

comunità
montagna



RIVISTA DI
APPROFONDIMENTO
a cura di UnceM,
Unione nazionale dei
Comuni, delle Comunità
e degli Enti montani

MONTAGNA, AMBIENTE, TERRITORI, ECOLOGIA INTEGRATA, ENERGIE

numero speciale

**TRASPORTO
SU MISURA**
Soluzioni di
mobilità condivisa

**PISTE
CICLABILI**
Analisi sul modello
Piemonte

italiano

numéro spécial

**LE TRANSPORT
SUR MESURE**
Solutions de
mobilité partagée

**LES PISTES
CYCLABLES**
Analyse sur le
modèle Piémont

français

POSTE ITALIANE S.P.A. - "SPEDIZIONE IN A.P. - 70% - ROMA AUT. N.° 360/09201 - 002/2010"

Mobilità nelle Alpi

È tutto da rifare

Mobilité dans les Alpes

C'est tout à refaire



 **Interreg
ALCOTRA**
Fonds européen de développement régional
Fondo europeo di sviluppo regionale



**PITEM
CLIP** E-TRASPORTI
E-MOBILITÀ

32



Servono treni, pullman, ma soprattutto un modello di trasporto che risponda realmente alle esigenze di comunità e di turisti. I due fronti si completano. Andiamo a vedere, grazie al progetto Clip per Interreg Alcotra, cosa succede in Piemonte e in Francia



Nous avons besoin de trains, de bus, mais surtout d'un modèle de transport qui puisse répondre vraiment aux besoins des communautés et des touristes. Les deux catégories se complètent. Grâce au projet Clip d'Interreg Alcotra, nous allons voir ce qui se passe du côté du Piémont et en France



SOMMARIO / SOMMAIRE

- 4 EDITORIALE / ÉDITORIAL
occorre cambiare
il faut changer
- 8 le strade della mobilità
les chemins vers la mobilité
- 10 i trasporti di paese
transports dans les villages
- 14 il futuro del trasporto regionale
le futur du transport régional
- 20 il trasporto a Nizza
le transport à Nice
- 22 Lione crocevia d'Europa
Lyon carrefour de l'Europe
- 24 integrare gomma e rotaia
Intégrer le transport routier et ferroviaire
- 28 la mobilità su misura
mobilité sur mesure
- 32 una scommessa per il futuro
un pari pour le futur
- 36 le piste ciclabili nelle valli
les pistes cyclables dans les vallées
- 40 nuove forme di mobilità
de nouvelles formes de mobilité
- 42 servono nuovi investimenti
nouveaux investissements

numero speciale
PITEM
CLIP
E-TRASPORTI
E-MOBILITE
numéro spécial

comunità montagna

RIVISTA DI DOSSIER
APPROFONDIMENTO D'APPROFONDISSEMENT
a cura di Uncem, edité par Uncem, Union Nationale
Unione nazionale dei des Communes, Collectivités
Comuni, delle Comunità et Organismes de gestion
e degli Enti montani des territoires de montagne



22



24



MONTAGNA MONTAGNE
AMBIENTE ENVIRONNEMENT
TERRITORI TERRITOIRES
ECOLOGIA INTEGRATA ÉCOLOGIE INTÉGRÉE
ENERGIE ÉNERGIES

numero speciale
numéro spécial



di/de **Roberto Colombo**
Presidente Uncem Piemonte
Président Uncem Piémont

EDITORIALE
ÉDITORIAL



occorre cambiare

Il Presidente Uncem indimenticato Lido Riba mi diceva sempre che cambiare non deve spaventarci. Nel cambiamento sta la modernità e l'innovazione per le valli, ci sta anche la stessa Politica capace di decidere. E lo diceva spesso quando parlavamo di trasporti, di mobilità. Ricordo in particolare un convegno, molto partecipato, a Cuneo nel 2018. C'erano Lido, Franco Revelli, Giorgio Ferraris, Giacomo Lombardo, Federico Borgna. Tanti Sindaci a ragionare sui "passaggi a nord-ovest" del Paese, che riguardano appunto Piemonte e Cuneese. Come riorganizzare mobilità e flussi - ci direbbe Aldo Bonomi, grande sociologo - lungo le vie strette delle valli, per dire come stiamo nelle "piattaforme" (sempre Bonomi) del presente e del domani. Merci e persone che hanno bisogno di una organizzazione semplice e innovativa. Quello che oggi non abbiamo di fatto.

La chiusura di troppe linee di treni, nelle valli piemontesi, negli ultimi dieci anni, ha reso tutto più complicato. La Pinerolo-Torre Pellice è in abbandono. Con la promessa prima di fare una pista ciclabile poi mettere pullman a idrogeno. Di fatto, il treno non c'è ed è gravissimo. Alcune linee sono in corso di riattivazione, ma che la Torino-Ceres, non arrivi nell'alta valle o sia sottoutilizzata



il faut changer

Lido Riba, mémorable président de l'Uncem, m'a toujours dit que le changement ne doit pas nous faire peur. La modernité et l'innovation pour les vallées cela fait partie du changement, comme également la politique qui met les moyens pour le décider. Et il le répétait souvent quand on parlait de transport et de mobilité. Je me souviens notamment d'une conférence particulièrement réussie à Cuneo en 2018. Il y avait Lido Riba, Franco Revelli, Giorgio Ferraris, Giacomo Lombardo, Federico Borgna. Il y avait plusieurs maires pour discourir sur les "passages du nord-ouest" du pays, en ce qui concerne justement la région du Piémont et de Cuneo. Comment réorganiser la mobilité et les flux dans nos vallées - nous dirait le grand sociologue, Aldo Bonomi - le long de nos routes étroites, afin d'illustrer comment nous vivons sur les "plates-formes" du présent et du futur, ajoute toujours A. Bonomi. Des biens et des personnes qui ont besoin d'une organisation simple et innovante. C'est donc, ce qui nous manque en réalité aujourd'hui. La fermeture, ces dix dernières années, de nombreuses lignes de chemin de fer dans les vallées piémontaises a tout compliqué. La ligne Pinerolo-Torre Pellice est à l'abandon, avec la promesse tout d'abord de la faire devenir une piste cyclable, puis ensuite de mettre des bus à hydrogène. Le résultat en fait, c'est que le train n'est pas là et ça c'est très grave. Certaines lignes sont en cours de remise en service, mais il est inacceptable que la ligne Turin-Cérès n'arrive pas en haute vallée ou qu'elle soit sous-utilisée, sans un



Foto di Michele D'Uttavio

senza un serio piano di marketing e adattamento alle esigenze delle comunità, non è accettabile. Così la Saluzzo-Savigliano. Abbiamo molte linee di pullman, che corrono lungo le valli, ma che non raggiungono i valloni laterali, le frazioni, i paesi.

Sono soluzione non unica e non sufficiente. Ecco perché Uncem, con Regione ed Enti locali, lavora da tempo su nuovi modelli di mobilità.

Tutto da rifare? Forse sì, ma alcuni segnali del cambiamento sono arrivati.

Con il progetto Interreg Alcotra Clip E-Mobilità ad esempio la società

5T di Torino, in house di Regione e Comune, ha messo insieme territori, necessità degli utenti e dei turisti, e innestato una serie di auto per sperimentare "la chiamata", la richiesta, l'uso condiviso dei mezzi da parte di un gruppo di residenti nello stesso pezzo di valle. È tutto da vedere se funzionerà, se darà numeri, se darà risposte. È però un pezzo dell'innovazione da cercare, in Piemonte come nelle Regioni alpine francesi, in Liguria, in Valle d'Aosta.

Il fondo per il "trasporto pubblico locale" non può essere totalmente

assorbito da Torino e Comuni limitrofi. Deve essere distribuito per cambiare la mobilità delle valli alpine e appenniniche. È una questione politica che non possiamo rinviare o derogare.

Senza adeguata mobilità, i giovani vanno via. Senza auto proprie siamo certi non si possa vivere nei nostri paesi? Ed è giusto sia così? Dovremo ancora lavorarci. Abbiamo bisogno di dati e analisi, confronto con altri Paesi alpini. Nulla è immediato e servono approfondimenti e studi, anche per dire cosa sono i "passaggi a nord-ovest" di domani. 🏔️

plan de marketing sérieux et sans une réponse appropriée aux besoins des communautés.

La même chose pour la ligne Saluzzo-Savigliano. Nous avons de nombreuses lignes de bus, qui desservent les vallées, mais qui n'atteignent pas les vallées latérales, les hameaux, les villages. Il n'y a pas une seule et unique solution, ce n'est donc pas suffisant. C'est pourquoi l'Uncem, avec la Région et les collectivités locales, travaillent depuis longtemps sur de nouveaux modèles de mobilité. Tout à refaire ? Peut-être que oui, mais certains signes du changement arrivent. Avec le projet Interreg Alcotra Clip E-Mobilité, par exemple, la société 5T de Turin, en partenariat

avec la Région et la Commune, a réuni, les territoires, les besoins des usagers et des touristes, et a inséré un parc de véhicules pour expérimenter « l'appel à la demande », les souhaits et l'utilisation partagée de véhicules pour un petit groupe d'habitants d'un même secteur de la vallée. Reste à savoir si cela fonctionnera, si cela donnera de bons chiffres, s'il y aura une bonne participation. C'est pourtant un domaine de l'innovation à rechercher, dans le Piémont comme dans les territoires des Alpes françaises, en Ligurie et dans le Val d'Aoste. Le fonds pour les "transports en commun au niveau local" ne peut être totalement absorbé par la ville de

Turin et par les communes avoisinantes. Il faut qu'il soit distribué pour changer la mobilité des vallées alpines et des Apennins. C'est une question politique que nous ne pouvons pas reporter et à laquelle nous ne pouvons pas renoncer. Sans une mobilité équitable, les jeunes s'en vont. Sans un véhicule particulier, sommes-nous sûrs de ne pas pouvoir vivre dans nos villages ? Et c'est juste que ce soit ainsi ? Nous devons encore y travailler. Nous avons besoin de données et d'analyses, de comparer avec d'autres pays alpins. Rien n'est immédiat et il faut bien étudier le sujet, pour expliquer aussi ce que sont les "passages du nord-ouest" de demain. 🏔️

le strade della mobilità

intervista a **Marco Bussone** Presidente nazionale Uncem

«Dove non arrivano gli operatori privati, deve arrivare lo Stato. I trasporti pubblici nelle valli non possono restare come venti o trent'anni fa. Puntiamo su innovazione, sharing, chiamata, sui reali bisogni di tutti i target».

Marco Bussone, alla guida di Uncem nazionale, è chiarissimo e netto. Sui trasporti nelle valli così non va. **PRESIDENTE, DAVVERO NELLE VALLI I TRASPORTI NON SONO EFFICACI?**

«Certo che no: il modello dei trasporti è prevalentemente ancorato a un sistema organizzativo non più attuale, con evidenti squilibri rispetto ai centri urbani. Poche valli sono servite dai treni, con fermate insufficienti e velocità ridotte; i pullman sono utilizzati soprattutto da pendolari e studenti. Mancano mezzi meno impattanti e un'organizzazione adeguata al mondo di oggi. Così scontentiamo i turisti e i residenti, costretti ad avere un'auto»

QUALI POSSIBILI SOLUZIONI?

«Si stanno sperimentando alternative, come il trasporto 'a chiamata' o la mobilità condivisa, ad esempio car sharing e car pooling. Tra le nostre proposte anche quella di differenziare, al rialzo, i costi di trasporto per i turisti, così da integrare quelli a carico dei residenti. Inoltre sarebbe utile sfruttare le potenzialità degli scuolabus, che gran parte dei Comuni ha, per movimentare altri utenti. Oggi la burocrazia miope lo vieta»

SONO UTILI I PROGETTI EUROPEI CHE STANNO ANIMANDO ALCUNE AREE DEL PAESE?

«I finanziamenti europei consentono di studiare le esigenze della collettività e di declinare possibili risposte. Queste, poi, devono essere sostenute con la spesa ordinaria. L'Uber della montagna è un servizio

pubblico che deve essere pagato con fondi statali o regionali. I progetti europei quindi, aiutano il decisore, le Istituzioni però devono agire e dalle best practice passare a politiche ordinarie»

DOVE SI INCEPPA IL MECCANISMO?

«Lo sviluppo è frenato dalla scarsa capacità di guardare oltre le abitudini consolidate negli ultimi cinquant'anni, proseguendo un cammino che lascia indietro soprattutto le valli laterali e in generale le necessità di comunità che si sono trasformate. E c'è anche qualche lobby...»

LA MOBILITÀ DOVREBBE ANCHE ESSERE SOSTENIBILE, COSA SI STA FACENDO?

«Le Green community sono la montagna di oggi e di domani, secondo un modello costruito da Uncem sin dal 2010. A queste, e a tutte le aree montane, va proposta una rete di trasporti allineata a obiettivi di sostenibilità: mobilità green. Un esempio virtuoso è la Valcamonica, in Lombardia, dove si sta sperimentando l'idrogeno per i treni, in un viaggio a zero impatto ambientale che dovrebbe concretizzarsi entro il 2023. Si parla già di prima "Hydrogen Valley" italiana»

IL TRENO, IN GENERALE, È VANTAGGIOSO?

«La ferrovia di valle è fondamentale, va potenziata. È incredibile che nel nostro Paese non si riesca più a costruire una nuova linea ferroviaria. Troppe sono state chiuse. Troppe sono sospese, i cosiddetti 'rami secchi'. Vanno riaperte, impostando contratti di servizio efficaci con

Trenitalia. E dove non arriva il vettore, arrivi lo Stato». ▲

Trasporti diffusi e green: il divario tra valli e centri urbani va colmato



les chemins vers la mobilité

interview à **Marco Bussone** Président national de l'Uncem

Transports collectifs et verts : l'écart entre les vallées et les centres urbains doit être comblé

« Quand les opérateurs privés n'y parviennent pas, l'Etat doit lui y parvenir. Les transports en commun dans les vallées ne peuvent pas rester comme il y a vingt ou trente ans. Nous visons sur l'innovation, le partage, les appels à la demande, sur les besoins réels pour tous les publics ». Marco Bussone, à la tête de l'Uncem national, est très clair et net. Le transport dans les vallées ça ne marche pas.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT, LES TRANSPORTS DANS LES VALLÉES SONT-ILS VRAIMENT INEFFICACES?

« Effectivement : le modèle de transport est principalement lié à un système d'organisation qui n'est plus d'actualité, avec des déséquilibres évidents par rapport aux centres urbains. Peu de vallées sont desservies par les trains, avec souvent des arrêts insuffisants et une vitesse réduite ; les bus sont utilisés majoritairement par les étudiants au quotidien, il y a un manque de moyens de transport avec un impact moindre et une organisation appropriée au monde d'aujourd'hui. De cette façon, nous ne satisfaisons ni les touristes ni les résidents, qui sont obligés à posséder un véhicule pour se déplacer. »

QUELLES SOLUTIONS SONT POSSIBLES ?

« Des alternatives sont testées, comme le transport 'à la demande' ou la mobilité partagée, comme l'auto-partage et le covoiturage. Parmi nos propositions figure également celle de différencier, vers le haut, les coûts de transport pour les touristes, afin d'intégrer ceux payés par les résidents. Il serait également utile d'exploiter le potentiel des autobus scolaires, dont disposent la plupart des communes, pour déplacer d'autres usagers. Aujourd'hui la bureaucratie miope l'interdit' »

CE SONT DES PROJETS EUROPÉENS UTILES QUI ANIMENT CERTAINES RÉGIONS DU PAYS ?

« Les financements européens permettent

d'étudier les besoins de la collectivité et de définir différentes réponses possibles.

Celles-ci doivent donc être financées avec des dépenses ordinaires. L'Uber des montagnes est un service public qui doit être financé par des fonds nationaux ou régionaux. Les projets européens aident donc le décideur, les institutions doivent cependant agir et passer de bonnes pratiques à une politique ordinaire. »

IL Y A UN MOMENT OÙ LE MÉCANISME COINCÉ ?

« Le développement est freiné par l'incapacité d'agir au-delà des habitudes consolidées au cours des cinquante dernières années, poursuivant ainsi un chemin qui laisse surtout derrière lui les vallées latérales et en général les besoins des communautés qui se sont transformées. Et il y a aussi des groupements... »

LA MOBILITÉ DEVRAIT AUSSI ÊTRE DURABLE, QU'EN EST-IL ?

« Les communautés vertes sont les montagnes d'aujourd'hui et de demain, selon un modèle construit par l'Uncem depuis 2010. A celles-ci, et à toutes les zones de montagne, il convient d'offrir un réseau de transport aligné sur des objectifs de durabilité : la mobilité verte. Un exemple vertueux est celui de la Valcamonica, en Lombardie, où l'hydrogène est testé pour les trains, pour un voyage à impact nul sur l'environnement qui devrait se concrétiser d'ici 2023. On parle déjà de la première "Vallée de l'Hydrogène" italienne. »

« Le chemin de fer en vallée est fondamental, il doit être renforcé. Il est surprenant que dans notre pays il ne soit plus possible de construire une nouvelle ligne de chemin de fer, trop de lignes ont été fermées. D'autres sont suspendues, les soi-disant 'voies abandonnées'. Elles doivent être rouvertes, en créant des contrats de service efficaces avec Trenitalia. Et là où le transporteur n'arrive pas, l'État arrivera. » ▲

i trasporti di paese

Garantire il servizio pubblico di mobilità ai residenti delle vallate, facilitare l'affluenza turistica, usare mezzi di trasporto tecnicamente più adatti agli spazi montani. Si fa?

