourra bénéficier d'un concours de la Région dans le cadre des mesures destinées à la promotion de l'offre touristique valdôtaine, conformément aux dispositions régionales en vigueur en la matière.

Cette solution semble, par ailleurs, être la seule solution possible pour ce qui est de la liaison avec l'aéroport de Malpensa, car, au sens de la législation en vigueur, l'Administration régionale n'est pas compétente à l'effet de mettre en place un service régulier.

En tout état de cause, la création d'une structure unique pour la gestion des services à la demande à destination des deux aéroports ne devrait pas manquer d'avoir des retombées

lo dell'economicità e dell'efficienza complessiva dei servizi stessi.

Sino a quando tale soluzione non potrà essere concretamente attuata, risulta comunque indispensabile mantenere in esercizio il collegamento attualmente esistente con l'aeroporto di Caselle. L'esercizio di quest'ultima linea sarà affidato al concessionario del sub-bacino all'interno del quale ricadono le prevalenti percorrenze chilometriche e la contribuzione regionale sarà pari al corrispettivo previsto per l'esercizio delle linee rientranti nel sub-bacino medesimo.

5. SERVIZI INTEGRATIVI AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

I servizi integrativi ai servizi TPL sono individuati dalla Legge Regionale (L.R. 29/97) sulla base di una pluralità di modalità; si va dai tradizionali servizi di linea ai più innovativi servizi a chiamata, ed ancora a modalità di trasporto ibride più prossime alle caratteristiche del modo di trasporto individuale che a quello pubblico (contratti in assuntoria, car-pool, car-sharing).

L'elemento di novità introdotto con i servizi integrativi consiste nel:

- riconoscere che una componente di offerta di trasporto abbia caratteristiche di variabilità: temporale (stagionalità dei servizi), di percorso, di organizzazione, ecc., in funzione della quantità di domanda da soddisfare e delle sue caratteristiche;
- riconoscere che una componente dell'offerta di trasporto in regione possa essere definita sulla base delle esigenze locali e quindi pianificata in accordo tra Regione-EE.LL.;
- associare alla decisione di programmazione dell'offerta aggiuntiva ai servizi TPL la responsabilità finanziaria dei soggetti promotori (enti locali, operatori, associazioni), ciò al fine di innalzare l'efficacia dei servizi.

Il Piano promuove l'attivazione di servizi integrativi come valido strumento teso al completamento dell'offerta dei servizi di trasporto nell'area regionale.

Principali tipologie di servizi:

Servizi ski bus/ trek bus

Si tratta dei servizi organizzati in ambito locale per rispondere alle esigenze di mobilità della componente turistica della domanda. Tali servizi sono:

1. proposti dagli enti locali, aziende di promozione turistica, associazione di operatori;
2. finanziati congiuntamente dalla Regione e dai soggetti proponenti.

Per questi servizi il Piano propone di porre alla base dell'erogazione del contributo regionale:

positives du point de vue de l'économicité et de l'efficacité globale de ces services.

Tant que ce projet ne se concrétisera pas, il est indispensable de maintenir la liaison existante avec l'aéroport de Caselle. Ce service sera assuré par le concessionnaire du périmètre concerné par la plus grande partie de la ligne et la subvention régionale sera équivalente à la rémunération prévue pour l'exploitation des lignes du ressort du périmètre en cause.

5. SERVICES COMPLÉMENTAIRES

Les services complémentaires prévus par la loi régionale n° 29/1997 sont multiples: services réguliers traditionnels; services innovants, tels que les services à la demande; services atypiques dont les caractéristiques se rapprochent davantage de celle du transport individuel, tels que les services en adjudication, les services de car-pool et de car-sharing.

Ces services sont aménagés compte tenu des principes suivants:

- variabilité d'une partie de l'offre de transports en fonction de la demande à satisfaire et de ses caractéristiques: durée (services saisonniers), itinéraires, organisation, etc.;
- établissement d'une partie de l'offre de transport dans la région en fonction des exigences locales et planification de celle-ci de concert par la Région et les collectivités locales;
- responsabilité financière des sujets qui planifient des services complémentaires (collectivités locales, opérateurs, associations) en vue de l'amélioration de l'efficacité de ces services.

Le présent plan encourage la mise en place de services complémentaires en tant qu'instruments susceptibles de compléter l'offre de services de transport dans la région.

Principaux types de services:

Services de ski-bus et de trek-bus

Il s'agit de services organisés à l'échelon local afin de satisfaire aux exigences de mobilité de la clientèle touristique. Ces services:

1. Sont proposés par les collectivités locales, les agences de promotion touristique et les associations d'opérateurs touristiques;
2. Sont financés conjointement par l'Administration régionale et les sujets qui ont proposé l'initiative.

Pour ce type de services, le présent plan propose que tout concours financier de la Région soit subordonné:

- la definizione di un programma di esercizio integrato con i servizi TPL che dovrà tenere conto degli orari, dei percorsi e degli attestamenti dei servizi esistenti;
- la chiara riconoscibilità dei livelli di efficienza della spesa pubblica e di efficacia del servizio (domanda servita) attraverso la messa a disposizione, da parte dei soggetti proponenti, delle informazioni quantitative di domanda e offerta dei singoli servizi ;
- la coerenza con le azioni di integrazione tariffaria promosse a livello regionale.

