



QUADRO STRATEGICO REGIONALE DI SVILUPPO SOSTENIBILE 2030

TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE

Ferma restando la prosecuzione del processo di decisione ai livelli statale e regionale, una prima direzione di sviluppo strategico è rappresentata dalla qualificazione della mobilità ferroviaria locale e interregionale. In questo ambito, un primo fronte è quello della elettrificazione della linea ferroviaria Aosta/Ivrea¹⁹, con interventi di miglioria del tracciato ferroviario sulla stessa tratta (quali ad esempio il raddoppio selettivo di alcune parti della tratta) utile a accrescere l'efficienza di un servizio cruciale di mobilità, storicamente penalizzato in ambito regionale.

Sono previsti di conseguenza, da un lato, la ri-articolazione del trasporto pubblico su gomma a basso impatto ambientale, in coordinamento con gli orari del servizio ferroviario e con le principali esigenze dell'utenza (ad es. orari scolastici), dall'altro, gli interventi di riqualificazione delle stazioni lungo la linea ferroviaria Aosta/Ivrea, al fine di renderle più accoglienti anche come centri intermodali, incluse le opportunità di mobilità ciclistica. Contemporaneamente alla riorganizzazione intermodale dei trasporti pubblici, si potrà introdurre un sistema di tariffazione con biglietti e abbonamenti unici per l'accesso a tutti i mezzi di trasporto pubblico attivi in regione. Un secondo fronte nelle prospettive di sviluppo delle connessioni del trasporto ferroviario è quello del miglioramento dell'accesso della regione alla rete di alta velocità (in entrata e in uscita dalla regione) ad esempio attraverso la realizzazione della cosiddetta "Porta del Canavese" (vale a dire una nuova stazione ferroviaria in un'area a circa 1 km a Nord di Chivasso, in accordo con gli attori locali) oppure con l'intensificazione e il cadenzamento dei collegamenti con Torino e Milano (porte di accesso alla AV).

Infine, un terzo ambito riguarda la tratta Aosta/Pré-Saint-Didier rispetto alla quale si valuterà una possibile linea di servizio "tram-treno" (tram dotati di carrelli adatti ai binari ferroviari esistenti) valutando l'ipotesi di prolungamento fino a Courmayeur. In questo caso la stazione di Aosta andrebbe riconfigurata prevedendo una separazione funzionale tra le due linee (una con i treni per Ivrea e Torino, l'altra con i tram-treni per Courmayeur). Saranno, inoltre, previste aree per i

necessari depositi e le officine, ad Aosta o a Pré-Saint-Didier. Nell'ottica di una corretta programmazione e di un'efficiente allocazione delle risorse, gli interventi per il potenziamento della linea dovranno comunque tenere in considerazione le scelte che saranno effettuate in merito alla prosecuzione del servizio fino a Courmayeur. Le stazioni della linea ferroviaria Aosta/Pré-Saint-Didier sono edifici di interesse storico, caratterizzati da tipologie architettoniche omogenee e di pregio che esprimono la ricerca di un adattamento al contesto del territorio e della cultura locali. Il restauro, ripristino e abbellimento delle stazioni (alcune delle quali versano in stato di degrado e di abbandono) contribuirebbe sensibilmente ad accrescere la gradevolezza della linea. Le stazioni, ove la disponibilità dei locali e i vincoli d'uso lo consentano, potrebbero essere valorizzate allestendo al loro interno punti di informazione turistica, luoghi di servizio o ristoro per escursionisti; punti di noleggio e ricarica per biciclette elettriche.

A raccordo di tali interventi, è prevista anche la realizzazione di un hub intermodale nella "zona F8" del piano regolatore generale di Aosta, in modo non soltanto da connettere la linea ferroviaria verso Ivrea con quella di un tram-treno verso Pré-Saint-Didier (o Courmayeur), ma anche la telecabina per Pila e il parcheggio pluripiano esistenti, con collegamento pedonale o non verso il centro della città. Connessa con l'hub intermodale è la realizzazione di nuovo casello autostradale "Aosta centro", in prossimità della stessa zona volto a migliorare la capacità di servizio dell'autostrada stessa.

Un altro ambito di iniziativa è quello del trasporto aereo, in relazione al quale vi è in prospettiva il rilancio dell'Aeroporto regionale "Corrado Gex" di Saint-Christophe, con la definizione di nuovi ruoli e scegliendo se privilegiare l'aviazione generale non commerciale (es. alianti, volo a vela ecc.) oppure in alternativa (data la radicale diversità di impianto, modello di gestione e sostenibilità) l'aviazione commerciale (es. offerta di voli charter). L'aeroporto regionale gioca, inoltre, un ruolo strategico per tutti i servizi legati all'assistenza sanitaria, al soccorso alpino, alla protezione civile in generale. Un impegno strategico rispetto all'accessibilità aerea è, in ogni caso, il ripristino e rilancio dei servizi (regolari e/o a chiamata) di collegamento con i vicini aeroporti di Torino Caselle e di Milano Malpensa.

Si indica, infine, l'ambito degli impianti a fune, in particolare rispetto ai collegamenti intervallivi. Occorre, inoltre, provvedere a manutenzione e rinnovo degli impianti a fune strategici nei principali comprensori, al fine di migliorarne la qualità e di contribuire a contrastare gli effetti dei cambiamenti climatici, mantenendo il loro ruolo per l'attrattività turistica. Si potrà, inoltre, favorire un sistema di bigliettazione più moderno e adattabile al progresso tecnologico e azioni di marketing coordinate. Sarà altrettanto importante investire sui piccoli comprensori per garantire un'offerta turistica diversificata per i vari target e per il sostegno delle comunità locali. Per alcuni territori interessati, il sistema di trasporto funiviario potrebbe anche contribuire alla riduzione del trasporto su gomma.

L'insieme di questi interventi, e quanto nel seguito indicato per la mobilità ciclabile, contribuirà al miglioramento della sostenibilità complessiva dei trasporti in regione. A fianco agli interventi infrastrutturali sarà necessario individuare ulteriori e più incisive modalità di sostegno e promozione dell'uso del trasporto pubblico. Ciò potrà avvenire attraverso:

- un coordinamento degli orari tra le diverse modalità di trasporto, accompagnato da un sistema efficace di informazione sull'offerta di trasporto (ad es. sistemi di infomobilità in tempo reale, anche collegati ai biglietti e abbonamenti);
- incentivi all'utilizzo del mezzo pubblico, attraverso politiche di agevolazione tariffaria, riducendo il costo per l'utente degli abbonamenti;

- dis-incentivi all'uso del mezzo privato, quali limiti alla circolazione in centri storici e siti di particolare interesse ambientale;
- realizzare o completare parcheggi di interscambio efficaci, collegati adeguatamente alle stazioni/fermate del trasporto pubblico locale.