Si può fare? In Piemonte le aree montane in parte sono servite dalle ferrovie, ma 12 linee sono dismesse. Come è successo? Alcune, come la Torre Pellice-Pinerolo, toccavano località abbastanza popolate. «Quando abbiamo deciso di chiudere la Torre Pellice-Pinerolo, trasportava circa mille passeggeri al giorno. Contemporaneamente però c'erano e ci sono 150 autobus che percorrono la stessa tratta. Abbiamo dovuto scegliere: o gli autobus o i treni. Ma non è un problema squisitamente di dotazioni economiche, il tema reale è di spreco e di ottimizzazione, è di trovare il giusto equilibrio fra il diritto e la sostenibilità». A dirlo sono i vertici dell'Agenzia della Mobilità piemontese, l'ente che dal 2003 è responsabile per la Pubblica Amministrazione della mobilità collettiva sul territorio regionale.

Non tutti i paesi sono serviti adeguatamente: numero di mezzi e orari non rispondono alle esigenze effettive

E i servizi su gomma? Sono organizzati e concentrati principalmente per raggiungere le località più frequentate, tenendo conto, in primo luogo, delle esigenze degli studenti delle scuole superiori. Ma nelle comunità montane talvolta risulta difficile anche raggiungere le scuole medie, un servizio che dovrebbe essere

garantito dai singoli Comuni in cui risiedono i giovani studenti. I costi sono considerevoli. In questo caso l'Agenzia della Mobilità come può aiutare? «Quando abbiamo un servizio che passa già in zona, lo mettiamo a disposizione anche dei bambini, magari aggiungiamo una corsa per facilitare il rientro e perfezioniamo gli orari per andare incontro alle esigenze scolastiche». Per alcuni Comuni, dunque, il problema è facilmente risolto, ma non per tutti, perché numerosi non sono toccati da servizi pubblici che possano supplire. Per questo l'Agenzia ha 51 accordi di programma con varie comunità, unioni di comuni, comuni piccolini, di tutte le province, attraverso i quali eroga contributi affinché organizzino i propri servizi di trasporto.

Un passo avanti: la piattaforma per informatizzare e favorire la fruizione del servizio a chiamata

Cos'altro c'è? Sul territorio piemontese ci sono 16 servizi a chiamata, ma sono autonomi. Ognuno con il proprio numero di telefono, i propri orari e riferimenti, non sempre facili da reperire per chi arriva da fuori. L'Agenzia della Mobilità ha quindi acquistato una piattaforma dedicata al servizio a chiamata, che sta cercando di mettere in campo per informatizzare e collegare la rete di questi servizi, rendendoli di più facile consultazione e utilizzo.

È un importante passo avanti, un segnale di attenzione e di impegno per mettere a sistema quello che



les transports dans les villages

Garantir un service public pour la mobilité des habitants des vallées, faciliter les flux touristiques, utiliser des moyens de transport techniquement plus adaptés aux zones de montagne. Ça marche ? Ça va marcher ? Dans le Piémont, les zones de montagne sont en partie desservies par le chemin de fer, mais 12 lignes ont été abandonnées. Comment est-ce possible ? Certaines lignes, comme Torre Pellice-Pinerolo, desservent des localités assez fréquentées. «Lorsqu'on a décidé de fermer Torre Pellice-Pinerolo, la ligne supportait environ un millier de passagers par jour. Cependant, il y avait en même temps, et il y a encore, 150 bus qui desservent le même itinéraire. Il fallait choisir : soit les bus, soit les trains. Mais il ne s'agit pas que d'un problème de possibilités économiques, le vrai problème c'est la question du gaspillage et de l'optimisation, c'est de trouver le juste équilibre entre besoin et développement durable ». C'est ce qu'a déclaré la direction de l'Agence piémontaise à la mobilité, l'organisme responsable depuis 2003 de l'administration publique au niveau de la mobilité collective sur le territoire régional.

Pas tous les villages sont suffisamment desservis : les différents moyens de transports et les horaires ne répondent pas aux besoins réels

Et les transports routiers ? Ils sont organisés et concentrés surtout pour atteindre les lieux les plus fréquentés, en tenant compte, en premier lieu, des besoins des lycéens. Mais dans les communautés de montagne, il est parfois même difficile de desservir les collèges,

un service qui devrait pourtant être garanti par chaque commune où résident les jeunes étudiants. Les coûts sont considérables. Dans ce cas, comment l'Agence de Mobilité peut-elle être utile ?

Un premier pas : la plateforme informatique servira à faciliter l'utilisation du service à la demande

«Lorsque nous avons un service qui fonctionne déjà bien dans la région, nous le mettons également à la disposition des enfants, peut-être en ajoutant un trajet pour faciliter le retour et nous perfectionnons les horaires pour répondre aux besoins scolaires». Pour certaines communes donc, le problème est facilement résolu, mais pas pour toutes, car beaucoup ne sont pas touchées par les services de transports publics qu'elles doivent alors compenser. Pour cette raison, l'Agence gère plus de 51 accords de programmes avec les différentes communes, unions de communes, villages, de tous les départements, à qui elle octroie des subventions pour organiser leurs propres services de transport. Quoi d'autre ? Il existe 16 services d'appel à la demande dans la région du Piémont, mais ils sont indépendants, c'est-à-dire chacun a son propre numéro de téléphone, ses propres horaires et ses coordonnées, donc pas toujours faciles à trouver quand on arrive de l'extérieur. L'Agence de la Mobilité s'est donc dotée d'une plate-forme spéciale dédiée au service d'appel à la demande qui est en train de mettre en place un système informatique ainsi que de connecter ces services en réseau, pour faciliter ainsi leur consultation et leur utilisation. C'est un grand pas en avant, un signe

già esiste. Restano però ampi margini di miglioramento. Cosa sta facendo l'Agenzia? «Abbiamo avviato alcune procedure di gara per l'affidamento di nuovi servizi, ma ci sono limiti che vanno gestiti, come appunto i trasporti degli studenti delle scuole medie che non sono di nostra diretta competenza. Quindi c'è un tavolo aperto di confronto con i Comuni per cercare di trovare insieme le possibili soluzioni».

Il principio di condivisione si conferma fondamentale per lo sviluppo dei servizi legati ai trasporti

Come utilizzare al meglio le potenzialità del territorio? «A volte si tratta di superare vincoli, per esempio, in Valsusa, come nelle valli del cuneese o verso il Monte Rosa, ci sono decine di pulmini gestiti dalle scuole sci, utilizzati prevalentemente la domenica per accompagnare i bambini a lezione di sci. Sono mezzi che durante la settimana e in gran parte dell'anno sono fermi o sottoutilizzati, mentre potrebbero contribuire alla movimentazione della collettività». In sostanza quei maestri di sci che fuori dai periodi di alta stagione hanno del tempo libero potrebbero gestire un servizio di trasporto con questi mezzi. «Il problema è che di solito si tratta di mezzi privati, con assicurazioni legate all'associazione sportiva, che quindi coprono i passeggeri solo nei viaggi legati alle discipline sportive. Questo però è uno spunto su cui riflettere: occorre sfruttare al meglio l'esistente e dividerlo in modo intelligente con la comunità».

✓ il caso

VAL FORMAZZA: LE ALLEANZE DELLA COLLETTIVITÀ

Riale è l'ultimo avamposto della Val Formazza, nel cuore delle Alpi Lepontine al confine con la Svizzera. Raggiungerlo è diventato più semplice dal dicembre 2008 quando, dopo decenni, si sono conclusi i lavori del rarissimo caso di galleria elicoidale stradale, lunga poco più di 3 chilometri, che permette di evitare un percorso di 9 tornanti, superando un dislivello di circa 200 metri. Per andare a Riale si attraversano le frazioni di Foppiano, Fondovalle, Chiesa, San Michele, Valdo, Ponte, Brendo, Grovella, Canza, Sottofrua, Frua. In inverno però la corriera si ferma a Ponte: tre corse giornaliere che soddisfano a malapena le necessità di studenti e lavoratori. Solo in estate si spinge fino a Riale. La carenza di trasporti pubblici stimola la collaborazione tra gli abitanti. Così a Canza, ma accade anche in altri borghi, sono nati gruppi su WhatsApp per informarsi reciprocamente dei propri spostamenti, per dividerli o offrirsi di provvedere agli acquisti di ciò che serve, a chi resta in paese. Un tempo il pullman trasportava anche medicinali dalla farmacia di Baceno, 12 chilometri prima di Foppiano, arrivando da Domodossola. Un colpo di telefono e il farmacista "spediva". Ma trattandosi di una pratica irregolare... è stata soppressa, ancora una volta evidenziando una miopia che penalizza la vita già difficile di chi abita e anima i nostri paesi. ▲



✓ un exemple

VAL FORMAZZA : LES ALLIANCES DE LA COMMUNAUTÉ

Riale est le dernier village en Val Formazza, au cœur des Alpes Lépointines à la frontière avec la Suisse. Depuis décembre 2008 l'accès est devenu plus facile. En effet, après des décennies, les travaux portant sur un tunnel routier hélicoïdal très particulier ont été achevés. Il s'agit d'un cas rare, un peu plus de 3 kilomètres de longueur qui permettront d'éviter l'ancien tracé avec 9 virages en épingle à cheveux, permettant de surmonter un dénivelé d'environ 200 mètres. Pour aller à Riale, on traverse les hameaux de Foppiano, Fondovalle, Chiesa, San Michele, Valdo, Ponte, Brendo, Grovella, Canza, Sottofrua, Frua. Cependant, en hiver le bus termine sa course à Ponte : trois trajets par jour qui répondent à peine aux besoins des étudiants et des travailleurs. Il va jusqu'à Riale seulement en été. L'insuffisance des transports en commun stimule la collaboration entre les habitants. Ainsi à Canza, comme cela se produit aussi dans d'autres villages, des groupes WhatsApp ont été créés pour s'informer mutuellement des déplacements de chacun, pour pouvoir ainsi les partager ou proposer d'acheter le nécessaire, pour aider ceux qui restent au village. Autrefois le bus transportait même les médicaments de la pharmacie de Baceno, qui se trouve à 12 kilomètres de Foppiano en provenance de Domodossola. Un appel téléphonique et le pharmacien les "expédiait". Mais vu qu'il s'agit d'une procédure illégale... cette pratique a été supprimée, mettant une nouvelle fois en évidence une aberrance qui pénalise la vie déjà difficile de ceux qui vivent et animent nos villages. ▲

d'attention et d'engagement pour rendre officiel ce qui existe déjà. Cependant, il reste encore beaucoup à faire. Quel est le travail de l'Agence actuellement ? « Nous avons lancé des appels d'offres pour l'attribution de nouveaux services, mais il y a des limites à gérer, comme le transport des collégiens qui n'est pas directement de notre compétence. Il y a donc une table de discussion ouverte avec les Communes pour essayer de trouver ensemble des solutions possibles ».

Le principe de mutualisation confirme être indispensable pour le développement des services liés aux transports

Comment utiliser au mieux le potentiel du territoire ? «Parfois, il s'agit de surmonter des contraintes, par exemple, dans la vallée de Suse, comme dans les vallées de la région de Cuneo ou vers le Mont Rose, il existe des dizaines de minibus gérés par les écoles de ski, qui sont utilisés principalement le dimanche pour accompagner les enfants aux cours de ski. Ce sont des véhicules qui sont inutilisés ou sous-utilisés en semaine et la majeure partie de l'année, alors qu'ils pourraient contribuer aux transports pour la collectivité ». En particulier, les moniteurs de ski qui en hors saison ont du temps libre, pourraient gérer un service de transport avec ces véhicules. « Le problème, c'est qu'il s'agit généralement de véhicules privés, avec une assurance liée à l'association sportive et donc qui couvre les passagers seulement sur les trajets liés aux disciplines sportives. Cependant, c'est un point de départ pour une réflexion : il faut tirer le meilleur parti de ce qui existe et le partager intelligemment avec la communauté ».

il futuro del trasporto regionale

intervista a **Marco Gabusi** Assessore Trasporti Regione Piemonte

I MOLTEPLICI EVENTI SANITARI, STORICI MA ANCHE SOCIALI HANNO MODIFICATO LE DINAMICHE DI MOBILITÀ. CHE MOMENTO STIAMO VIVENDO?

Direi che in questa fase siamo ad un anno zero. Il trasporto regionale ha vissuto negli ultimi due anni momenti particolari ma finalmente siamo tornati ad un'ordinarietà, a dei dati che ci confortano. Inoltre abbiamo recuperato il gap con le altre regioni, il Piemonte era l'unica regione in Italia a non avere contratti di lunga durata.

Proprio nei giorni scorsi abbiamo firmato e fatto partire un contratto sul servizio ferroviario metropolitano e uno sul servizio ferroviario regionale che ci consentono di avere una prospettiva a lungo termine, una visione sul futuro almeno sul ferro. Il che vuol dire anche 71 treni nuovi che sono la base di partenza per compiere un balzo in avanti. Senza mezzi efficienti si fa fatica a dire che il servizio pubblico debba essere incentivato.

COSA PUÒ DIRMI DEL TRASPORTO SU GOMMA?

La Regione sta pianificando un grosso investimento rispetto ai veicoli su gomma anche mettendo a disposizione dei fondi della direzione ambiente con un piano che sfiora i 150 milioni di euro. In questo modo si prevede la sostituzione dell'attuale parco mezzi verso soluzioni che sono in parte residuale Diesel e Euro 6, fino ad arrivare all'elettrico.

La strada è quella di un trasporto sostenibile in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030.

PARLANDO DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE NON SI PUÒ NON PARLARE DI CICLABILITÀ. IN CHE MODO LA REGIONE AFFRONTA QUESTO TEMA?

Per la Regione è un asset da non

sottovalutare. A tal proposito abbiamo redatto un Piano Regionale della Ciclabilità proprio perché crediamo che in passato si sia investito poco sulla mobilità ciclistica e questo divario vada colmato sia per motivi di sostenibilità ambientale, sia per la sostenibilità dei costi.

Diversi studi dicono che per gli spostamenti casa-lavoro nel raggio di cinque chilometri la bicicletta sia il mezzo più utilizzato. Questa modalità può essere incentivata solo a patto che ci siano infrastrutture sicure. Crediamo che si tratti anche di un investimento concettuale da sostenere.

QUINDI, LE ESIGENZE DELL'UTENTE AL CENTRO DELLE SCELTE DI MOBILITÀ?

Assolutamente. La risposta del trasporto deve essere tarata sulle richieste dell'utente e sulle dimensioni del territorio. Differenziare il trasporto deve essere un valore aggiunto nel nuovo quadro di pianificazione regionale. Il tutto in ottica sinergica e partecipativa tra Istituzioni, Enti Locali e aziende per compiere scelte condivise e approfondite con la prospettiva delle gare che ci saranno nel 2025-2026. Solo così si potrà arrivare preparati ad un piano nuovo della mobilità in linea con le attuali necessità.

CREDE CHE I PROGETTI SPERIMENTALI, COME AD ESEMPIO IL SERVIZIO DI CAR SHARING NEI SETTE COMUNI DEL PIEMONTE, SIANO UTILI IN TERMINI DI PIANIFICAZIONE?

La Regione punta molto sulla sperimentazione. Ci consente di capire realmente quali siano le esigenze compatibili con la valorizzazione del territorio e operare delle scelte per fare in modo che alcune zone, in particolare quelle montane, continuino a vivere. ▲

Sostenibilità ambientale, diversificazione dell'offerta e centralità dell'utente: valore aggiunto nel nuovo quadro di pianificazione regionale



le futur du transport regional

interview à **Marco Gabusi** Assesseur aux Transports pour la Région Piémont

LES MULTIPLES ALERTES SANITAIRES, HISTORIQUES MAIS AUSSI SOCIALES ONT MODIFIÉ LA DYNAMIQUE DE LA MOBILITÉ. QUELLE PÉRIODE TRAVERSONS-NOUS ?

Je dirais que dans cette phase, nous nous trouvons à l'année zéro. Le transport régional a connu ces deux dernières années des moments particuliers, mais nous sommes enfin revenus à une situation ordinaire, à des données qui nous réconfortent. Nous avons également comblé l'écart avec les autres régions, le Piémont étant la seule région d'Italie n'ayant pas de contrat longue durée.

Ces jours-ci nous avons signé et lancé d'une part un premier contrat sur la desserte ferroviaire métropolitaine et un autre sur la desserte ferroviaire régionale qui nous permettent tous deux d'avoir une perspective à long terme, une vision sur l'avenir au moins pour le transport sur rail. Ce qui veut dire aussi 71 nouvelles rames qui sont le point de départ pour bien avancer. Sans des moyens efficaces, il nous sera difficile de promouvoir le service public qui devrait être fortement encouragé.