I comprensori (ed i centri) a vocazione turistica potenzialmente interessati all'introduzione dei servizi turistici sono:

- Comprensorio Monte Bianco: Courmayeur, La Thuile, Valdigne;
- Comprensorio Gran Paradiso: Cogne;
- Area di Aosta: Gressan (Pila) e Gran San Bernardo;
- Comprensorio Cervino: Valtourneche, Torgnon;
- Comprensorio Monte Rosa: Brusson, Ayas, Gressoney.

I servizi potranno essere estesi ad altre aree turistiche che presentino rilevanti necessità di mobilità.

Servizi specifici

Si tratta di servizi volti a soddisfare le specifiche esigenze di mobilità di lavoratori (grandi, medie aziende) e di studenti delle scuole medie secondarie.

Tali servizi sono eserciti dalle società concessionarie dei servizi di linea dei relativi sub-bacini, previa deliberazione della Giunta regionale che autorizza il servizio ed eroga un corrispettivo pari al corrispettivo chilometrico previsto dal contratto di servizio del sub-bacino.

L'istituzione di tali servizi è subordinata :

1. alla verifica che le esigenze espresse dalla domanda (lavoratori/studenti) non possano essere soddisfatte dalle relazioni o dagli orari dei servizi di trasporto pubblico locale già presenti ;
2. alla verifica dell'utenza da servire, effettuata quantificando gli spostamenti relativi all'origine e destinazione del viaggio;
3. alla ricerca della modalità di trasporto economicamente più vantaggiosa. Le possibili alternative organizzative sono così individuate :
 - nell'impiego di autobus, laddove la domanda espressa giustifichi l'impiego di un mezzo di linea ;

- à l'élaboration d'un plan d'exercice des services en cause qui tiennent compte des horaires, des itinéraires et des terminus des services existants ;
- à la mise à disposition, par les sujets qui proposent les services, des données quantitatives sur la demande et l'offre y afférentes, afin qu'il soit possible de connaître les niveaux d'efficacité de la dépense publique et des services eux-mêmes (nombre d'usagers desservis) ;
- à la conformité des services avec les mesures d'intégration tarifaire envisagées à l'échelon régional.

Les zones et les centres à vocation touristique potentiellement concernés par la mise en place de services complémentaires sont les suivants :

- zone du Mont-Blanc : Courmayeur, La Thuile, Valdigne ;
- zone du Grand-Paradis : Cogne ;
- zone d'Aoste : Gressan (Pila) et Grand-Saint-Bernard ;
- zone du Cervin : Valtourneche et Torgnon ;
- zone du Mont-Rose : Brusson, Ayas, Gressoney.

Ce type de services pourra être également prévu dans toutes les autres zones touristiques caractérisées par une demande considérable de mobilité.

Services spécifiques

Il s'agit de services visant à satisfaire les exigences spécifiques des travailleurs des petites, moyennes et grandes entreprises, ainsi que des élèves des écoles secondaires du premier et du deuxième degré.

Ces services sont assurés par les sociétés concessionnaires des services réguliers des périmètres de leur ressort, sur délibération du Gouvernement régional qui autorise le service et le versement d'une rémunération équivalant au montant kilométrique prévu par le contrat de service relatif au périmètre.

La création de ces services est subordonnée :

1. À la constatation du fait que les itinéraires et les horaires des services de transport public local déjà existants ne répondent pas aux nécessités des travailleurs et des élèves ;
2. À la vérification du nombre d'usagers concernés, par la quantification des déplacements (origine et destination) ;
3. À la recherche du mode de transport le plus avantageux du point de vue économique. Les solutions possibles sont les suivantes :
 - utilisation d'autobus, si la demande justifie le recours à un service régulier ;

- nell'introduzione di contratti in assuntoria con gli operatori del settore o a misure tese ad incentivare l'organizzazione del car pooling, qualora la domanda espressa non giustifichi l'impiego di un mezzo di linea.

Le linee di autobus per esigenze specifiche o locali di trasporto studenti, lavoratori ed altre categorie di cittadini di rilevanza regionale, sono attualmente così individuate:

- Pont-Saint-Martin – Châtillon (studentesca)
- Vert – Pont-Saint-Martin (studentesca)
- Aymavilles – Villeneuve (studentesca)
- Grand Brissogne – Villair de Quart (studentesca)
- Aosta – Scarmagno (operaia)
- Verrès – Scarmagno (operaia)
- Verrès – San Bernardo (operaia)
- Banchette – Hône – Banchette (operaia)
- Villeneuve – Aosta – Verrès – Arnad (operaia e studentesca)

Servizi di Taxi – bus

Si tratta di servizi di limitata percorrenza, convenzionati con la Pubblica Amministrazione, finalizzati a soddisfare esigenze di mobilità di tipo urbano e suburbano, in giorni o zone non servite dal trasporto pubblico di linea. I servizi di taxi-bus sono eserciti dai titolari di servizio di taxi o noleggio con conducente. La Giunta regionale è autorizzata a stipulare apposite convenzioni con i titolari dei servizi di taxi o noleggio con conducente per stabilire le modalità di svolgimento dei servizi, i costi, le tariffe e l'onere a carico della Regione che non può comunque superare il 30% del costo complessivo concordato di un viaggio.