QUE PENSEZ-VOUS DU TRANSPORT ROUTIER ?

La Région est en train de planifier un investissement important sur les transports routiers en mettant également des fonds à disposition de la direction environnement, avec un plan qui frôle les 150 millions d'euros. De cette manière, la flotte actuelle de véhicules sera remplacée progressivement par des solutions en partie résiduelles pour le Diesel et l'Euro 6, en attendant l'arrivée de l'électrique. Nous nous orientons vers le transport durable en ligne avec les objectifs de l'Agenda 2030.

A PROPOS DE DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE, ON NE PEUT OUBLIER DE MENTIONNER LE VÉLO. COMMENT LA RÉGION ENTEND GÉRER CE PROBLÈME ?

Pour la Région, c'est un atout qu'il ne faut

pas sous-estimer. A ce propos, nous avons élaboré un Plan Régional Vélo justement parce que nous pensons que jusqu'à aujourd'hui peu d'investissements ont été réalisés pour le vélo et que ce vide doit être comblé tant pour des raisons de durabilité environnementale que de durabilité des coûts.

Plusieurs études montrent que pour les trajets domicile-travail dans un rayon de cinq kilomètres, le vélo est le moyen le plus utilisé. Ce mode de transport ne peut être encouragé qu'à condition de disposer d'infrastructures sécurisées. Nous pensons que c'est aussi un investissement conceptuel à soutenir.

ALORS, LES BESOINS DE L'USAGER SE TROUVENT AU CENTRE DES CHOIX DE MOBILITÉ ?

Exactement. La réponse transport doit être calibrée sur la demande des usagers et sur la dimension du territoire. La différenciation des transports doit être une valeur ajoutée dans le nouveau projet d'aménagement du territoire. Le tout dans une optique synergique et participative entre les Institutions, les Collectivités Territoriales et les entreprises afin de réaliser des choix partagés et importants dans la perspective des appels d'offres à venir et qui auront lieu en 2025-2026. C'est l'unique moyen pour arriver enfin prêts pour aborder un nouveau plan de mobilité conforme aux besoins actuels.

PENSEZ-VOUS QUE LES PROJETS À TITRE EXPÉRIMENTAUX, COMME LE SERVICE D'AUTO PARTAGE DANS LES SEPT COMMUNES DU PIÉMONT, SOIENT UTILES EN TERMES D'AMÉNAGEMENTS ?

La Région mise beaucoup sur les essais d'expérimentation. Cela nous permet de bien comprendre quels sont les besoins compatibles avec la valorisation du territoire et de faire des choix pour permettre à certains territoires de continuer à exister, en particulier en zone montagne. ▲

intervista a **Gabriella Rolandelli**
Vice Direttore Vice Direzione Generale Infrastrutture e Trasporti Regione Liguria

CHE MOMENTO VIVE IL TRASPORTO REGIONALE?

Attualmente il trasporto regionale, così come quello nazionale, sta vivendo un momento di transizione sia rispetto alla programmazione, sia rispetto alla ricerca di maggior coerenza tra domanda e offerta. La crisi economico-finanziaria legata agli strascichi post pandemici produce ancora i suoi effetti. Le limitazioni alla mobilità hanno determinato riduzioni degli introiti derivanti dalla mancata vendita di biglietti e abbonamenti e le compensazioni nazionali per coprire i minori ricavi sono, ancora ad oggi, parziali.

Un altro aspetto riguarda la riprogrammazione coordinata con modalità innovative, per rispondere alle esigenze dell'utenza che ha cambiato le modalità di fruizione di mobilità.

QUALI SONO GLI ASSET FONDAMENTALI PER RIPROGETTARE IL SISTEMA DI TRASPORTO?

Condivisione e infomobilità: sia per il trasporto regionale, ma anche per quello nazionale e transfrontaliero. La domanda di trasporto pubblico e privato ha subito una sostanziale modifica. Oggi il sistema di mobilità deve essere sempre più connesso per avere una maggiore rispondenza tra domanda e offerta. Non può più esistere un sistema rigido, legato ad esempio agli orari e alle fermate. Il trasporto dovrà trasformarsi in un servizio customizzato e coordinato tra tutte le modalità: tpl, car sharing, car pooling, attraverso applicazioni che includano offerte, servizi, modalità di acquisto e pagamento. Un sistema che prende l'utente dall'origine e lo riporta a destinazione, facendo anche il cosiddetto ultimo miglio.

IN CHE MODO REGIONE LIGURIA SI OCCUPA DI DIGITALIZZAZIONE?

Fino al 2016 la Regione ha finanziato un

progetto per l'attivazione di un sistema di bigliettazione elettronica. Dopo diverse vicissitudini siamo arrivati all'assegnazione dell'incarico e ora si sta sviluppando il progetto esecutivo che verrà implementato nel 2023. Questo rappresenta un avanzamento fortissimo in termini di digitalizzazione: l'utente sarà facilitato nell'acquisto del titolo di viaggio e allo stesso tempo fornirà una risposta sulla conoscenza dettagliata di domanda di mobilità. Inoltre siamo sempre attivi su progetti comunitari e con la società in house Liguria Digitale ci occupiamo di studi e ricerche su piattaforme MasS (Mobility as a Service) che mirano ad integrare le diverse modalità di trasporto.

PLURALITÀ NELL'OFFERTA E FACILITÀ DI ACCESSO. SERVONO ANCHE INFRASTRUTTURE...

Certamente. La città di Genova e la Liguria stanno vivendo una fase di crescita in termini di sviluppo delle infrastrutture di trasporto pubblico.

Grazie alle risorse del PNRR e ai finanziamenti nazionali ottenuti in questi ultimi anni, è stato possibile avanzare con diversi progetti come i 4 Assi di Genova o il nodo e il terzo valico.

L'auspicio è riuscire a sviluppare ulteriormente l'interconnessione e modalità di mobilità sostenibile.

PARLANDO DI PROGETTI TRANSFRONTALIERI INVECE...

Regione Liguria è da tempo impegnata in progetti internazionali finanziati con i vari programmi europei.

Crediamo nello sviluppo di attività pilota su temi innovativi per creare rete e interoperabilità del sistema.

L'obiettivo? Garantire la miglior offerta di mobilità e di trasporto sul territorio regionale, transfrontaliero o con le regioni limitrofe. ▲

Il trasporto dovrà trasformarsi in un servizio caratterizzato da un'offerta coordinata tra le varie modalità e di facile accesso per gli utenti



Les transports devront être transformés en un service caractérisé par une offre coordonnée entre les différents systèmes, permettant également un accès facile aux usagers

interview à **Gabriella Rolandelli**
Directrice Adjointe à la Direction Générale Infrastructures et Transports pour la Région Ligurie

ACTUELLEMENT QUELLE VITALITÉ DANS LES TRANSPORTS RÉGIONAUX ?

Actuellement, les transports régionaux, ainsi que les transports nationaux, connaissent un moment de transition tant au niveau de la programmation qu'au niveau de la recherche, pour permettre d'offrir une plus grande cohérence entre l'offre et la demande. La crise économique et financière liée aux conséquences post-pandémiques produit toujours des effets secondaires. Les restrictions à la mobilité ont entraîné des réductions de bénéfices dues à la non-vente de billets et d'abonnements et aujourd'hui les compensations nationales pour couvrir cette baisse de gains sont encore insuffisantes. Un autre aspect concerne la reprogrammation assistée grâce à des méthodes innovantes, pour répondre aux besoins des usagers qui ont changé leur manière d'aborder la mobilité.

QUELLES SONT LES COMBINAISONS MAJEURES POUR REPENSER LE SYSTÈME DE TRANSPORT ?

Partage et info mobilité : à la fois pour les transports régionaux mais aussi pour les transports nationaux et transfrontaliers. La demande pour le transport public et privé a subi un changement substantiel. Aujourd'hui, le système de mobilité doit être de plus en plus connecté pour avoir une meilleure réponse aussi bien pour l'offre que pour la demande. Ce ne doit plus être un système rigide, lié par exemple aux horaires et aux arrêts. Le transport devra être transformé en un service personnalisé et coordonné entre toutes les modalités : transports en commun au niveau local, auto partage, covoiturage, grâce à des applications regroupant ces offres, ces services, ces achats et ces moyens de paiement. Un système qui prend en main l'utilisateur du départ jusqu'à sa destination, y compris également pour le fameux « dernier kilomètre ».

COMMENT LA RÉGION LIGURIE

GÈRE-T-ELLE L'INFORMATISATION ?

Jusqu'en 2016, la Région a financé un projet en créant un système de billetterie électronique. Après plusieurs vicissitudes nous avons réussi à mandater ce travail et aujourd'hui le projet exécutif est en cours d'élaboration et sera mis en œuvre en 2023. Cela représente une très forte avancée en termes de numérisation :

l'utilisateur aura plus de facilité dans l'achat du titre de transport et en même temps il nous fournira une information sur la connaissance précise de la demande de mobilité. Nous sommes également toujours actifs sur des projets communautaires et avec la société interne Liguria Digitale, nous réalisons des études et des recherches sur les plateformes MasS (Mobility as a Service) qui visent à intégrer les différents modes de transport.

PLURALITÉ POUR L'OFFRE MAIS AUSSI FACILITÉS D'ACCÈS. NOUS AVONS BESOIN ÉGALEMENT D'INFRASTRUCTURES...

Bien sûr. La ville de Gênes et la région Ligurie connaissent une phase de croissance en termes de développement des infrastructures du transport public. Grâce aux ressources du PNRR et aux financements nationaux obtenus ces dernières années, il a été possible d'avancer grâce à différents projets comme « 4 Assi de Gênes » ou l'interconnexion (Nodo di Genova) et le LGV Milan-Gênes (Terzo valico). L'espoir est de pouvoir développer davantage l'interconnexion et les différentes modalités de mobilité durable.

PARLONS PLUTÔT DE PROJETS TRANSFRONTALIERS...

La Région Ligurie est impliquée depuis longtemps dans des projets internationaux financés par différents programmes européens. Nous croyons au développement d'activités pilotes sur des thèmes innovants pour créer une compatibilité de réseaux et de systèmes. L'objectif : garantir la meilleure offre de mobilité et de transport sur le territoire régional, transfrontalier ou entre les régions limitrophes. ▲

OFFRIRE MODALITÀ DI TRASPORTO EFFICIENTI E FUNZIONALI PER PASSARE DALL'UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO A QUELLO PUBBLICO

PROPOSER DES MOYENS DE TRANSPORT EFFICACES ET ADAPTÉS POUR PASSER DE L'UTILISATION DES VÉHICULES PRIVÉS AU TRANSPORT PUBLIC

intervista a **Antonio Pollano**
Coordinatore Dipartimento Trasporti e Mobilità Sostenibile Regione autonoma Valle d'Aosta

UNA FASE COMPLESSA PER IL SETTORE DEI TRASPORTI...

Molto. In due anni di pandemia il sistema di trasporto pubblico si è dovuto adattare alle varie regole di contenimento in maniera molto rapida. Questo non ha facilitato l'attività degli uffici regionali ma soprattutto dei gestori, tutti privati. In Valle d'Aosta non ci sono società in house che gestiscono il TPL. Poi la crisi energetica e il relativo aumento dei costi di produzione hanno fatto il resto.

COME SI SUPERA TUTTO CIÒ?

Con un Piano Regionale dei Trasporti aggiornato. Proprio nel 2022 la regione ha approvato la bozza per sottoporla a Valutazione Ambientale e Strategica. Il documento però dovrà essere adeguato perché la pandemia prima e la crisi energetica poi, hanno modificato le dinamiche di mobilità. Inoltre ci sono strumenti di programmazione comunitari, nazionali e regionali che dovranno essere recepiti. Prevediamo l'approvazione entro la fine del 2023.

UN RIDISEGNO SOSTANZIALE DEI TRASPORTI...

Absolutamente. Anche se la resistenza al cambiamento è forte. L'obiettivo è passare dall'utilizzo del mezzo privato a quello pubblico. Per farlo bisogna offrire un sistema efficiente, funzionale che vada incontro ai bisogni delle persone. Per fare ciò dobbiamo interagire anche con interlocutori esterni come Anas, Autostrade e Ferrovie.

SONO PREVISTI INTERVENTI PARTICOLARI?

Sì. Ad esempio un nodo di interscambio ben strutturato ad Aosta con un casello, se non vero e proprio, almeno che consenta di andare in un grande parcheggio per evitare di congestionare il centro. Le rilevazioni effettuate ci dicono che per Aosta gli accessi

mattutini si aggirano sulle 15.000 vetture. È già partita una politica di disincentivazione all'utilizzo dell'auto ma va integrata.

LA REGIONE REGISTRA FLUSSI DI TRAFFICO PECULIARI...

I livelli sono due: quotidiano dei pendolari e periodico dei turisti.

Numeri che in alta stagione esplodono. L'afflusso sulle vallate diventa eccessivo e l'impatto ambientale è innegabile.

Abbiamo un sistema di trasporto pubblico molto orientato sui pendolari mentre si dovrebbe realizzare un sistema con una rete di servizi ben integrata, che offra più combinazioni di viaggio.

POSSONO ESSERE D'AIUTO I NUOVI STRUMENTI DIGITALI?

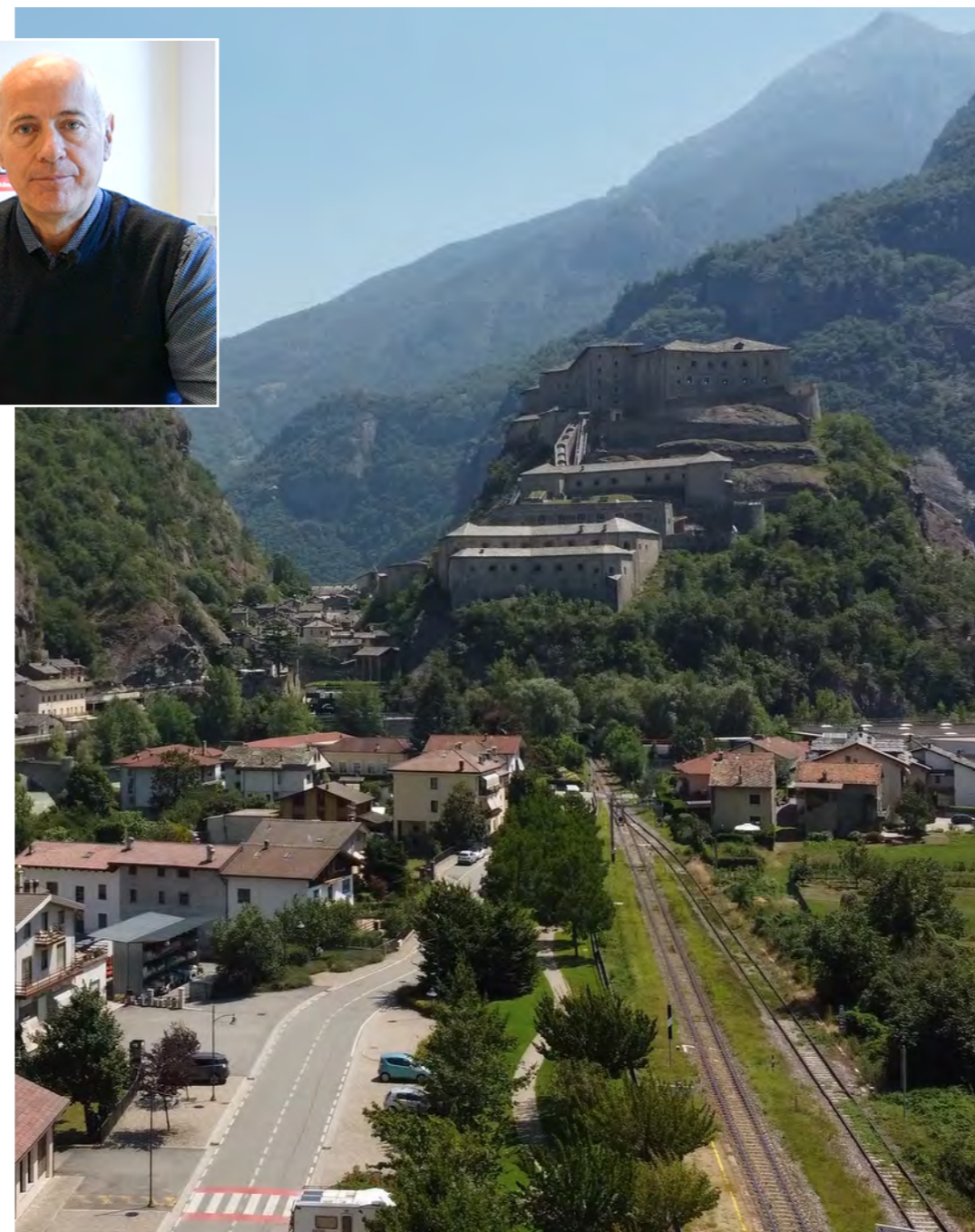
Sì. Infatti stiamo lavorando ad un sistema di bigliettazione user friendly in cui lo smartphone avrà un ruolo centrale per acquistare i titoli di viaggio, ma anche per guidare l'utente nel percorso. Ci sarà un travel planner in grado di segnalare al passeggero tutte le possibili combinazioni di trasporto. Speriamo che questo sia un ulteriore incentivo all'uso del mezzo pubblico.

PARLIAMO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE...

La ciclabilità è un aspetto fondamentale sia per ridurre l'uso del mezzo privato, sia come prodotto turistico. Il comune di Aosta con il progetto "Aosta in bicicletta", i cui lavori termineranno a fine 2023, sta sviluppando 14 km di piste ciclabili, molte delle quali con sede dedicata, per consentire di muoversi in sicurezza.

La bici è importante anche per il turismo. Stiamo realizzando una pista ciclabile di fondovalle di circa 100 km, tutta in sede protetta: da Pont-St-Martin a Courmayeur. ▶

Riprogettare il sistema dei trasporti significa realizzare una rete di servizi ben integrata che offra più combinazioni di viaggio e ti consenta di arrivare ovunque



Repenser le système de transport signifie créer un réseau de services bien intégré offrant de multiples combinaisons de voyage et permettant ainsi de se déplacer n'importe où

interview à **Antonio Pollano**
Coordinateur au Département Transports et Mobilité Durable de la Région Autonome Vallée d'Aoste

UNE PHASE COMPLEXE POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS...

Très. Après deux ans de pandémie, le système des transports publics a dû s'adapter très rapidement aux différentes règles de confinement. Cela n'a pas facilité le travail pour les bureaux de la région mais surtout des gestionnaires qui sont tous de droit privé. Dans la Vallée d'Aoste, il n'y a pas d'entreprises internes pour la gestion du TPL. Puis la crise énergétique et l'augmentation des coûts de production ont généré beaucoup de difficultés.

COMMENT MAÎTRISER TOUT CELA ?

Grâce à l'actualisation d'un Plan Régional des Transports. Précisément en 2022, la région a approuvé le projet pour ensuite le soumettre à Evaluation Environnementale et Stratégique, mais le document devra être revu car la pandémie d'abord et la crise énergétique ensuite ont changé la dynamique de la mobilité. De plus, il existe des outils de programmation communautaires, nationaux et régionaux qui devront être mis en place. Nous attendons l'accord d'ici la fin de 2023.

UNE REFORME CONSISTANTE DES MOYENS DE TRANSPORTS...

Tout à fait. Même si la résistance au changement est importante. L'objectif est de passer de l'utilisation de véhicules privés à l'utilisation de véhicules publics. Pour ce faire, nous devons offrir un système efficace, fonctionnel et répondant aux besoins du public. Pour cela, nous devons également interagir avec des partenaires externes comme l'Anas, les Autostrade et les Ferrovie.

DES OPÉRATIONS PARTICULIÈRES SONT-ELLES PRÉVUES ?

Oui, par exemple un système de connexion bien structuré à Aoste avec un poste de péage, pas vraiment un péage, mais du moins il permettra de se rendre sur un grand parking pour éviter d'encombrer le centre. Les relevés effectués nous apprennent

que pour Aoste les accès au matin s'élèvent à environ 15 000 voitures. Une politique de dissuasion à l'utilisation des véhicules privés a déjà commencée mais elle devra être intégrée.

LA RÉGION REMARQUE DES FLUX DE TRAFICS SINGULIERS...

On distingue deux niveaux : les trajets quotidiens et les trajets touristiques discontinus. Ce sont des chiffres qui en haute saison explosent. L'affluence dans les vallées devient excessive et l'impact environnemental est indéniable.

Nous avons un système de transport public énormément axé sur les trajets quotidiens et il serait nécessaire de construire un système avec un réseau de services bien intégré, offrant davantage de combinaisons de déplacements.

LES NOUVEAUX OUTILS NUMÉRIQUES PEUVENT-ILS NOUS AIDER ?

Oui, en effet, nous travaillons sur un système de billetterie facile d'utilisation mais où le smartphone jouera un rôle central pour l'achat des titres de transport, mais aussi pour guider l'utilisateur tout au long de ses déplacements. Il y aura un planificateur de voyage qui servira à indiquer toutes les combinaisons de transports possibles pour les passagers. Nous espérons que ce sera une incitation supplémentaire à l'utilisation des transports en commun.

PARLONS MOBILITÉ DURABLE...

Le vélo est un aspect fondamental à la fois pour réduire l'utilisation des véhicules privés et comme produit touristique.

La ville d'Aoste avec le projet "Aoste à vélo", dont les travaux se termineront fin 2023, est en train de développer 14 km de pistes cyclables, dont certaines entièrement distinctes, pour permettre des déplacements en toute sécurité.

Le vélo est aussi important pour le tourisme, nous sommes en train de construire une piste cyclable en basse vallée d'environ 100 km, le tout en zone de protection : de Pont-St-Martin à Courmayeur. ▶

il trasporto a Nizza

In una metropoli multipolare come Nizza, la mobilità cerca di uscire dalla gabbia dei confini territoriali netti che rallentano i flussi, seguendo la crescita urbana e i collegamenti economico-commerciali attraverso nuovi assi del trasporto pubblico (Tcsp) e dei Treni regionali espressi (Ter)

Nizza, la più grande metropoli della Costa Azzurra, è un complesso urbano lineare di quasi un milione di abitanti, simile per dimensioni ai più grandi agglomerati francesi al di fuori dell'Île-de-France. Si trova nella regione Provence Alpes Côte-d'Azur, sull'asse economico-commerciale Marsiglia-Genova, e le aree più densamente popolate e in crescita sono concentrate in poche località costiere. «La conurbazione è divisa in una serie di poli, più o meno omogenei e densi, che sono la base della rete di scambi economici, sociali e culturali – spiegano Julian Courteix e Pierre Zembri, dell'Università di Nantes –.

La conurbazione di Nizza è divisa in poli istituzionali e geografici con caratteristiche peculiari

Si tratta di un caso di frammentazione istituzionale particolarmente acuta, che dagli anni Novanta distingue tra territorialità areolare (quella delle aree geografiche) e territorialità funzionale (quella dei flussi). Il territorio è infatti gestito da raggruppamenti di comuni, o anche consorzi misti, responsabili dello sviluppo e della gestione delle infrastrutture urbane». Il geografo André Dauphiné, nel suo libro intitolato Aménager la France

et la Côte d'Azur, chiama questo effetto la "Costa Azzurra delle cisti", ricordando che la crescita metropolitana, accompagnata da una scarsa connettività degli assi di trasporto, può portare a paralizzare e isolare determinate aree, soprattutto nell'entroterra, favorendo l'emergere dei ghetti.

La mobilità pubblica cerca di superare la frammentazione urbana e i confini intercomunali agevolando i flussi

In questo contesto, detto di "bunkerizzazione", la mobilità sta cercando di uscire dalla frammentazione istituzionale dei confini geografici per essere integrata in un unico perimetro che consenta lo sviluppo del trasporto pubblico trascendendo le delimitazioni intercomunali. La soluzione proposta dai due studiosi è la creazione di un polo metropolitano che riunisca tutti i centri comunali senza metterli in discussione, ma sostituendoli nella gestione delle reti di trasporto pubblico. Sviluppare nuovi assi "transfrontalieri" (Tcsp) e nuove rotte Ter (Treni regionali espressi) per alleggerire le linee esistenti, con tariffazione modulare.

Questo aiuterebbe anche i tanti lavoratori che si spostano, soprattutto dalle aree interne alla costa, eliminando l'effetto "confine".



I trasporti pubblici di Nizza cercano di superare la "bunkerizzazione"

Les transports publics niçois tentent de lutter contre la « bunkérisation »

Nizza si trova sull'asse economico-commerciale Marsiglia-Genova

Nice se situe sur l'axe économique-commercial Marseille-Gênes



Foto di Alexandre Koenig / Shutterstock.com

le transport à Nice

Dans une métropole multipolaire comme Nice, le système de mobilité tente de se libérer des frontières territoriales marquées, qui pourraient représenter un frein aux flux en suivant le développement urbain et les liaisons économique-commercialles à travers de nouveaux axes créés pour le transport public (TCSP) et pour les trains express régionaux (TER).

Nice, la plus grande métropole de la Côte d'Azur, est un ensemble urbain linéaire avec près d'un million d'habitants, comparable en taille aux plus grandes agglomérations françaises hors Île-de-France. Elle se situe en région Provence Alpes Côte-d'Azur, sur l'axe économique et commercial Marseille-Gênes, et les zones en forte croissance, les plus fortement habitées, se concentrent sur quelques communes de la côte.

L'agglomération niçoise est divisée en pôles institutionnels et géographiques avec des caractéristiques particulières

« L'agglomération est divisée en plusieurs pôles, plus ou moins denses et homogènes, qui sont à la base du réseau d'échanges économiques, sociaux et culturels – nous expliquent Julian Courteix et Pierre Zembri, de l'université de Nantes –. Il s'agit d'un cas de morcellement institutionnel particulièrement poussé, qui caractérise le territoire depuis les années 1990, avec la territorialité locale (qui correspond aux espaces géographiques) et la territorialité fonctionnelle (qui correspond aux flux). Le territoire est en effet géré par des groupements de communes, voire des consortiums mixtes, responsables du développement et de la gestion des infrastructures urbaines ». Le géographe André Dauphiné, dans son ouvrage intitulé Aménager la France

et la Côte d'Azur, appelle ce phénomène la "Côte d'Azur des kystes", rappelant que la croissance métropolitaine, accompagnée d'une mauvaise connectivité des axes de transport, peut conduire à la paralysie et à l'isolement de certaines zones, en particulier dans l'arrière-pays, favorisant malheureusement l'apparition de ghettos. Dans ce contexte, connu sous le nom de « bunkerisation », la mobilité tente de sortir du morcellement institutionnel représenté par les frontières géographiques, en s'intégrant dans un périmètre unique permettant le développement du transport public hors des limites intercommunales. La solution proposée par les deux chercheurs est la création d'un pôle métropolitain qui regroupe tous les centres communaux sans les remettre en question, mais en s'y substituant pour la gestion des réseaux du transport public. Il faudrait développer de nouveaux axes « transfrontaliers »

Le service public de mobilité en facilitant les flux, tente d'éliminer le morcellement urbain et les frontières intercommunales

(TCSP) et de nouvelles lignes TER (Trains Express Régionaux) pour alléger les lignes existantes, en adoptant un tarif flexible. En éliminant ainsi l'effet "frontière", cela pourrait bien sur aider de nombreux travailleurs qui se déplacent des zones de l'arrière pays vers la côte.

Lione crocevia d'Europa

Com'era nell'antichità, anche oggi Lione si trova al crocevia tra assi europei che vanno dal Mediterraneo al Mare del Nord e dalle Alpi all'Atlantico, in bilico tra le sfide delle tecnologie più moderne, delle grandi infrastrutture, della sostenibilità ambientale e dell'inclusione sociale

Lione, che con il suo mezzo milione di abitanti è una delle città più importanti della Francia, è situata nella zona centro-orientale del paese, a circa 200 km dal confine con Italia e Svizzera. Può essere divisa in quattro grandi aree: le colline di Fourvière e Croix-Rousse, la città vecchia e la Confluence, la penisola tra i fiumi Rodano e Saona.

Porti, strade e ferrovie si integrano in un sistema di trasporti europeo che punta a rivitalizzare anche l'entroterra

È una città bike-friendly, che dispone anche di servizi di bike sharing con mezzi elettrici e destinati a persone con disabilità o mobilità ridotta. Ha inoltre una rete dei trasporti pubblici abbastanza capillare: 100 linee di autobus, 4 linee metropolitane, 5 linee tranviarie e 2 funicolari. La città si trova inoltre al crocevia tra due assi economico-commerciali europei: nord-sud ed est-ovest. Per questo è al centro di grandi progetti di infrastrutture come la linea ad alta velocità Torino-Lione e il porto Lione-Marsiglia. La linea ferroviaria internazionale Torino-Lione - 235 km dedicati al trasporto di merci e persone che affiancheranno, con caratteristiche più avanzate, la linea esistente che transita attraverso il traforo ferroviario

del Frejus - si inserisce in questa logica continentale. «Per i prossimi 10 anni saremo focalizzati sui cantieri della Torino-Lione, ma è importante avviare già da oggi percorsi di formazione per la fase successiva, che prevede la gestione ferroviaria di passeggeri e merci e soluzioni evolute per la smart mobility» - spiega Mario Virano direttore generale di Telt (Tunnel Euralpin Lyon-Turin), società pubblica italo-francese responsabile della gestione e realizzazione della linea ferroviaria mista. A fine novembre, il presidente della Repubblica francese Emmanuel Macron ha inoltre dichiarato il suo desiderio di vedere la nascita di una rete RER - come esiste a Parigi e nell'Île-de-France - in dieci metropoli francesi, compresa Lione. Poco dopo, ha annunciato la necessità di progettare "un grande porto che vada da Marsiglia a Lione": «L'obiettivo principale del progetto è coerente con una logica di asse: avere prezzi competitivi, con un'offerta di servizi flessibile» - spiega Mathieu Gleizes, delegato generale di Medlink Ports, associazione che riunisce tutti i porti dell'asse del Rodano. Uno dei punti chiave del progetto è l'entroterra. Il collegamento tra il fiume o il mare e la terra che lo precede. «La vera sfida è avere un entroterra francese ben collegato e attivo. Quando parliamo di commercio marittimo, non possiamo non guardare a ciò che accade nel retrobottega - conclude Gleizes -. Favorire il trasporto con modalità che integrino strada, mare-fiume e ferrovia». ▲



Il porto di Marsiglia è l'imbocco di un sistema integrato di trasporti commerciali che arriva fino a Lione

Le port de Marseille est la porte d'entrée d'un système intégré de transports commerciaux qui arrive jusqu'à Lyon

La ferroviaria internazionale Torino-Lione sarà lunga 235 km, di cui il 70% in territorio francese

La ligne ferroviaire internationale Turin-Lyon sera d'une distance de 235 km dont 70% sur le territoire Français



Lyon carrefour de l'Europe

Comme dans l'Antiquité, Lyon aujourd'hui est situé encore au carrefour d'axes européens allant de la mer Méditerranée, à la Mer du Nord et des Alpes à l'océan Atlantique, en équilibre entre les défis technologiques les plus modernes, les grandes infrastructures, la durabilité environnementale et l'inclusion sociale

La ville de Lyon, avec un demi-million d'habitants, est l'une des villes les plus importantes de France, elle est située dans le centre-est du pays, à environ 200 km de la frontière de l'Italie et de la Suisse.

Les ports, les routes et les chemins de fer sont intégrés dans un système de transport européen qui mire à revitaliser également l'arrière-pays

Elle peut être divisée en quatre grands espaces : la colline de Fourvière, la colline de la Croix-Rousse, la vieille ville et la Confluence, c'est-à-dire la presqu'île entre le Rhône et la Saône. C'est une ville amie du vélo, qui dispose également d'un service de vélos électriques en libre-service qui est destiné en particulier aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. En plus elle dispose d'un réseau de transports en commun assez étendu : 100 lignes de bus, 4 lignes de métro, 5 lignes de tramway et 2 funiculaires. La ville est également située au carrefour entre deux axes économiques et commerciaux européens importants : nord-sud et est-ouest. C'est pourquoi elle est au centre de grands projets d'infrastructures comme la ligne à grande vitesse Turin-Lyon et le port Lyon-Marseille. La ligne ferroviaire internationale Turin-Lyon - avec 235 km dédiés au transport de marchandises et de personnes, qui longera la ligne existante passant par le

tunnel ferroviaire du Fréjus, mais avec des caractéristiques plus avancées - s'intègre dans une vision continentale. "Dans les 10 années à venir, nous nous concentrerons sur les chantiers de la ligne Turin-Lyon, mais il est important dès aujourd'hui de commencer des parcours de formations pour la phase successive qui concernera la gestion ferroviaire des voyageurs et des marchandises, avec des solutions avancées pour la mobilité intelligente" - nous explique Mario Virano Président directeur général de la société Telt (Tunnel Euralpin Lyon-Turin, entreprise publique franco-italienne chargée de la gestion et de la réalisation de la ligne ferroviaire mixte). Fin novembre, le président de la république française Emmanuel Macron a également déclaré sa volonté de voir naître un réseau RER - tel qu'il en existe à Paris et en Île-de-France - dans dix villes françaises y compris à Lyon. Peu de temps après, il a annoncé la nécessité de projeter « un grand port allant de Marseille à Lyon ». "L'objectif principal du projet s'inscrit dans un axe logique : avoir des prix compétitifs, avec une offre de services flexible" - explique Mathieu Gleizes, délégué général de Medlink Ports, association qui regroupe l'ensemble des ports sur l'axe du Rhône. L'arrière-pays est l'un des points clés du projet. La connexion entre le fleuve ou la mer, avec la terre et ses alentours. « Le vrai défi, c'est d'avoir un arrière-pays français bien connecté et opératif. Quand on parle de commerce maritime, il ne faut pas oublier de regarder ce qui se passe dans l'arrière-boutique - conclut-il -. Il faut promouvoir les transports en intégrant route, mer-fleuve et rail ». ▲

integrare gomma e rotaia

Negli ultimi anni, e dal 2020 con ancora più forza, Uncem ha attivato progetti, convegni e seminari relativi all'organizzazione delle reti viarie e ferroviarie transfrontaliere, nonché al miglioramento dei servizi di mobilità all'interno delle valli e da queste verso i poli urbani. La necessità è quella di promuovere un'organizzazione efficace e sostenibile dei trasporti nelle aree interne e montane del Piemonte.