6. MISURE COMPLEMENTARI AL PIANO

La gestione del Piano richiede la definizione di misure complementari individuate:

1. nell'affinamento degli strumenti di regolamentazione, monitoraggio, gestione del Piano e di controllo della spesa da parte della Pubblica Amministrazione;
2. nell'introduzione di elementi di innovazione nell'organizzazione dei servizi in grado di incrementare la qualità dell'offerta del trasporto pubblico, quali:

- recours à des services en adjudication sur la base de contrats passés avec les opérateurs du secteur ou bien adoption de mesures visant à encourager l'organisation de services de car-pool, si la demande ne justifie pas la mise en place d'un service régulier.

Les lignes d'autobus destinées à satisfaire aux besoins en mobilité des élèves, des travailleurs ou d'autres catégories de citoyens à l'échelon local sont identifiées comme suit :

- Pont-Saint-Martin – Châtillon (élèves)
- Vert – Pont-Saint-Martin (élèves)
- Aymavilles – Villeneuve (élèves)
- Grand-Brissogne – Villair de Quart (élèves)
- Aoste – Scarmagno (travailleurs)
- Verrès – Scarmagno (travailleurs)
- Verrès – San Bernardo (travailleurs)
- Banchette – Hône – Banchette (travailleurs)
- Villeneuve – Aoste – Verrès – Arnad (travailleurs et élèves)

Service de taxi-bus

Il s'agit de services à kilométrage limité, effectués aux termes d'une convention avec l'administration publique et visant à satisfaire les exigences de mobilité du type urbain et suburbain pendant des jours ou dans des zones où les transports publics réguliers ne sont pas assurés. Les services de taxi-bus sont effectués par les titulaires des services de taxi ou de location de véhicules avec conducteur. Le Gouvernement régional est autorisé à passer des conventions avec les titulaires des services de taxi ou de location de véhicules avec conducteur afin d'établir les modalités de déroulement desdits services, les coûts, les tarifs et les frais à la charge de la Région, frais qui ne peuvent, en tout état de cause, dépasser 30 p. 100 du coût global établi pour un voyage.

6. MESURES COMPLÉMENTAIRES

La gestion du présent plan nécessite la mise au point des mesures complémentaires ci-après :

1. Amélioration des outils de réglementation, de suivi et de gestion du plan ainsi que de contrôle des dépenses par l'administration publique ;
2. Introduction, dans l'organisation des services, d'éléments innovants en mesure d'améliorer la qualité de l'offre de transports publics, à savoir :

- i) l'integrazione funzionale, oraria e tariffaria dei servizi;
- ii) le informazioni rese all'utenza abituale e potenziale (turistica), giocate sia rispetto alla riconoscibilità dell'offerta di trasporto collettivo (accessibilità ai servizi), sia in ambito regionale che nei nodi esterni alla Regione, quali cerniere della relazione con la Valle (cfr. aeroporti nazionali ed internazionali del Nord Italia, Stazioni FS di Torino e Milano);
- iii) l'aumento del comfort dei mezzi, da perseguire attraverso l'acquisizione di mezzi compatibili per caratteristiche tecniche e dimensionali ai percorsi ed ai livelli di domanda;
- iv) l'impiego di mezzi innovativi e a più elevata compatibilità ambientale nelle aree urbane (cfr. veicoli elettrici) e di quelli a più elevata sensibilità ambientale (cfr. veicoli a basse emissioni, ibridi, ecc.); tale linea d'azione va perseguita attraverso l'avvio di sperimentazioni concordate tra l'Amministrazione regionale e le amministrazioni locali.

6.1. Regolazione

La L.R. 29/97 «Norme in materia di servizi di trasporto pubblico di linea» stabilisce gli strumenti adottati dall'Amministrazione regionale nella regolazione del rapporto con gli operatori per la produzione dei servizi di trasporto pubblico. Gli strumenti individuati riguardano:

- la procedura concorsuale per l'affidamento dei servizi, mediante gara d'appalto procedura ristretta (art. 10) e le norme per il suo espletamento;
- il Contratto di Servizio tra la Pubblica Amministrazione e il soggetto affidatario dei servizi, quale strumento di definizione delle modalità di svolgimento dei servizi (quantità, qualità, monitoraggio dei servizi, ecc.) e del corrispettivo economico riconosciuto dalla Pubblica Amministrazione all'affidatario dei servizi, entrambi risultanti dalla procedura concorsuale (artt. 8 e 13).