L'accessibilità è fondamentale per generare uguaglianza sociale e contrastare l'abbandono delle aree montane

«L'accessibilità è fondamentale per generare uguaglianza sociale, contrastare l'abbandono delle aree montane e riorganizzare le opportunità» sostiene il presidente Uncem Marco Bussone. Il trasporto nelle aree alpine e appenniniche del territorio piemontese oggi è di tipo molto tradizionale: i pullman procedono a raggiera partendo dai centri di riferimento per i maggiori servizi (scuole superiori, ospedali, uffici provinciali e decentrati: una trentina di centri in tutta la regione). I treni percorrono poche linee, soprattutto di collegamento tra capoluoghi e alcuni grandi centri provinciali e Torino. I centri abitati sono quasi tutti insediati lungo i pendii e nelle diramazioni interne delle vallate. I pullman, invece, percorrono l'asta principale delle valli lasciando scoperti numerosi tratti di collegamento tra i fondivalle e i villaggi. Di conseguenza i costi sono elevati, anche in termini ambientali, i servizi limitati e solo parzialmente corrispondenti alla domanda locale.

«La necessaria revisione e riorganizzazione del trasporto pubblico locale nelle medie e alte vallate alpine dovrebbe agevolare l'affluenza e la fruizione turistica di tutte le vallate e utilizzare mezzi di trasporto meno impattanti, tecnicamente adatti al servizio nei piccoli spazi in modo da garantire la possibilità di spostarsi a tutta la popolazione – continua Bussone –. Per non perdere opportunità la gomma deve essere unita alla rotaia». Uncem propone quindi, anche sulla base dell'Art. 25 della Legge regionale 14/2019, di considerare l'impiego di mezzi elettrici e l'adozione di servizi a domanda individuale, anche tramite la realizzazione di piattaforme informatiche per migliorare la vivibilità del territorio e i consumi energetici. Per il turismo questa esigenza molto avvertita viene affrontata dai singoli operatori (albergatori e stazioni sciistiche) con mezzi propri per il trasporto dei clienti, il che ovviamente comporta problemi sia di costi che di mezzi. Un piano per i trasporti nelle aree interne del Piemonte per uscire dal limite insostenibile per cui "se non si hanno mezzi di trasporto individuali in montagna non si può vivere", creando un modello sperimentale di *smart valley* nel territorio delle alpi italo-francesi.

I centri abitati sono insediati lungo i pendii e nelle diramazioni interne delle vallate, mentre i pullman percorrono i fondivalle

Su molti territori e in molte valli alpine stanno già nascendo progetti per la costruzione di reti di trasporto a



Foto di Gianni Ballor

intégrer le transport routier et ferroviaire

Ces dernières années, et encore plus depuis 2020, l'Uncem a activé des projets, des conférences et des séminaires sur l'organisation des réseaux routiers et ferroviaires transfrontaliers, ainsi que sur l'amélioration des services de mobilité à l'intérieur des vallées comme aussi pour les vallées en direction des pôles urbains.

On constate qu'il est nécessaire de promouvoir une organisation efficace et durable des transports dans les zones "internes" et dans les zones montagneuses du Piémont. "Leur accessibilité est fondamentale pour générer l'égalité sociale, contrecarrer l'abandon des territoires de montagne et réorganiser des opportunités" - déclare le président de l'Uncem Marco Bussone. Le transport dans les zones alpines et de l'Apennin dans le Piémont est aujourd'hui typiquement traditionnel : les autocars se déplacent en rayonnant à partir des centres de services les plus importants (lycées, hôpitaux, bureaux régionaux et excentrés : en tout une trentaine de centres répartis sur toute la région). Les trains circulent sur quelques lignes, notamment entre les chefs-lieux et entre certains grands centres de la province et Turin.

L'accessibilité est essentielle pour générer une égalité sociale et lutter contre l'abandon des zones de montagne

Les villages habités sont presque tous situés le long des versants et aux embranchements des vallées. Les autocars, quant à eux, circulent le long de l'axe principal des vallées, laissant à découvert de nombreux tronçons de liaison entre le fonds de la vallée et les villages, ce qui entraîne des coûts élevés, également en termes environnementaux, des services limités correspondants seulement partiellement à la demande locale. « La révision et la

réorganisation nécessaires des transports publics locaux dans les moyennes et hautes vallées alpines devraient faciliter le flux et l'affluence touristique dans toutes les vallées grâce à l'utilisation de moyens de transport à moindre impact, techniquement adaptés à la desserte dans des zones éloignées, ce qui pourrait enfin garantir à toute la population la possibilité de se déplacer - poursuit Marco Bussone - Pour ne pas rater l'opportunité, le transport sur route doit être relié au rail».

Les lieux habités sont situés le long des versants et aux embranchements des vallées, alors que les bus circulent sur le fond des vallées

L'Uncem propose donc, sur la base de l'article 25 de la loi régionale 14/2019, d'envisager l'utilisation de véhicules électriques et l'adoption du service à la demande individuelle, grâce à la création de plateformes informatiques pour améliorer le bien vivre sur un territoire et également la moindre consommation énergétique. Dans le tourisme, ce besoin très ressenti correspond surtout à celui des opérateurs privés (hôteliers, stations de ski) qui régulièrement utilisent leurs propres moyens de transport pour leurs clients, ce qui pose évidemment des problèmes de coût mais aussi de moyens de transport. Pour sortir enfin du système non-durable, "si vous n'avez pas un moyen de transport individuel en montagne, vous ne pouvez pas vivre ici" un plan pour les transports dans les zones internes du Piémont est nécessaire, créant ainsi un modèle expérimental de vallée intelligente sur le territoire des Alpes italo-françaises. Dans de nombreuses régions et en particulier dans de nombreuses vallées alpines, des projets voient déjà le jour pour

TRA LE PROPOSTE PER COLLEGARE LE AREE URBANE CON QUELLE INTERNE "A DOMANDA DEBOLE" CI SONO ANCHE I SERVIZI A CHIAMATA



chiamata – unito a soluzioni miste di car pooling e car sharing – come in Valsesia, in Alta Langa e nel Biellese orientale. Un’iniziativa destinata a collegare le aree urbane ad alta intensità di sviluppo con quelle interne a domanda debole più complesse da raggiungere, attraverso servizi privati che prelevano i passeggeri all’indirizzo e all’ora desiderata fornendo una sorta di servizio taxi a prezzi accessibili. L’Unione Europea ha individuato 17 aree per sperimentare questo tipo di soluzione e i risultati su misura di giovani, terza età, pendolari e turisti sono molto positivi. La norma regionale prevede inoltre per i nuovi distributori di carburanti l’installazione anche di colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli, a due e quattro ruote. Tuttavia, gli operatori privati hanno fatto investimenti su questo fronte nelle aree urbane tralasciando le aree rurali. Per evitare un divario grave e dannoso, Uncem propone lo stanziamento di fondi regionali per incentivare l’uso di veicoli

smart e green, elettrici, a due e quattro ruote nelle valli. Anche le ferrovie devono tornare a essere il cuore della mobilità. Nel recente passato, diverse tratte ferroviarie importanti per penetrare nelle valli sono state soppresse. La Ceva-Ormea, la Pinerolo-Torre Pellice, la Novara-Varallo, la Saluzzo-Savigliano.

Occorre indirizzare gli investimenti alla manutenzione, innovazione e valorizzazione del patrimonio stradale e ferroviario

Tante altre, nei giorni festivi e nei mesi estivi vengono sostituite con bus, rendendole molto meno appetibili per abitanti e turisti. Un investimento per riattivare queste e altre linee è decisivo per i territori, anche rendendole più fruibili sul piano turistico (ad esempio

la Canavesana e la Torino-Ceres), realizzando un’intesa tra la Direzione regionale turismo e i soggetti pubblici e privati locali nelle strategie di promozione e marketing. L’arco alpino piemontese è la cerniera fra diverse zone strategiche dal punto di vista economico, commerciale e culturale. Il collegamento stradale Cuneo/Ventimiglia è di vitale importanza per l’integrazione turistica dell’alta valle Roya la valle Vermentagna, per gli scambi con il Ponente Ligure e la Costa Azzurra, e per raggiungere i mercati della costa da parte dei produttori cuneesi. Le stesse considerazioni valgono per la Valle Stura e il colle della Maddalena, itinerario turistico e al tempo stesso mercantile verso il sud-ovest francese. Occorre quindi indirizzare gli investimenti alla manutenzione, innovazione e valorizzazione del capitale pubblico nell’ambito stradale e ferroviario di queste zone. Questo giova al turismo, al trasporto pubblico, alle imprese: accudire e migliorare l’esistente, mettere in sicurezza, assicurare la pulizia delle strade e i transiti. ▲

PARMI LE PROPOSIZIONI VISANT À RELIER LES ZONES URBAINES AUX ZONES INTERNES À "FAIBLE DEMANDE", IL EXISTE UN SERVICE D’APPEL À LA DEMANDE



la construction de réseaux de "transport à la demande" - combinés à des solutions mixtes avec covoiturage et auto-partage - comme en Valsesia, dans les Langhes et dans l’est de Bielle. Une initiative visant à relier les zones urbaines à forte intensité de développement aux zones internes à "faible demande" plus complexes à regagner, grâce à des services privés qui satisfont les passagers à l’adresse et à l’heure souhaitée, en fournissant une sorte de service taxi à un prix abordable. L’Union européenne a identifié 17 zones pour expérimenter ce type de service et les résultats correspondent aux attentes des jeunes, des seniors, des travailleurs et des touristes sont largement positifs. La norme régionale prévoit également de nouveaux distributeurs de carburants avec l’installation de colonnes pour la recharge électrique des véhicules à deux et quatre roues. Cependant, les opérateurs privés ont investi sur ce front dans les zones urbaines, en délaissant les zones rurales. Pour éviter cet écart important et préjudiciable, l’Uncem propose l’allocation de fonds régionaux pour encourager l’utilisation dans

les vallées de véhicules intelligents, verts, électriques, à deux et quatre roues. Même le chemin de fer devrait retourner au cœur de la mobilité. Dans un passé récent, plusieurs lignes ferroviaires importantes permettant d’accéder à des vallées ont été supprimées, comme Ceva-Ormea, Pinerolo-Torre Pellice, Novara-Varallo, Saluzzo-Savigliano. D’autres encore, sont remplacés

Les investissements doivent être orientés vers l’entretien, l’innovation et la valorisation du patrimoine routier et ferroviaire

par des bus, les jours fériés et pendant l’été, ce qui rend ces vallées beaucoup moins attrayantes pour les habitants et les touristes. Un investissement pour réactiver ces lignes et d’autres encore sera décisif pour ces territoires, pour les rendre en plus, plus accessibles au niveau touristique (par exemple la Canavesana et la Turin-Ceres),

en créant un accord entre la Direction Régionale du Tourisme et les collectivités locales et le privé, grâce à des stratégies de promotion et de marketing. L’arc alpin piémontais représente le trait d’union entre différentes zones stratégiques d’un point de vue économique, commercial et culturel. La liaison routière Cuneo/Vintimille est d’une importance vitale pour l’intégration touristique de la haute vallée de la Roya, avec la vallée Vermentagna, pour les échanges de la Riviera du Ponente Ligure et la Côte d’Azur, et pour l’accessibilité des producteurs de la zone de Cuneo vers les marchés côtiers. Les mêmes considérations s’appliquent à la vallée de la Stura et à la colline de la Maddalena, itinéraire touristique et en même temps commercial vers le sud-ouest de la France. Il est donc fondamental d’orienter les investissements vers l’entretien, l’innovation et la valorisation du capital public dans les secteurs routier et ferroviaire de ces territoires. Cela profite au tourisme, aux transports en commun, aux entreprises : entretenir et améliorer l’existant, sécuriser et assurer la propreté des rues et des transports. ▲

la mobilità su misura

Centrale sotto molteplici punti di vista, il diritto alla mobilità è un fattore determinante e indispensabile in ogni zona del Paese, un punto di giunzione imprescindibile tra gli abitanti e le loro esigenze, siano esse ludiche, personali o professionali. Tuttavia, a prescindere da questa necessità comune, non sempre il territorio ne garantisce la piena soddisfazione. I motivi possono essere molteplici: carenza di infrastrutture, servizi di trasporto pubblico insufficienti o distanze troppo elevate tra i centri abitati e i principali punti di interesse. Per questa ragione, nella vasta sfumatura che intercorre tra la mobilità privata e il servizio di trasporto pubblico, sono soprattutto le cosiddette zone marginali che si trovano di fronte alla necessità di sperimentare nuove soluzioni; da un lato per venire incontro alle esigenze dei propri abitanti, dall'altro per sopperire alle limitazioni e alle difficoltà imposte dalla caratterizzazione fisica del territorio.

Una diversa sensibilità del territorio impone nuove soluzioni, differenti e personalizzate

Tra queste soluzioni, il trasporto a chiamata è una delle più diffuse e prevede l'attivazione del servizio – mediante veicoli diversi a seconda del numero di passeggeri – esclusivamente su richiesta dell'utente. Per cui, se la domanda non c'è, il servizio non si attiva. «Esistono diverse tipologie di trasporto a chiamata – spiega l'ingegnere Massimiliano Petri –.



mobilité sur mesure

Le droit à la mobilité est un élément fondamental, un facteur déterminant et indispensable dans toutes les régions de notre pays, un point de liaison essentiel entre les habitants et leurs besoins, qu'ils soient récréatifs, personnels ou professionnels. Cependant, outre à ces besoins pour l'ensemble de la communauté, le territoire ne garantit pas toujours la pleine satisfaction. Les raisons peuvent être multiples : manque d'infrastructures, transports en commun insuffisants ou distances trop importantes entre les différents centres habités et les principaux sites d'intérêt. Pour cette raison, parmi les différentes difficultés existantes entre la mobilité privée et les services de transport public, ce sont surtout les zones dites marginales qui sont confrontées à la nécessité d'expérimenter de nouvelles solutions ; d'une part pour répondre aux besoins de ses propres habitants et d'autre part pour remédier aux limites et aux difficultés imposées par les caractéristiques physiques du territoire.

Une nouvelle sensibilité sur le territoire impose de nouvelles solutions, différentes et en plus personnalisées

Parmi les solutions, le transport à la demande (TAD) est l'une des plus communes et on prévoit l'activation de ce service – grâce à différents véhicules, à choisir en fonction du nombre de passagers – exclusivement à la demande de l'utilisateur. Par conséquent, s'il n'y a pas de demande, le service n'est pas activé. «Il existe différents types de transport à la demande – explique l'ingénieur Massimiliano Petri –. Cependant, avant de les énumérer, un avant-propos s'impose. Il s'agit d'un service qui pose un problème

I SERVIZI A CHIAMATA POSSONO NASCERE IN QUALSIASI TERRITORIO, IN RISPOSTA A UN'ESIGENZA DIFFUSA DI MOBILITÀ

Prima di elencarle, però, è necessaria una premessa. Si tratta di un servizio che comporta un problema non indifferente di bilancio economico. Infatti, a differenza di una linea convenzionale, spesso la frequentazione è decisamente minore a fronte di una percorrenza chilometrica elevata, di conseguenza il ricavo è bassissimo e per questa ragione è poco utilizzato».

Un bilancio costi-benefici equilibrato prevede a monte una progettazione precisa, disegnata sulle esigenze dei residenti

Ed è, infatti, proprio per contrastare questa difficoltà che nascono tutta una serie di differenziazioni del servizio, seguendo un processo di semplificazione cumulativa allo scopo di rendere il trasporto meno oneroso per la ditta che lo gestisce e – talvolta – anche più efficiente, se pure con una minore libertà nell'esperienza dell'utente. «Il servizio a chiamata che possiamo definire puro e semplice – continua Petri – è solitamente gestito da una piattaforma informatica. Ci sono navette che, previa richiesta attraverso un'app dedicata, aggiornano orari e percorsi in tempo reale. Così, se per esempio ricevono una chiamata da una persona durante un tragitto, deviano il percorso in modo tale da servire anche questo nuovo utente. Ovviamente, una flessibilità di questo tipo comporta una maggiore difficoltà di programmazione e di rispetto degli orari di prenotazione. Questo modello originale è infatti il meno utilizzato e da qui cominciano le prime semplificazioni. Ad esempio, in alcuni

casi la prenotazione si può fare fino alla sera del giorno prima, in modo tale da organizzare il percorso con un certo anticipo e non dover più modificare gli orari, l'itinerario e le tempistiche del tragitto. Un'ulteriore semplificazione prevede invece dei percorsi fissi, non modificabili su richiesta dell'utente e che si attivano all'orario richiesto solo se c'è una prenotazione. Si possono, infine, organizzare anche delle corse orarie: in questo caso, sia il percorso sia l'orario sono fissi e vengono attivati su richiesta. Così, l'azienda può fissare dei turni di guida e organizzare le partenze con maggiore facilità». Tuttavia, per riuscire a organizzare in maniera efficace uno dei modelli semplificati sopra descritti, occorre conoscere bene il territorio e le esigenze dei suoi abitanti. Per questo motivo, l'iter di realizzazione spesso prevede una prima fase – che possiamo definire sperimentale – organizzata mediante un servizio di trasporto a chiamata puro e semplice.