La Legge Regionale stabilisce inoltre la tipologia dei servizi offerti in ambito regionale, individuandone le caratteristiche, le competenze di programmazione e finanziarie della Pubblica Amministrazione. Mentre allo strumento di pianificazione (Piano di Bacino di Traffico e suoi aggiornamenti) è affidato il compito di individuare i servizi automobilistici di carattere regionale ed i principali servizi integrativi.

6.2. Monitoraggio del processo di pianificazione

L'attività di monitoraggio del processo di pianificazione rappresenta uno degli aspetti di rilievo dell'attività della Pubblica Amministrazione. Tale attività è attuata mediante l'acquisizione, l'elaborazione e l'analisi delle informazioni quantitative riferite alla produzione ed all'utilizzo dei servizi.

- i) Intégration du point de vue du fonctionnement, des horaires et des tarifs des services ;
- ii) Amélioration de l'information des usagers habituels et potentiels (touristes) pour ce qui est de la visibilité de l'offre de transports en commun (accessibilité aux services) et ce, aussi bien dans la région que dans les centres situés hors de celle-ci qui jouent un rôle de charnière dans les liaisons avec la Vallée d'Aoste (aéroports nationaux et internationaux du Nord de l'Italie, gares ferroviaires de Turin et de Milan) ;
- iii) Amélioration du confort des véhicules, grâce à l'achat de matériel adéquat – pour ce qui est des caractéristiques techniques et des dimensions – aux itinéraires et à la demande de mobilité ;
- iv) Utilisation de matériel moderne, et plus compatible avec l'environnement, dans les zones urbaines (v. véhicules électriques) et dans les zones sensibles du point de vue environnemental (véhicules à émissions réduites, véhicules hybrides, etc.) ; cette initiative doit se concrétiser dans la mise en route d'expérimentations décidées de concert par l'Administration régionale et les collectivités locales.

6.1. Réglementation

La LR n° 29/1997, portant dispositions en matière de services de transports publics réguliers, établit les outils utilisés par l'Administration régionale pour la réglementation des rapports avec les opérateurs chargés de la fourniture des services de transport en commun, à savoir :

- les appels d'offres restreints (art. 10), en vue de l'attribution des services, et leurs modalités de déroulement ;
- le contrat de service entre l'administration publique et le concessionnaire, en tant qu'instrument de détermination des modalités de déroulement des services (quantité, qualité, suivi, etc.) et de la rémunération que l'administration publique verse au concessionnaire, le concessionnaire et la rémunération étant établis marché public (articles 8 et 13).

La loi régionale en question fixe entre autres les types et les caractéristiques des services offerts à l'échelon régional, ainsi que les compétences de l'administration publique en matière de programmation et de financement. En revanche, l'identification des services automobiles à l'échelon régional et des principaux services complémentaires est assurée par le document de planification (plan des déplacements urbains et non urbains et ses mises à jour).

6.2. Suivi du processus de planification

Le suivi du processus de planification représente un des aspects essentiels de l'activité de l'administration publique. Ce suivi est assuré grâce à la collecte, au traitement et à l'analyse des informations sur la production et l'utilisation des services du point de vue quantitatif.

Il Contratto di Servizio, stipulato tra la Regione e l'azienda di trasporto, è lo strumento che definisce sia la natura delle informazioni quantitative di domanda/offerta di trasporto, sia le modalità di trasferimento di tali informazioni dall'azienda alla Regione.

6.3. La Carta dei Servizi

La Carta dei Servizi (cfr. Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27.01.94 «Principi sull'erogazione dei servizi pubblici») è un documento con il quale l'azienda erogatrice di un servizio pubblico assume un impegno nei confronti dei cittadini/clienti: nel fornire determinati livelli di prestazione, nel definire un rapporto chiaro e diretto con il cittadino e nel garantire forme di tutela in caso di servizi non adeguati. La sopra citata Direttiva definisce i seguenti principi fondamentali, a cui si deve uniformare l'erogazione dei servizi pubblici:

- eguaglianza tra le diverse aree geografiche e fra le diverse categorie di utenti con adeguamento, in particolare, alle esigenze dei clienti portatori di handicap;
- imparzialità dei soggetti erogatori nei confronti degli utenti;
- continuità e regolarità nell'erogazione del servizio;
- diritto di scelta fra diversi soggetti erogatori, ove possibile;
- partecipazione del cittadino alla prestazione del servizio pubblico sia per tutelarne il diritto alla corretta erogazione del servizio, sia per favorirne la collaborazione con i soggetti erogatori;
- efficienza ed efficacia: l'erogazione del servizio pubblico deve essere finalizzata al raggiungimento degli obiettivi di efficienza, cioè di un buon rapporto tra risorse impiegate e servizi erogati, ed efficacia, cioè di un giusto grado di soddisfazione delle esigenze degli utenti.

Alla luce di quanto sopra, la Carta deve rappresentare, per il cliente del servizio pubblico, l'inizio di un nuovo rapporto di comunicazione con l'azienda, nel quale egli rivesta un ruolo di responsabilità. La Carta consentirà, in tal modo, di garantire la possibilità di controllo del servizio erogato attraverso gli indicatori di qualità, presentati come strumenti concreti per il monitoraggio delle prestazioni dell'azienda.

6.4. Integrazione funzionale/oraria

Il tema dell'integrazione è assunto dal Piano di Bacino di Traffico quale fattore di innovazione dell'offerta dei servizi nell'area regionale. Si tratta indubbiamente di un'area di attività ancora debolmente sviluppata nel contesto regionale, la cui funzione strategica è riconosciuta e confermata dalle proposte avanzate dall'attività di aggiornamento del Piano, individuando due aree prioritarie di intervento:

Le contrat de service passé entre la Région et la société de transport est l'instrument qui définit aussi bien la nature des informations relatives à la demande et à l'offre de transport que les modalités de transmission de ces informations à la Région.

6.3. La charte des services

La charte des services (v. la directive du président du Conseil des ministres du 27 janvier 1994 «Principes sur la fourniture des services publics») est un document par lequel l'établissement qui fournit un service public s'engage, vis-à-vis des citoyens/clientes, à assurer des prestations d'un niveau qualitatif et quantitatif donné, à instaurer un rapport clair et direct avec les citoyens et à les sauvegarder au cas où les services fournis s'avèreraient inadéquats. La directive susmentionnée fixe les principes fondamentaux ci-après, qui doivent être respectés lors de la fourniture de services publics:

- égalité des différentes zones géographiques et des différentes catégories d'usagers et adaptation des services aux exigences des usagers et notamment des personnes handicapées;
- impartialité des établissements qui fournissent les services vis-à-vis des usagers;
- continuité et régularité des services;
- droit du citoyen de choisir – lorsque cela est possible – entre différents sujets fournissant les services;
- mobilisation du citoyen en vue de sa collaboration avec les sujets chargés des services en cause, aux fins de la sauvegarde du droit de celui-ci à la fourniture correcte des services;
- efficience et efficacité: la fourniture des services publics doit viser la réalisation des objectifs d'efficience (rapport correct entre les ressources utilisées et les services fournis) et d'efficacité (degré convenable de satisfaction des exigences des usagers).

À la lumière des considérations ci-dessus, la charte en question doit représenter, pour le client, le début d'un nouveau rapport avec l'établissement qui fournit les services, rapport dans le cadre duquel il joue un rôle actif. Grâce à cette charte, il sera donc possible de contrôler le service fourni par le biais des indicateurs de qualité, qui représentent des instruments concrets de suivi des prestations.

6.4. Intégration du point de vue du fonctionnement et des horaires

Dans le cadre du plan des déplacements urbains et non urbains, la question de l'intégration est un élément innovant de l'offre des services à l'échelon régional. Il s'agit sans aucun doute d'un secteur d'activité encore faiblement développé à l'échelon régional, mais dont la fonction stratégique est reconnue et confirmée par les propositions formulées lors de la mise à jour dudit plan. Dans ce contexte, deux axes prioritaires d'intervention ont été établis:

- integrazione funzionale dei vettori;
- unificazione dei mezzi di pagamento dei diversi servizi di trasporto, indipendentemente dall'operatore che esercisce il servizio e dalla tariffa applicata.

6.5. Integrazione funzionale dei vettori

L'integrazione funzionale tra i due vettori (ferro/bus), e tra gli stessi servizi automobilistici, rappresenta uno degli aspetti messi in risalto nello scenario di Piano.

Da questo punto di vista il Piano:

- individua i centri preposti all'interscambio (ferro/gomma), localizzati alle principali stazioni dei servizi FS: Pré-Saint-Didier, Aosta, Châtillon, Verrès, Pont-Saint-Martin. L'integrazione avviene sia con i servizi di forza a servizio delle vallate laterali (Valtournenche, Val d'Ayas, Valle di Gressoney, ecc.), sia con il servizio automobilistico di fondovalle mantenuto come servizio di raccolta e distribuzione della domanda lungo la direttrice principale di fondovalle;
- propone un'organizzazione dell'orario dei servizi di trasporto in «appuntamento»;
- conferma la necessità di interventi progettuali sui «nodi», al fine di ridurre gli «sbracci pedonali» e rendere visibile il servizio (riconoscibilità delle fermate, ecc.).

6.6. Integrazione tariffaria

La scelta di assegnare al trasporto pubblico un ruolo sostanziale nel soddisfare la domanda di mobilità, richiede necessariamente la messa in campo di interventi in grado di agire sul fronte della qualità del trasporto. Ed è proprio in questo contesto che deve collocarsi il sistema integrato di gestione tariffaria prevista dalla L.R. 29/97.

Il sistema integrato dovrà soddisfare tre ordini di esigenze :

1. della clientela del trasporto pubblico, consentendo l'utilizzo di un unico titolo di viaggio che permetta di usufruire di qualsiasi mezzo di trasporto e di ogni servizio ad esso abbinato ;
2. degli operatori, consentendo una più efficiente gestione dei servizi ;
3. dell'Amministrazione, consentendo una più efficace programmazione dei servizi sulla base dei dati ottenuti dal sistema.