Dall'analisi dei dati all'identificazione di una strategia concreta: così nasce una soluzione reale, efficace e su misura

In questo modo, senza orari o percorsi predefiniti, è possibile individuare le principali esigenze dei residenti facendo emergere, così, quella domanda rimasta ancora inespressa che non viene presa in considerazione dai servizi convenzionali. Una volta individuate le necessità, gli itinerari, i periodi dell'anno e gli orari più richiesti, si può gradualmente trasformare il sistema di trasporto in un servizio più strutturato, più economico ed efficace. 📌



LES SERVICES D'APPEL À LA DEMANDE PEUVENT SURVENIR SUR N'IMPORTE QUEL TERRITOIRE, EN RÉPONSE À UN BESOIN CONSOLIDÉ DE MOBILITÉ

non indifférent au regard des bénéfices économiques. En effet, contrairement à une situation commune, la fréquentation est souvent nettement inférieure sur un kilométrage élevé, par conséquent le bénéfice est très faible et pour cette raison le service est peu utilisé ».

Un bilan équilibré coût-bénéfice nécessite une planification précise en amont, créée en fonction des besoins des habitants

Et c'est justement pour pallier à cette difficulté, qu'une série de différenciations du service a été pensée, suivant un processus simplifié et cumulatif visant à rendre le transport moins onéreux pour l'entreprise qui le gère et parfois plus efficace, malgré une moindre liberté pour l'utilisateur. « Le service à la demande est en général purement et simplement géré – poursuit M. Petri – par une plateforme informatique. Il existe des navettes qui, sur demande à travers une application spécifique, mettent à jour les horaires et les itinéraires en temps réel. Ainsi, si, par exemple, un appel est reçu d'une personne pendant le déplacement, le trajet est détourné de manière à desservir également le nouvel utilisateur. Évidemment, une telle flexibilité entraîne une plus grande difficulté de programmation et de respect des horaires de réservation. Ce modèle original est en réalité celui qui est le moins utilisé et c'est à partir de là que vont donc s'opérer les premières simplifications. Par exemple, dans certains cas, la réservation peut se faire jusqu'à la veille au soir, de façon à organiser l'itinéraire avec un certain temps d'avance et ne plus devoir modifier les horaires, l'itinéraire et la

durée du voyage. Une autre simplification consiste à prévoir des itinéraires fixes, qui ne peuvent pas être modifiés à la demande de l'utilisateur et qui sont activés suivant l'horaire demandé, uniquement s'il y a une réservation. Enfin, il est également possible d'organiser des trajets suivant horaires fixes : dans ce cas, aussi bien l'itinéraire que l'horaire sont fixés et sont activés à la demande. Ainsi, l'entreprise peut fixer les contraintes pour la conduite et organiser plus facilement les départs ». Cependant, pour pouvoir organiser efficacement l'un des modèles simplifiés décrits ci-dessus, il est nécessaire de bien connaître le territoire et les besoins de ses habitants. Pour cette raison, le

A' partir de l'analyse de données, jusqu'à l'identification d'une stratégie concrète : naissance d'une solution pertinente, efficace et sur-mesure

processus de mise en marche prévoit souvent une première phase - que l'on peut qualifier d'expérimentale - organisée grâce à un service de transport à la demande pur et simple. De cette manière, sans établir d'horaires ni de trajets prédéfinis, il est possible d'identifier les principaux besoins des résidents, en faisant ainsi ressortir cette demande qui jusqu'à aujourd'hui restait encore tacite et qui donc ne peut pas encore être prise en compte par les services traditionnels. Une fois après avoir identifié les besoins, les itinéraires, les périodes de l'année et les horaires les plus demandés, le système de transport peut progressivement se transformer en un service plus structuré, moins cher et plus efficace. 📌

una scommessa per il futuro

Un servizio di trasporto su misura a sostegno dei territori montani. Si chiama Car Sharing Mobility e si inserisce all'interno del progetto transfrontaliero Interreg-Alcotra E-Trasporti, coordinato e gestito dalla Regione Piemonte. Il servizio è stato realizzato in collaborazione con la società in house 5T, che si è occupata della messa a disposizione delle vetture e dei servizi, forniti attraverso il servizio di car sharing CinQue.

Una sinergia proficua tra Regione, 5T ed enti locali. L'obiettivo è sostenere la montagna

Si tratta di una soluzione ancora in fase di sperimentazione che vedrà i suoi primi risultati a marzo 2023. Il motivo è presto detto: il modello utilizzato – seppure efficace –, al momento è stato consolidato soltanto in contesti urbani e dovrà ora adattarsi a una realtà completamente diversa, più delicata e sprovvista di una rete di servizi adeguata a garantire un sostegno solido. «Si tratta di un progetto – racconta Giorgio Ferraris, sindaco di Ormea – che la Regione ha deciso di sperimentare sia sul nostro territorio – il quale comprende la parte più alta della Valle Tanaro, con i comuni di Ormea, Briga Alta, Alto e Caprauna –, sia su alcuni comuni della Valle Po: Ostana, Paesana e Sanfront. Riguardo l'Alta Val Tanaro, si tratta di borgate molto lontane da qualsiasi centro di servizi, di qualunque genere; con una densità abitativa bassissima che – esclusa Ormea con 1.500 residenti – vanno dai 40 ai 140 abitanti, tutti sparsi su territori molto ampi.

Nei nostri comuni di montagna il problema dei servizi è fondamentale per fare in modo che, dopo anni di emigrazione, qualcuno si fermi lì. Siamo zone ormai considerate a fallimento di mercato da tutti i punti di vista, per questo i collegamenti sono importanti: sia quelli digitali, sia quelli fisici e pratici per gli spostamenti delle persone. Chiaramente, si tratta di un servizio nuovo e la novità bisogna in qualche modo digerirla, occorre prenderne coscienza. Tuttavia, si sente la necessità di una soluzione e questo servizio può aiutare ad avvicinare le persone – in modo anche meno oneroso – ai servizi di pianura, in alcuni casi fondamentali come quelli sanitari e scolastici, che non possiamo avere nelle zone decentrate».

La sperimentazione è cominciata. La risposta degli utenti, ora, definirà le fasi successive

Car Sharing Mobility mette a disposizione una serie di automobili ibride, disponibili in un unico parcheggio per ciascun comune. Una volta prenotate e attivate tramite smartphone, queste possono essere utilizzate senza alcun limite di tempo o distanza. Al termine dell'esperienza, l'utente dovrà poi lasciare il veicolo in una delle postazioni presenti sul territorio piemontese in cui è attivo il servizio, pronto per essere riutilizzato. Inoltre, le auto possono essere condivise da più utenti contemporaneamente: lo stesso servizio prevede, infatti, anche la possibilità di effettuare il car pooling, sfruttando il parcheggio come punto di ritrovo.



un pari pour le futur

Un service transport sur mesure pour soutenir les territoires de montagne. On l'a appelé Car Sharing Mobility (auto-partage) et il fait partie du projet transfrontalier Interreg-Alcotra E-Mobilité, coordonné et géré par la Région Piémont. Le service a été créé en collaboration avec la société sous-traitante 5T, qui est chargée de mettre à disposition les véhicules et les services, offerts par le service d'auto-partage CinQue. Il s'agit d'une solution encore en phase expérimentale qui offrira ses premiers résultats à partir de mars 2023. La raison est évidente : le modèle utilisé – sûrement plus qu'efficace – n'a pour l'instant été consolidé que dans des contextes urbains et devra maintenant s'adapter à une réalité bien différente, plus délicate car dépourvue d'un réseau de services adapté pouvant offrir un soutien consistant. «Il s'agit d'un projet – nous explique Giorgio Ferraris, maire d'Ormea – que la Région a décidé d'expérimenter à la fois sur notre territoire – qui comprend la partie haute de la Vallée du Tanaro avec les communes d'Ormea, Briga Alta, Alto et Caprauna – et en Vallée du Pò, dans certaines communes : Ostana, Paesana et Sanfront. En ce qui concerne la

Une synergie fructueuse entre la Région, la société 5T et les collectivités territoriales. L'objectif est de soutenir la montagne

Haute Vallée du Tanaro, il s'agit de villages ou hameaux très éloignés des différents centres de services, de tout genre ; avec une très faible densité de population – sauf Ormea qui compte 1 500 habitants – qui oscille entre 40 et 140 habitants, la plupart de ses habitants éparpillés sur un territoire

très étendu. Dans nos communes de montagne, le problème de l'accès aux services est essentiel car après des années d'émigration, on pourra finalement faire en sorte que la population du territoire puisse y rester. Nous sommes désormais considérés comme des zones de marché difficiles à tous points de vue, c'est pourquoi les liaisons et connexions sont vraiment fondamentales : à la fois numériques, physiques et pratiques, pour que les gens puissent se déplacer facilement. Evidemment, il s'agit d'un service nouveau et la nouveauté on doit en quelque sorte l'assimiler, il faut en prendre conscience.

L'expérimentation a commencé. La réponse des utilisateurs va maintenant définir les étapes successives

Cependant, la nécessité de trouver une solution se fait sentir et justement ce service peut certainement contribuer à rapprocher les personnes – de façon encore moins coûteuse – vers les services rattachés au bassin, quelques fois indispensables comme les services de santé et d'éducation, que nous ne pouvons malheureusement pas avoir dans des zones décentralisées». Car Sharing Mobility ou auto-partage propose une série de véhicules hybrides, disponibles dans chaque commune, sur un unique parking. Une fois votre véhicule réservé et activé grâce à votre smartphone, il pourra être utilisé sans limite de temps, ni de distance. À la fin de l'utilisation, l'utilisateur devra alors quitter le véhicule dans l'une des stations présentes là où le service est actif sur le territoire de la région Piémont, pour être prêt à nouveau à être utilisé. De plus, les voitures peuvent être en même temps partagées avec plusieurs utilisateurs : en effet, le même service prévoit même la



«In questa prima fase – spiega Silvia Rovere, sindaca di Ostana –, stiamo collaborando con 5T per cercare, sia attraverso l'applicazione sia attraverso la tariffazione, di venire incontro alle esigenze del territorio. Ovviamente si tratta di una sperimentazione e al momento la nostra valle sta facendo un po' fatica a decollare con il progetto, il quale è nato da un'esperienza di città e deve qui trovare il suo giusto equilibrio. L'iniziativa, però, è molto interessante e penso che, con le dovute correzioni, diventerà un'opportunità concreta di sviluppo per un sistema di mobilità sostenibile delle valli». Una scommessa, dunque, per il futuro. Al momento le amministrazioni locali, in sinergia con tutti gli attori coinvolti, sono impegnate attivamente nella

divulgazione del progetto, fornendo agli abitanti delle diverse borgate tutti i dettagli, le informazioni e le modalità di accesso al servizio. Le speranze sono tante e la fiducia è ben riposta; l'iniziativa, però, ha bisogno di un po' di tempo per il suo assestamento.

**In prima linea
il territorio.
In questa nuova
fase, informazione
e divulgazione sono
la giusta strategia**

«La sperimentazione è appena iniziata, per cui al momento non abbiamo ancora dati sufficienti per fare un bilancio

accurato – conclude Ferraris –. Dovremmo riuscire, secondo me, ad avere un periodo di sperimentazione di almeno un anno per poterci rendere conto della validità effettiva della proposta. Bisogna considerare che l'iniziativa è partita in un periodo invernale: i nostri sono luoghi di montagna e in questo periodo c'è un po' di difficoltà, un po' di diffidenza nell'utilizzo del servizio. Penso che sarà importante valutarne l'efficacia soprattutto nel periodo estivo, perché sicuramente può essere utile per i residenti di queste frazioni – tra le altre cose, in prevalenza sono anziani e hanno difficoltà di movimento –, ma può anche diventare un supporto per i turisti, offrendo loro la possibilità di raggiungere comodamente le borgate e le frazioni di montagna». ▲



possibilità di covoiturage, utilizzando anche il parcheggio previsto per questo punto di incontro. «Dans cette première phase – nous explique Silvia Rovere, maire d'Ostana –, nous collaborons avec la 5T pour essayer, à la fois grâce à l'application et à la tarification, de répondre aux besoins du territoire. Evidemment il s'agit d'une expérimentation et notre vallée a actuellement un peu de mal à décoller avec ce projet qui est né à travers une première expérience en ville et doit ici trouver son juste équilibre. L'initiative est pourtant très intéressante et je pense qu'avec certaines corrections nécessaires, il représentera une concrète opportunité de développement pour un système de mobilité durable dans les vallées». Un pari, donc, pour le futur. Actuellement, les administrations locales, en synergie

avec tous les acteurs impliqués, s'activent massivement pour divulguer le projet, en fournissant aux habitants des différents villages tous les détails, informations et modalités d'accès au service. Les espoirs sont nombreux et la confiance importante ; cependant, l'initiative a besoin de temps pour bien fonctionner à plein régime.

**Le territoire en
première ligne. Dans
cette nouvelle étape,
l'information et la
divulgation représentent
la stratégie adéquate**

«L'expérimentation vient de commencer, donc pour le moment nous n'avons pas

encore assez de retours pour faire un bilan précis – conclut G. Ferraris -. À mon avis, on devrait pouvoir disposer d'une période d'expérimentation d'au moins un an pour pouvoir nous rendre compte de l'efficacité réelle de cette proposition. Il faut considérer que l'initiative a commencé en hiver : nous habitons dans des lieux de montagne et pendant la période d'hiver il y a un peu de méfiance à utiliser le service et en plus un peu de difficulté. Je pense qu'il sera important d'évaluer son efficacité surtout en période estivale, car cela peut être certes utile pour les habitants de ces hameaux – en plus il s'agit pour la plupart de personnes âgées qui ont des difficultés pour se déplacer - mais cela peut aussi évoluer comme un soutien au tourisme, en leur offrant la possibilité de regagner facilement les villages et les hameaux de montagne ». ▲

le piste ciclabili nelle valli

Uno dei modi più affascinanti, rilassanti e anche avventurosi di vivere la montagna è quello di girarla in bicicletta, perdendosi nei sentieri sterrati o scegliendo le più comode e meglio servite piste ciclabili. Il cicloturismo nelle Valli è un trend in continua evoluzione. A confermarlo è Leonardo Corradini, responsabile del blog *lifeintravel.it*, punto di riferimento per il popolo dei cicloamatori. "L'esplosione del cicloturismo in alta quota, registrato negli ultimi anni, è evidente – spiega Corradini. Questo sviluppo turistico delle valli alpine porta a due grandissimi vantaggi: la destagionalizzazione e la distribuzione in aree meno saturate e non ancora colpite dal turismo di massa".

Il cicloturismo nelle valli porta a due vantaggi: la destagionalizzazione e la distribuzione turistica in aree meno saturate

Ma quale è l'identikit del cicloturista? "In genere - dichiara Corradini - non è giovanissimo, è sportivo ma non necessariamente un atleta. Ama l'aria aperta ma non disdegna le comodità e la buona tavola. Tuttavia ultimamente molte famiglie si sono avvicinate a questa tipologia di vacanza e, anche se arrivano soprattutto dal nord Europa e da oltreoceano, finalmente si vedono sempre più italiani". Parlando dello stato delle piste ciclabili nelle nostre valli Corradini afferma sia buono. "Quello che sembra mancare è una rete organica e univoca che colleghi i singoli itinerari e permetta al turista di pianificare un viaggio tarato sulle proprie esigenze, senza

doversi inventare collegamenti pericolosi o complessi". Proprio per questo le ciclabili devono essere meno impattanti possibile con il territorio circostante, non deturparlo ma entrarne in sintonia. L'altro aspetto determinante è la garanzia di sicurezza. È necessario quindi che siano funzionali, della giusta larghezza e con una superficie regolare. E, soprattutto nella fase di pianificazione, occorre considerare le interferenze tra il percorso e l'ambiente per evitare i tratti di collegamento e le intersezioni con le strade più trafficate. Una pista ciclabile completa garantisce servizi aggiuntivi come: punti di rifornimento per l'acqua e la sosta, punti di ricarica per le e-bike e collegamenti con i luoghi di maggiore interesse del territorio. Il costo di realizzazione dipende da numerose variabili, come ad esempio la lunghezza del tracciato o la tipologia di pavimentazione che si vuole posare e si può stimare soltanto dopo aver elaborato un progetto esecutivo, un computo metrico e un capitolato lavori. Indicativamente il costo a km può variare dai 20 mila euro fino ai 180 mila euro. Tra le eccellenze italiane per il cicloturismo in montagna spicca l'Alto Adige. Qui, circondati dal suggestivo scenario dolomitico, c'è tutto: 560 km di piste ciclabili asfaltate e sterrate e un insieme di servizi a disposizione dei cicloturisti. Fondamentale è il ruolo di tutti gli attori in gioco: dallo STA (Strutture Trasporto Alto Adige SpA) agli Enti Turistici, dall'IDM (Innovators, Developers & Marketers) Alto Adige alla Provincia, dalle comunità comprensoriali fino ai fornitori di servizi per biciclette. Il risultato è un'infrastruttura cicloturistica di primo



Foto: Jiri Svoboda - Alto Adige/Daniel Belgier

les pistes cyclables dans les vallées

Le meilleur moyen pour vivre la montagne, plus fascinant, relaxant et même aventureux, c'est de sillonner à vélo, de se perdre sur les chemins de terre ou alors de choisir des pistes cyclables plus confortables et mieux desservies. Le cyclotourisme dans les Vallées est une tendance en constante évolution. Leonardo Corradini, nous le confirme à travers son blog *lifeintravel.it*, un point de référence pour les passionnés de cyclisme. "L'explosion du cyclotourisme en altitude, enregistrée durant ces dernières années, est évidente – nous explique L. Corradini. Ce développement touristique dans les vallées alpines offre deux très gros avantages : la dessaisonalisation et la répartition dans des zones moins saturées, et en conséquent pas encore touchées par le tourisme de masse ».