6.7. Indicazioni di politica tariffaria

Premesso che gli introiti da tariffa devono permettere alle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico di raggiungere un adeguato rapporto Ricavi/Costi, un'opportuna politica

- intégration des divers modes de transport du point de vue du fonctionnement ;
- intégration des modes de paiement des différents services de transport, indépendamment de l'opérateur qui assure le service et du tarif appliqué.

6.5. Intégration des divers modes de transports du point de vue du fonctionnement

L'intégration, du point de vue du fonctionnement, des différents modes de transport (rail/route et route/route) représente un des aspects mis en évidence par le plan.

À ce sujet le présent plan :

- localise les points d'échange plurimodal (rail/route) aux principales gares des chemins de fer : Pré-Saint-Didier, Aosta, Châtillon, Verrès, Pont-Saint-Martin. L'intégration concerne et les lignes principales desservant les vallées latérales (Valtournenche, Val d'Ayas, Vallée de Gressoney, etc.) et les services automobiles de fond de vallée, qui exercent la fonction de ramassage et de distribution des usagers le long de l'axe du fond de la vallée centrale ;
- propose l'organisation des services de transport en correspondance ;
- confirme la nécessité d'élaborer des projets de réaménagement des points d'échange en question, dans le but de concentrer les arrêts et de rendre plus visibles les services.

6.6. Intégration tarifaire

Le choix d'attribuer au transport public un rôle essentiel dans la satisfaction de la demande de déplacements nécessite la mise en œuvre d'actions en mesure de favoriser la qualité des transports. C'est là le but du système intégré de gestion tarifaire prévu par la LR n° 29/1997.

Ce système intégré devrait satisfaire trois types d'exigences :

1. les exigences de la clientèle des transports en commun, car il prévoit la mise en place d'un titre de transport unique permettant aux usagers d'utiliser tout moyen de transport et tout service y afférent ;
2. les exigences des opérateurs, car il permettra une gestion plus efficace des services ;
3. les exigences de l'administration, car il permettra une programmation plus efficace des services sur la base des résultats obtenus.

6.7. Indications en matière de politique tarifaire

Sans préjudice du fait que les sociétés de transport doivent pouvoir bénéficier d'un rapport recettes/coûts adéquat, il y a lieu de mener une politique tarifaire visant à encourager

tariffaria può inserirsi nel contesto delle misure atte ad incentivare l'uso del mezzo pubblico. In tal senso il Piano indica quali interventi qualificanti :

- l'introduzione del principio «più si viaggia e meno si paga» (incentivi per chi utilizza frequentemente il mezzo pubblico) ;
- l'introduzione di titoli di viaggio maggiormente diversificati e flessibili, in modo da soddisfare le esigenze delle diverse tipologie di clientela.

L'integrazione tariffaria deve ritenersi conditio sine qua non per la compiuta realizzazione degli obiettivi sopra enunciati.

6.8. *Visibilità del servizio e informazioni rese alla clientela*

La visibilità del servizio rappresenta uno degli aspetti strategici per l'innovazione del settore in ambito regionale. Ciò è tanto più vero se si tiene conto della componente di domanda occasionale del trasporto pubblico, che, nell'area regionale, trova la sua massima espressione nella componente turistica. I fattori di facilitazione all'accesso e all'uso dei servizi devono essere progettati rendendo visibile il servizio e sviluppando le informazioni rese all'utenza (orari dei servizi, percorsi, ecc.).

La visibilità del servizio a terra riguarda:

- l'organizzazione dei punti di fermata e di stazione (comfort, pulizia, servizi alle stazioni);
- messa a disposizione delle informazioni relative all'orario della rete di trasporto, alla tariffazione, alle relazioni di lunga distanza, ecc.

Le informazioni principali da mettere a disposizione dell'utenza si sostanziano nella progettazione di un orario integrato dell'offerta di trasporto regionale, con indicazione delle interconnessioni tanto sulle brevi (servizi di forza, feeder e di area) quanto sulle lunghe distanze (relazioni con la rete FS nazionale Milano-Torino), nonché dei sistemi di prenotazione dei servizi.

Particolare attenzione deve essere posta nell'ambito delle procedure di gara (capitolato d'appalto) alla definizione delle informazioni rese all'utenza rispetto:

- alla pubblicizzazione dei percorsi ed all'indicazioni delle interconnessioni con altri servizi di trasporto pubblico (extraurbano, suburbano, urbano di area, ecc.);
- alla pubblicizzazione degli orari dei servizi;
- alla pubblicizzazione del sistema tariffario e delle modalità di convalida dei titoli di viaggio;
- all'indicazione, in corrispondenza della fermata (palina),

l'utilisation des transports collectifs. À ce sujet, le présent plan indique en tant qu'actions prioritaires :

- l'introduction du principe "plus l'on voyage, moins l'on dépense" (avantages tarifaires pour les usagers qui utilisent fréquemment les transports en commun) ;
- l'introduction de titres de transport plus diversifiés et flexibles, afin que les exigences des différents types de clientèle soient satisfaites.

L'intégration tarifaire est une condition essentielle pour que les objectifs susmentionnés puissent être réalisés.

6.8. *Visibilité du service et information de la clientèle*

La visibilité du service représente l'un des aspects stratégiques de la modernisation du secteur des transports à l'échelon régional, surtout si l'on tient compte de la demande occasionnelle de déplacements qui est représentée essentiellement par la clientèle touristique. Les mesures visant à faciliter l'accès et l'utilisation des services doivent être conçues de manière à ce que ces derniers soient visibles et que les informations fournies aux usagers sur les horaires, les itinéraires, etc., soient plus complètes.

Les mesures ayant pour but la visibilité des services à terre ont trait :

- à l'organisation des points d'arrêt et des gares (confort, propreté, services divers dans les gares) ;
- à la diffusion des informations relatives aux horaires, aux tarifs, aux lignes à longue distance, etc.

Les informations principales qu'il y a lieu de fournir aux usagers devraient figurer dans un horaire intégré de l'offre de transport public régional indiquant les interconnexions des lignes, aussi bien à courte distance (lignes principales, tributaires et de zone) qu'à longue distance (liaisons avec la ligne ferroviaire nationale Milan - Turin), ainsi que les modalités de réservation.

Une attention particulière doit être accordée, dans le cadre des procédures de marché public (cahiers des charges), à la définition des informations fournies aux usagers pour ce qui est :

- des itinéraires et des indications relatives aux interconnexions avec les autres services de transport public (non urbain, suburbain, urbain, de zone, etc.) ;
- des horaires des services ;
- du système tarifaire et des modalités de validation des titres de transport ;
- de l'indication, au point d'arrêt, d'informations au sujet

del punto vendita dei titoli di viaggio e di informazioni sul servizio, con garanzia di possibilità di acquisto del titolo di viaggio (di corsa semplice) a bordo del mezzo.

6.9. I parcheggi di scambio

L'integrazione dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico rappresentava uno degli obiettivi assunti dal Piano di Baci-no di Traffico 1995-1997. Considerato che tale obiettivo, con particolare riferimento alla realizzazione di aree da adibire a parcheggio di interscambio tra le varie modalità di trasporto, non ha ancora trovato compiuta realizzazione, si conferma quanto previsto nel precedente documento programmatico.

In particolare il Piano identifica la presenza di nodi ferroviari di particolare rilievo che comprendono, oltre il polo ferroviario di Aosta, le seguenti stazioni delle linee ferroviarie di interesse regionale: Pré-Saint-Didier, Châtillon, Verrès e Pont-Saint-Martin. Alle stazioni ferroviarie citate vengono attestati i servizi automobilistici da e per le valli laterali ed inoltre, viene garantita la connessione con il servizio automobilistico di fondovalle e con i servizi a carattere locale. Oltre a garantire l'integrazione gomma/ferro su mezzo collettivo di trasporto, le stazioni citate garantiscono l'integrazione tra il mezzo individuale di trasporto ed i servizi ferroviari della Regione.

6.10. Veicoli innovativi

L'utilizzo di veicoli innovativi nella produzione dei servizi di trasporto collettivo è volto a conseguire due obiettivi:

1. l'aumento del comfort a bordo dei mezzi, da perseguire attraverso l'acquisizione di mezzi compatibili per caratteristiche tecniche e dimensionali ai percorsi ed ai livelli di domanda;
2. la riduzione degli impatti ambientali (emissioni di inquinanti e sonore) nelle aree urbane ed in quelle a più elevata sensibilità ambientale, mediante l'impiego di veicoli a basse emissioni, veicoli elettrici, veicoli ibridi, ecc.

In presenza di procedure di tipo concorsuale, per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico, lo strumento in grado di innalzare il comfort a bordo dei mezzi è individuato nel capitolato speciale d'appalto. E' infatti in tale ambito che la Pubblica Amministrazione stabilisce le modalità e le caratteristiche dei servizi in oggetto e riconosce il relativo corrispettivo economico all'operatore del trasporto (azienda).

Infine, l'introduzione di veicoli a minore impatto ambientale, oltre ad essere perseguita attraverso lo stesso strumento di regolazione del settore (procedure concorsuali), potrebbe prevedere l'avvio di sperimentazioni da attivare in via prioritaria nelle aree a vocazione turistica individuate dal Piano e nell'area urbana di Aosta. L'indicazione del Piano è che, nel breve periodo, possano venire definiti ambiti di fattiva sperimentazione che vedano l'accordo dell'Amministrazione regionale, delle amministrazioni locali con partnership di operatori privati (produttori dei veicoli) e di organismi tecni-

du service et des endroits où les titres de transport sont vendus, sans préjudice de la possibilité pour l'utilisateur d'acheter un aller simple sur le véhicule utilisé.

6.9. Aires de stationnement pour l'échange plurimodal

L'intégration de l'offre des services de transport public représentait l'un des objectifs du plan des déplacements urbains et non urbains 1995/1997. Étant donné que cet objectif n'a pas encore été réalisé, notamment pour ce qui est de la mise en place des aires de stationnement pour l'échange plurimodal, le présent plan confirme les actions envisagées par le document de planification précédent.