Le cyclotourisme dans les vallées présente deux avantages : la dessaisonalisation et la répartition touristique dans des zones moins saturées

Mais quel est le portrait-robot du cyclotouriste ? "En général – ajoute L. Corradini - il n'est pas très jeune, il est sportif mais ce n'est pas forcément un athlète. Il aime le plein air mais ne refuse pas le confort et la bonne table. Cependant, de nombreuses familles ces derniers temps, en provenance principalement du Nord d'Europe et d'outre-mer, sont intéressées par ce type de vacances, même si au final aujourd'hui on voit de plus en plus d'italiens". L. Corradini affirme que l'état des pistes cyclables dans nos vallées est particulièrement bon. "Par contre, ce qui semble manquer, c'est un réseau unique et organisé qui puisse relier les différents itinéraires individuels et qui permette aux touristes de planifier un voyage adapté à

leurs besoins, sans devoir s'inventer des connexions hasardeuses ou complexes". C'est justement pour cette raison que les pistes cyclables doivent avoir le moindre impact possible sur l'environnement, pour ne pas le détériorer et pour permettre de rentrer en harmonie avec ce dernier. L'autre aspect crucial est de garantir la sécurité. Il faut donc qu'elles soient fonctionnelles, avec la bonne largeur et surtout avec un revêtement homogène et uniforme. En particulier durant la phase de planification, il faudra tenir compte des possibles interférences entre le tracé et l'environnement pour éviter des liaisons et des intersections avec les routes les plus fréquentées. Une piste cyclable bien complétée garantira aussi des services supplémentaires tels que : des points de ravitaillement en eau et des stationnements, des bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique et des connexions avec les sites les plus intéressants de la région. Le coût de réalisation dépendra de différentes variables, comme bien entendu la longueur du tracé ou le type de revêtement de sol à installer et on ne pourra l'estimer qu'après avoir élaboré un projet exécutif, un devis quantitatif et un cahier des charges. A titre indicatif, le coût au km peut varier entre 20 000 euros à 180 000 euros. Parmi les excellences italiennes du cyclisme en montagne, la région du Sud Tyrol se distingue. Ici, dans un environnement suggestif, le paysage des Dolomites, vous disposerez de tout : 560 km de pistes cyclables goudronnées et en terre-battue mais aussi un ensemble de services disponibles offerts aux cyclotouristes. Le rôle pour tous les acteurs impliqués dans le système est fondamental : en particulier la STA (Strutture Trasporto Alto Adige SpA/Société de transports) les offices de tourisme, l'IDM (Innovators, Developers & Marketers) du Sud Tyrol, la Province (c'est-à-dire le département), les regroupements

IL CICLOTURISMO È UN'ESPERIENZA COMUNE DI BENESSERE QUOTIDIANO NELLA NATURA, UNO STRUMENTO PER LO SVILUPPO TURISTICO

livello, ottimamente collegata anche con le valli laterali, con una rete ben organizzata di alloggi bike friendly. Senza dimenticare i numerosi punti di noleggio, una chiara segnaletica e la possibilità di visualizzare i percorsi in formato digitale.

Se l'Alto Adige può essere preso come modello, anche il Piemonte ha deciso di investire nel settore.

Lo scorso luglio la Regione ha presentato il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, che coinvolge anche le numerose vallate presenti sul territorio, investendo 40 milioni di euro di fondi europei per puntare a diventare la prima regione in Europa per chilometri ciclabili attrezzati. Attraverso questo progetto la bicicletta non sarà più soltanto un semplice mezzo di locomozione ma, un'esperienza comune di benessere quotidiano nella natura, uno strumento per lo sviluppo turistico.

Tra i territori alpini del Piemonte, uno dei più attivi sembra essere il Verbano Cusio Ossola, dove con il progetto Interreg Italia – Svizzera “Laghi e Monti Bike” si apre la porta d'accesso italiana della grande ciclovia internazionale, che collegherà i paesi del Nord Europa con quelli del Mediterraneo. Parte dal Passo San Giacomo in Alta Val Formazza, un gioiello alpino incastonato nell'estremo nord del Piemonte, per

Il boom del cicloturismo nelle Valli è stato favorito dall'avvento della bici elettrica, che ha aperto le porte a un nuovo tipo di turista

arrivare fino a Domodossola.

Il progetto prevede la sistemazione delle strade e dei sentieri, la nascita di

un bicigrill a 2.300 metri di quota, e un insieme di servizi transfrontalieri, dai punti noleggio per e-bike a luoghi di ristoro, alloggio, assistenza e riparazione.

“Laghi e Monti Bike è un progetto molto importante perché darà accesso alla nostra Valle a cicloturisti provenienti dai Paesi del Nord Europa” – spiega Gianluca Barp, imprenditore turistico e alberghiero in alta Val Formazza –. “Anche se nelle montagne ossolane il fenomeno del cicloturismo è già attivo da diversi anni, il vero boom c'è stato con l'avvento delle biciclette elettriche che hanno aperto le porte a un nuovo tipo di turista – prosegue Barp –. Prima la montagna era per un pubblico ristretto di appassionati, oggi è democraticamente di tutti. Ora c'è un turismo più giovane, più esigente e attento alla sostenibilità e al benessere.” ▲

LE CYCLOTURISME EST UNE EXPÉRIENCE COMMUNE DANS LA NATURE, DE BIEN-ÊTRE AU QUOTIDIEN, UN OUTIL DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

collectifs et enfin les fournisseurs de services spécialisés vélos. Le résultat est une infrastructure cyclotouristique de haut niveau, parfaitement reliée également avec les vallées latérales, offrant ainsi un réseau bien organisé avec des hébergements adaptés aux vélos. Sans oublier les nombreux points de location, une signalisation claire, avec la possibilité de visualiser les différents parcours en format numérique.

Le Sud Tyrol s'offre comme un modèle performant mais le Piémont a décidé également d'investir dans ce secteur. En juillet dernier, la Région a présenté le Plan Régional de Mobilité Cyclable, qui implique aussi les nombreuses vallées sillonnant le territoire, en investissant 40 millions d'euros de fonds européens pour viser à devenir la première région d'Europe en kilomètres de pistes cyclables équipées.

Grace à ce projet, le vélo ne sera plus un simple moyen de locomotion mais une expérience commune de bien-être au quotidien dans la nature, un outil

pour le développement touristique. Parmi les territoires de montagne du Piémont, l'un des plus attractifs semble être le Verbano Cusio Ossola, où, grâce au projet Interreg Italia - Suisse “Laghi e Monti Bike” (Lacs et montagnes en vélo), une porte italienne s'ouvre sur la grande piste cyclable internationale, qui reliera les pays du Nord d'Europe avec ceux de la Méditerranée.

Le boom du cyclotourisme dans les vallées a été favorisé par l'avènement du vélo électrique qui a ouvert les portes à un nouveau type de tourisme

Le tracé part du col de San Giacomo dans la Haute Val Formazza, un joyau alpin situé à l'extrême nord du Piémont, permettant d'arriver jusqu'à Domodossola.

Le projet comprend l'amélioration des routes et des sentiers, la création d'un vélo-grill à 2 300 mètres d'altitude et un ensemble de services transfrontaliers, avec des points de location de vélos électriques, des lieux de restauration, d'hébergement, d'assistance et de réparation.

“Laghi e Monti Bike est un projet très important car il permettra de donner l'accès aux cyclotouristes des pays du nord de l'Europe, à notre vallée” – explique Gianluca Barp, entrepreneur de tourisme et hôtelier dans la Haute Val Formazza –. “Même si dans les montagnes de l'Ossola le phénomène du cyclotourisme est déjà actif depuis plusieurs années, le véritable boom est arrivé avec l'avènement du vélo électrique qui a ouvert les portes à un nouveau type de tourisme – poursuit G. Barp –. Avant la montagne était réservée à un public réduit de passionnés, aujourd'hui elle appartient à tous démocratiquement. Il y a maintenant un tourisme plus jeune, plus exigeant et attentif à la durabilité et au bien-être.” ▲



foto di IDM Südtirol-Alto Adige/Alex Fliz



foto di IDM Südtirol-Alto Adige/Herold Wirthshaler

nuove forme
di mobilità**Giuseppe Pezzetto**
Presidente 5T

Ripensare la mobilità all'insegna della condivisione e del rispetto per l'ambiente. Questa la missione di 5T, società in house a totale partecipazione pubblica che – insieme ai soci Comune di Torino, Città Metropolitana di Torino e Regione Piemonte – propone soluzioni di mobilità intelligente, con l'obiettivo di rendere sempre più sostenibili i sistemi di trasporto individuali e collettivi. In particolare, all'interno del progetto Interreg-Alcotra E-Trasporti, 5T ha ideato un servizio nuovo e innovativo, per fare fronte alle fragilità e alle peculiarità che contraddistinguono i territori della Valle Po e dell'Alta Val Tanaro.

«Una volta che Regione Piemonte ha indicato i territori e i comuni nei quali effettuare la sperimentazione – racconta Giuseppe Pezzetto, presidente di 5T –, abbiamo analizzato le condizioni trasportistiche a contorno, rilevando alcune criticità tipiche delle aree in cui la domanda di mobilità è "debole". Si è quindi pensato a una soluzione più flessibile, disegnata su misura per i comuni coinvolti e che allo stesso tempo ponesse le condizioni per potersi integrare – in futuro – a soluzioni più tradizionali».

Il progetto comprende i Comuni di Ostana, Paesana e Sanfront in Valle Po; Ormea, Caprauna, Alto e Briga Alta in Alta Val Tanaro

Nasce, così, la Car Sharing Mobility: un sistema ibrido di mobilità condivisa, che offre la possibilità di condividere il mezzo, il viaggio o entrambe le

soluzioni contemporaneamente.

«Tutto il sistema è imperniato sul nostro servizio di car sharing CinQue – continua Pezzetto –, che dispone di postazioni di parcheggio predefinite nelle quali non solo è possibile condividere le auto dello stesso servizio, ma anche organizzare un viaggio in car pooling utilizzando il parcheggio come punto di ritrovo.

Comodità, efficienza e flessibilità: a prezzo contenuto e carburante incluso

Chi noleggia l'auto può quindi scegliere di offrire dei posti a sedere a chi necessita di spostarsi in quello stesso intervallo temporale, con destinazione coincidente o di passaggio a quella di chi ha noleggiato il mezzo».

Utilizzare il servizio è semplice e a portata di smartphone. Registrandosi sul sito internet del servizio o tramite l'app dedicata, basterà scegliere un metodo di pagamento preferito, inserire i propri dati anagrafici e caricare la patente di guida in corso di validità.

Dopodiché, sarà sufficiente prenotare l'auto al parcheggio prescelto, precisando gli orari di partenza e di arrivo. «Non esiste alcun limite territoriale, di distanza o di durata – conclude Pezzetto –: una volta prenotata per il tempo necessario, con l'auto si può andare ovunque, sull'intero territorio nazionale.

Attenzione però: la chiusura del noleggio avviene solo ed esclusivamente quando il veicolo è riconsegnato in una delle postazioni presenti sul territorio piemontese in cui è presente il medesimo servizio». ▲



foto di Michele D'Ottavio

de nouvelles
formes de mobilité

Repenser la mobilité sous le signe du partage et du respect de l'environnement. Telle est la mission de la société 5T, une entreprise à totale participation publique qui, avec la Commune de Turin, la Città Metropolitana de Turin et la Région Piémont, propose des solutions de mobilité intelligentes, avec pour objectif, rendre le transport individuel et collectif toujours plus durable. En particulier, dans le cadre du projet Interreg-Alcotra E-Mobilité, la société 5T a créé un nouveau service innovant pour répondre aux faiblesses et aux caractéristiques spécifiques des régions de la vallée du Pô et de la Haute Vallée du Tanaro. «Après avoir choisi les communes et régions pour mener cette expérimentation, la Région Piémont – nous explique Giuseppe Pezzetto, président de la 5T – une analyse approfondie des conditions de transport du territoire a été faite, relevant ainsi certains problèmes typiques des zones où la demande de mobilité est "faible".

Le projet est actif dans les communes d'Ostana, de Paesana et de Sanfront dans la vallée du Pô ; à Ormea, Caprauna, Alto et Briga Alta dans la Haute Vallée du Tanaro

Nous avons donc pensé à une solution plus flexible, conçue sur mesure pour les communes qui sont concernées et qui en même temps pourront dans le futur créer les meilleures conditions pour s'intégrer à des solutions plus traditionnelles ». Ainsi est né l'Auto-partage Mobilité : un système hybride de mobilité partagée, qui offrira la possibilité de partager le véhicule, le trajet ou les deux en même temps. « Tout le système est centré

sur notre service d'Auto-partage appelé CinQue - poursuit G. Pezzetto -, qui mettra à disposition des emplacements de parkings où il sera possible non seulement de partager un véhicule dépendant de ce service, mais aussi d'organiser un trajet en covoiturage en utilisant ce même parking comme point de rendez-vous. Celui qui loue un véhicule pourra donc choisir d'offrir un certain nombre de places disponibles à des personnes qui ont besoin de se déplacer durant ce même laps de temps, sur la même destination, ou parfois seulement pour une partie du trajet, et bien entendu

Pratique, efficace et flexible : un prix abordable, carburant compris

un trajet qui correspond à celui de la personne qui a loué le véhicule ». L'utilisation du service avec un Smartphone est simple. Il suffit de vous inscrire sur le site du service offert ou d'utiliser l'application, ensuite il vous suffira de choisir le moyen de paiement, de saisir vos données personnelles et de télécharger votre permis de conduire en cours de validité. Après il faudra réserver le véhicule au parking choisi, en précisant bien entendu les heures de départ et d'arrivée. «Il n'y a aucune limite territoriale, de distance ou de durée, conclut G. Pezzetto : après avoir réservé la durée d'utilisation, avec cette voiture vous pourrez aller n'importe où, sur l'ensemble du territoire national. Mais attention : la location s'achève uniquement et exclusivement lorsque le véhicule est restitué dans l'un des sites créés par la région Piémont, lieu où le service est disponible ». ▲

Giuseppe Pezzetto
Président 5T

servono
nuovi investimenti

L'attuale condizione del sistema di trasporto pubblico nelle vallate piemontesi segue un paradigma ben preciso, che vincola la domanda ad adeguarsi all'offerta. Ne deriva un trasporto di tipo tradizionale, modellato in prima istanza sulle necessità di mobilità di studenti e lavoratori. Il superamento di tale paradigma, in favore di un'offerta che si plasma sulla domanda, e la necessaria riorganizzazione del trasporto pubblico locale, diventano fondamentali per garantire un servizio di pubblica mobilità a tutti i residenti e agevolare la fruizione turistica delle vallate.

Ma come operano le aziende sul territorio?

L'Agenzia della Mobilità Piemontese che assume tutte le funzioni in materia di trasporto pubblico locale, conformemente alla programmazione regionale e con le risorse messe a disposizione dalla Regione, degli Enti aderenti in ambito regionale, concede l'effettivo servizio alle aziende di trasporto pubblico attraverso bandi di gara.

A gestire le funzioni di trasporto pubblico locale è l'Agenzia della Mobilità Piemontese che concede il servizio alle aziende di trasporto pubblico attraverso bandi

Così avviene, per esempio, nel Biellese e nel Vercellese con ATAP e nel Cuneese con Bus Company, mandataria del Consorzio Grandabus.

«Le corse sono per lo più rivolte a portare verso i capoluoghi di riferimento la popolazione dei paesi di montagna, che devono muoversi per motivi scolastici o di lavoro. Si affiancano a queste alcune

linee che hanno una logica inversa, vale a dire quella di condurre i turisti, per lo più nei fine settimana, verso le località di maggior attrazione come Oropa o Alagna» racconta Vincenzo Ferraris, presidente ATAP.