Le présent plan accorde son attention notamment aux nœuds ferroviaires particulièrement importants, au nombre desquels figurent, en sus du pôle d'Aoste, certaines gares des lignes ferroviaires d'intérêt régional, à savoir Pré-Saint-Didier, Châtillon, Verrès et Pont-Saint-Martin. Les terminus des services automobiles desservant les vallées latérales sont établis aux dites gares et la connexion avec le service automobile du fond de vallée et avec les services à caractère local est assurée. En sus de l'intégration rail/route des transports collectifs, les gares susmentionnées permettent l'intégration des transports individuels et des services ferroviaires de la région.

6.10. Nouveaux véhicules

Le recours à de nouveaux véhicules dans le cadre des services de transport en commun vise deux objectifs :

1. Amélioration du confort (matériel adéquat, pour ce qui est des caractéristiques techniques et des dimensions, aux itinéraires et à la demande de mobilité) ;
2. Réduction de l'impact sur l'environnement (pollution atmosphérique et sonore) dans les aires urbaines et dans les zones sensibles du point de vue de l'environnement, grâce à l'utilisation de véhicules à émissions réduites, de véhicules électriques, de véhicules hybrides, etc.

Lors de la passation des marchés publics pour l'attribution de la gestion des services de transport public, l'amélioration du confort des véhicules est garantie par le cahier des charges spéciales. C'est dans ce dernier, en effet, que l'administration publique fixe les caractéristiques des services en question et les modalités de fourniture de ceux-ci, ainsi que la rémunération à verser à la société de transport adjudicataire.

L'introduction de véhicules ayant un impact réduit sur l'environnement est donc favorisée par la procédure de marché public. Il est possible de prévoir également la mise en place d'actions expérimentales, dans les zones à vocation touristique prévues par le plan et dans l'aire urbaine d'Aoste en priorité. D'après le présent plan, il est possible, à court terme, d'identifier des zones dans lesquelles réaliser lesdites actions expérimentales, sur la base d'accords conclus entre, d'une part, l'Administration régionale et les collectivités locales et, d'autre part, des partenaires privés (producteurs de véhi-

co-scientifici delegati dalle strutture Ministeriali (Ambiente e Industria) al coordinamento dei progetti.

Si tratta di una azione che trova i suoi presupposti formali negli impegni assunti dall'Italia con la firma del protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici, il cui sbocco concreto è rappresentato dal Decreto Interministeriale (Ambiente, Lavori Pubblici, Sanità e Industria, aprile 1998) sulla mobilità urbana sostenibile. Il Decreto prevede un pacchetto organico di misure tra le quali l'incentivazione dell'uso di veicoli a basso impatto ambientale. In questo ambito le Pubbliche Amministrazioni ed i gestori dei servizi di pubblica utilità sono chiamati a dotarsi progressivamente (dal 1998 al 2003) di una quota crescente di automezzi a basso impatto ambientale che arrivi a coprire a regime (2003) il 50% del parco veicolare.

In ambito regionale occorre un'azione coordinata in grado di agire tanto sul fronte dei finanziamenti (incentivi economici), quanto su quello dell'avvio di sperimentazione di sistemi innovativi di trasporto negli ambiti territoriali più vulnerabili dal punto di vista ambientale, in quanto sottoposti alla pressione esercitata dalla domanda turistica ed alla concentrazione della popolazione residente. In tali ambiti la sperimentazione di veicoli innovativi a basso impatto ambientale va legata all'implementazione di misure coerenti di governo della mobilità (cfr. limitazione del traffico privato, ecc.).

cules) et des organismes technico-scientifiques chargés de la coordination des projets par les structures ministérielles de l'environnement et de l'industrie.

Cette politique – qui se fonde, du point de vue formel, sur les engagements pris par l'Italie avec la signature du protocole de Kyoto sur les changements climatiques – s'est concrétisée par l'adoption, au mois d'avril 1998, d'un décret interministériel (Environnement, Travaux publics, Santé et Industrie) sur la mobilité urbaine durable. Ce décret prévoit un éventail homogène de mesures, au nombre desquelles figure la promotion de l'utilisation de véhicules ayant un faible impact sur l'environnement. Les administrations publiques et les gestionnaires des services d'utilité publiques sont appelés à se doter progressivement (entre 1998 et 2003) d'un nombre croissant de véhicules ayant un faible impact sur l'environnement. Ces derniers devraient représenter, en 2003, 50 p. 100 du parc.

À l'échelon régional, il est nécessaire de mettre en place une action prévoyant l'octroi d'aides économiques et l'expérimentation de systèmes de transport innovants dans les zones les plus vulnérables du point de vue environnemental, du fait de la pression de la demande touristique et de la concentration de la population résidente. Dans ces zones, l'utilisation expérimentale de véhicules ayant un faible impact sur l'environnement doit s'ajouter à l'implémentation de mesures cohérentes de gestion de la mobilité (limitation de la circulation des véhicules individuels, etc.).