ATAP propone anche alcuni servizi aggiuntivi al trasporto pubblico locale che hanno una finalità prettamente turistica «Ad Alagna forniamo un servizio navetta lungo tutta la stagione sciistica molto apprezzato dai turisti, coordinato con il Comune e con la società di gestione degli impianti. Sono pronti ad entrare in servizio mezzi di nuova acquisizione, frutto di uno specifico investimento da parte di ATAP».

Per potenziare i servizi una soluzione potrebbe essere un piano di investimenti strutturato da parte degli enti locali

Un quadro analogo riguarda il territorio cuneese dove il Consorzio Grandabus copre le diverse Valli: dalla Valle Po, alla Val Varaita, dalla Valle Stura alla Valle Gesso. Qui il servizio di trasporti supplisce in particolar modo alle necessità dei residenti, a cominciare dagli studenti delle scuole, mentre sembra essere meno adatto a soddisfare le esigenze dei turisti a causa delle poche corse giornaliere. In quest'ottica – spiega Enrico Galleano, amministratore delegato di Bus Company – sarebbe proficuo un piano di investimenti da parte degli enti locali per potenziare i servizi, trovando nuove soluzioni di trasporto sostenibile, in modo da attrarre i turisti durante i periodi di maggior affluenza nelle Valli e, allo stesso tempo, coinvolgere i residenti che ancora non utilizzano i mezzi pubblici. Necessità resa ancora più evidente dalla pandemia che ha modificato radicalmente le dinamiche di mobilità,



Vincenzo Ferraris
Presidente ATAP
Président ATAP



Enrico Galleano
Amministratore Delegato di Bus Company
Président directeur général Bus Company

de nouveaux
investissements

L'état actuel du réseau des transports en commun dans les vallées piémontaises suit un modèle précis, qui contraint la demande à s'adapter à l'offre. Il en résulte un transport de type traditionnel, répondant en premier lieu bien évidemment aux besoins de mobilité des étudiants et des travailleurs. Dépasser ce modèle, au profit d'une offre façonnée par la demande et de plus, amorcer une réorganisation indispensable des transports publics locaux, tout cela devient indispensable pour garantir un service public de mobilité s'adressant à tous les habitants mais pour aussi faciliter le transport touristique dans les vallées. Mais comment fonctionnent les entreprises sur le territoire ?

L'Agenzia della Mobilità Piemontese - Agence piémontaise de mobilité - qui assume toutes les fonctions en matière de transport en commun au niveau local pour les collectivités locales impliquées au niveau régional, conformément à la programmation régionale et grâce aux ressources mises à disposition par la Région, elle réalise un service concret à travers des appels d'offres s'adressant aux entreprises du secteur des transports en commun.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese gère les fonctions du transport public local et confie le service aux sociétés de transport public à travers des appels d'offres

C'est le cas, par exemple, dans les régions de Biella et Vercelli avec ATAP et dans la région de Cuneo avec Bus Company, mandataria du Consorzio Grandabus.

« Les lignes tendent principalement à transporter les habitants des villages de montagne qui doivent se déplacer pour des raisons scolaires ou professionnelles, vers les chefs-lieux de référence. À côté de ce modèle, certaines lignes ont une logique contraire, à savoir celle d'amener les touristes, principalement le week-end, vers

les lieux de plus grande attraction comme Oropa ou Alagna », nous explique Vincenzo Ferraris, président de l'ATAP.

ATAP propose également des services complémentaires au transport public local avec une vocation purement touristique : « À Alagna, nous assurons un service navette, très apprécié des touristes, tout au long de la saison de ski, coordonné par la Commune et la société de gestion des remontées mécaniques. De nouveaux véhicules ont été acquis et sont prêts à rentrer en service, grâce à un investissement spécifique d'ATAP ».

Un plan d'investissement structuré organisé par les collectivités locales pourrait être une solution pour potentialiser les services

Une situation similaire s'applique dans la région de Cuneo où le Consortium Grandabus couvre les différentes vallées : la vallée du Pò, la vallée Varaita, la vallée de Stura et la vallée de Gesso. Ici, le service de transport répond surtout aux besoins des habitants, à commencer par les étudiants, mais par contre, semble moins adapté à satisfaire les besoins des touristes en raison du nombre restreint de passages durant la journée. « Dans ce but – nous explique Enrico Galleano, PDG de Bus Company - un plan d'investissement des collectivités territoriales serait intéressant pour pouvoir renforcer ces services, trouver de nouvelles solutions pour un transport public durable, afin d'attirer les touristes dans nos vallées pendant les périodes de plus grande affluence et, en même temps, en faire bénéficier les habitants qui n'utilisent pas encore les transports en commun ». Ce besoin est devenu encore plus évident après la pandémie qui a radicalement changé la dynamique de la mobilité, rendant ainsi une révision du secteur des transports indispensable. « Durant ces derniers temps, nous avons mis en évidence la nouvelle volonté et les besoins



rendendo essenziale una revisione in ambito trasporti. «Nell'ultimo periodo abbiamo evidenziato un desiderio della popolazione di muoversi. Assistiamo ad una ripresa della richiesta di spostamento. Mete preferite paiono essere quelle di un turismo slow, all'aria aperta, lontano dalla folla. Dunque montagna e parchi naturali» sottolinea Ferraris. Un trend confermato anche da Bus Company che nel 2021 – 2022 ha registrato un incremento di passeggeri da e per la montagna. Un buon servizio di trasporto pubblico può inoltre essere la chiave per favorire la stanzialità nelle Valli.

«Già ora garantendo collegamenti e spostamenti per studio o per lavoro favoriamo la residenzialità in aree altrimenti marginali. La speranza è che si possa eventualmente incrementare l'uso dei mezzi pubblici anche in aree a domanda debole senza dover effettuare tagli alle corse, cosa già successa in passato – sostiene Ferraris –. Fondamentale sarà la capacità di sviluppare una positiva integrazione dei servizi offerti. Da parte nostra stiamo sviluppando proprio in partnership con Trenitalia e altri stakeholder territoriali come Associazione Pendolari e Trasporti Biellesi, un progetto specifico con l'unione di treno e bus che

permetterà agli utenti di partire da un determinato luogo e, con un unico titolo di viaggio, usufruire delle due tratte ferro più gomma».

Un buon servizio di trasporto pubblico può favorire il turismo ma anche la stanzialità nelle Valli

Progetti che sono la base di partenza per offrire un sistema di trasporto intermodale orientato al miglioramento dei servizi di mobilità nelle valli, e da queste verso i poli urbani. 📌



de se déplacer des habitants. Nous assistons à une relance de la demande de déplacement. Les destinations préférées semblent être celles du tourisme de proximité, en plein air et loin des foules. Donc montagnes et parcs naturels » souligne V. Ferraris. Une tendance également confirmée par Bus Company qui a enregistré en 2021-2022 une augmentation des passagers utilisateurs à destination et en provenance de la montagne. Une bonne desserte offerte par les transports en commun peut aussi être la clé indispensable pour encourager la permanence des résidents dans les vallées. «Actuellement, déjà en garantissant des connexions et des déplacements pour les étudiants ou pour les travailleurs,

nous favorisons la permanence dans des sites qui autrement seraient marginaux. L'aspiration serait éventuellement la possibilité d'augmenter l'utilisation des transports publics même dans les zones à faible demande, sans devoir réduire les trajets, comme cela s'est déjà produit dans le passé – ajoute V. Ferraris – La capacité de développer une intégration positive des services offerts sera fondamentale. De notre côté, nous sommes en train de développer un projet spécifique en partenariat avec Trenitalia et avec d'autres acteurs locaux comme l'Association des travailleurs pendulaires et les services de transports de Biella, un projet particulier combinant le train et le bus, qui permettra aux usagers

de partir d'un lieu précis et, avec un seul titre de transport, profiter de deux types de déplacements, rail plus route ».

Une bonne desserte des transports en commun peut favoriser le tourisme mais aussi la permanence des résidents dans les vallées

Des projets qui sont le point de départ pour proposer un système de transport intermodal qui vise à améliorer les services de mobilité dans les vallées, mais également des vallées vers les pôles urbains. 📌



Serena Lancione
Amministratore Delegato di GTT
Président directeur général GTT

✓ **il progetto**

GTT VERSO L'ELETTRICO

Il Gruppo Torinese Trasporti (GTT) ha in cantiere un piano di rinnovo della propria flotta che prevede l'introduzione entro il 2026 di 300 autobus elettrici. Una svolta verso la sostenibilità, resa possibile dal PNRR grazie a cui GTT disporrà, tramite la Città di Torino, di un finanziamento di 170 milioni di euro per l'acquisto dei nuovi veicoli a combustibili puliti. Il progetto di rinnovamento porterà GTT ad avere nel giro di 3 anni il 63% della propria flotta composta da bus elettrici. «I nuovi arrivi – spiega Serena Lancione, AD di GTT – permetteranno di portare a livelli europei l'età media del parco mezzi aziendale, che dagli 11,1 anni attuali passeranno a 7,9 nel 2023 e addirittura a 4 nel 2026». ▲

www.gtt.to.it



✓ **le projet**

GTT VERS L'ÉLECTRICITÉ

Le Groupe de Transport de Turin (GTT) a mis en chantier un plan de renouvellement de sa flotte qui prévoit l'introduction de 300 bus électriques d'ici 2026. Un changement vers la durabilité, rendu possible par le PNRR grâce auquel la GTT pourra bénéficier, par l'intermédiaire de la Città di Torino, d'un financement de 170 millions d'euros pour l'achat de nouveaux véhicules à combustibles respectueux de l'environnement. Le projet de renouvellement du parc conduira GTT à posséder d'ici 3 ans, une flotte à 63% composée de bus électriques. « Les nouvelles commandes – nous explique Serena Lancione, PDG de GTT – permettront de ramener l'âge moyen de la flotte des moyens de transport de l'entreprise aux niveaux européens, et donc actuellement de 11,1 ans on passera à 7,9 en 2023, voire même à 4 en 2026 ». ▲

www.gtt.to.it

Periodico dell'Unione nazionale Comuni, Comunità ed Enti montani (UNCCEM) Edizione a cura della Delegazione piemontese dell'Uncem



Magazine de l'Unione nazionale Comuni, Comunità ed Enti montani (UNCCEM) Édité par la Délégation Piémontaise de l'Uncem

Unione Nazionale Comuni Comunità Enti Montani

Numero speciale della Rivista realizzato grazie al contributo e ai contenuti del PITEM CLIP progetto E-Trasporti www.interreg-alcotra.eu/it/clip-e-trasporti Tematica: innovazione Applicata Realizzato nell'ambito del Programma INTERREG ALCOTRA 2014-2020 Capofila del progetto: Regione Piemonte Uncem è soggetto attuatore della Regione Piemonte Budget del progetto: 268.191,15€

Número spécial du magazine créé grâce aux subventions et aux contenus du PITEM CLIP projet E-Mobilité www.interreg-alcotra.eu/it/clip-e-trasporti Thématique: innovation appliquée Réalisé dans le cadre du Programme INTERREG ALCOTRA 2014-2020 Chef de file: Région Piémont Uncem sujet responsable de projet pour la Région Piémont Budget du projet: 268.191,15€

DIRETTORE RESPONSABILE Marco Bussone bussonemarco@gmail.com

DIRECTEUR RESPONSABLE Marco Bussone bussonemarco@gmail.com

IDEAZIONE E REALIZZAZIONE **spaziinclusi**

COORDINATORE EDITORIALE Maria Chiara Voci mariachiara.voci@spazi-inclusi.it

COORDINATRICE DE LA RÉDACTION Silvia Napoleoni sil.napoleoni@gmail.com

COORDINAMENTO DI REDAZIONE Silvia Napoleoni sil.napoleoni@gmail.com

COORDINATRICE DE LA RÉDACTION Silvia Napoleoni sil.napoleoni@gmail.com

IN REDAZIONE Alessandro Bianco, Stefano Bosco, Francesca Corsini, Elena Fassio, Maria Laura Mandrilli

REDACTION Alessandro Bianco, Stefano Bosco, Francesca Corsini, Elena Fassio, Maria Laura Mandrilli

TRADUZIONI A CURA DI Agnès Dijaux

TRADUCTIONS Agnès Dijaux

ART DIRECTOR Elena Zoccarato elena.zoccarato@spazi-inclusi.it

DIRECTEUR ARTISTIQUE Elena Zoccarato elena.zoccarato@spazi-inclusi.it

EDITORE UNCCEM Unione nazionale Comuni, Comunità ed Enti montani Via Palestro 30 - 00185 ROMA uncem.nazionale@uncem.net www.uncem.it

ÉDITEUR UNCCEM Unione nazionale Comuni, Comunità ed Enti montani Via Palestro 30 - 00185 ROMA uncem.nazionale@uncem.net www.uncem.it

REDAZIONE UNCCEM Unione nazionale Comuni, Comunità ed Enti montani Delegazione Piemontese - Via Gaudenzio Ferrari 1 10124 TORINO uncem@cittametropolitana.torino.it www.uncem.piemonte.it

RÉDACTION UNCCEM Unione nazionale Comuni, Comunità ed Enti montani Delegazione Piemontese - Via Gaudenzio Ferrari 1 10124 TORINO uncem@cittametropolitana.torino.it www.uncem.piemonte.it

Reg. Trib. Roma n.562/96

LA Reditore di Andrea Garavello Sede legale: Piazza Europa 6 Uffici: Via Chiampo 16 10063 Perosa Argentina (TO) info@laredit.it - www.laredit.it

LA Reditore di Andrea Garavello Siège social: Piazza Europa 6 Bureaux: Via Chiampo 16 10063 Perosa Argentina (TO) info@laredit.it - www.laredit.it

È vietata la pubblicazione anche parziale di testi, documenti e fotografie. La responsabilità dei testi e delle immagini pubblicate è imputabile ai soli autori.

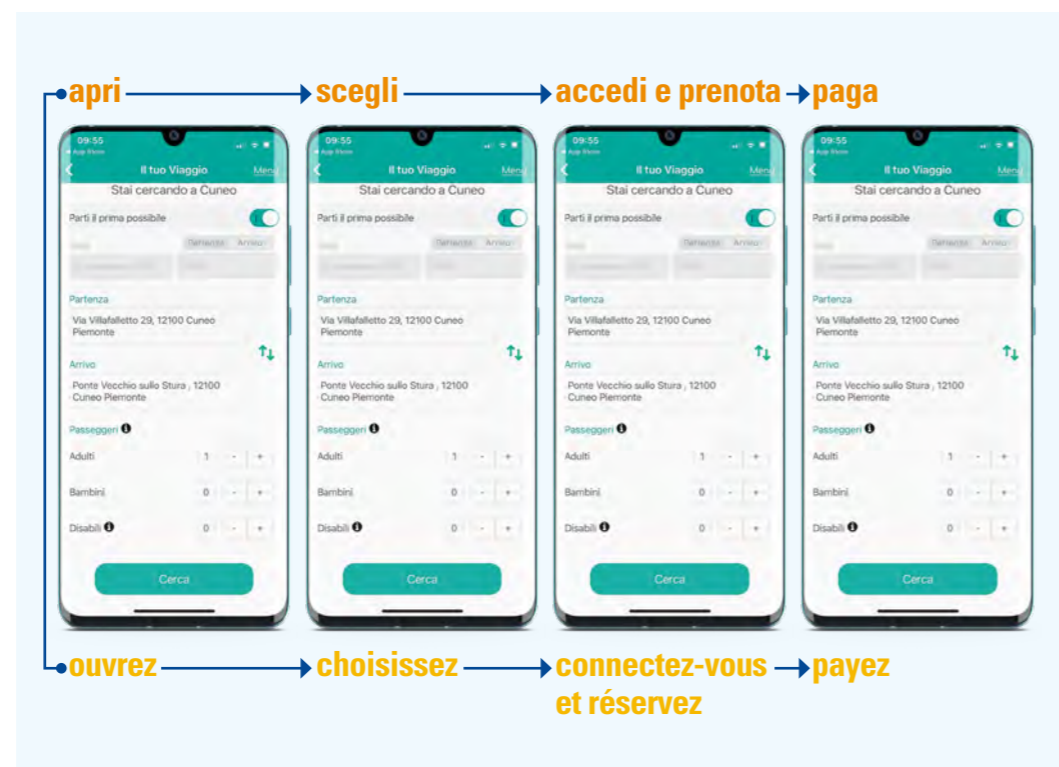
La publication de textes, documents et photographies même partielle est interdite. La responsabilité des textes et des images publiés est imputable aux seuls auteurs.



✓ **l'esempio**
NEL CUNEESE
CON "MOEVES"

"Moeves RealTime" è il servizio di trasporto pubblico "a chiamata" che copre il territorio del cuneese. È nato a fine 2021 grazie a GrandaBus, di cui è capofila Bus Company, e al Comune di Cuneo in collaborazione con l'azienda Moeves. Flessibile ed economico, permette al cittadino di chiamare in ogni momento della giornata un veicolo con autista professionista e farsi accompagnare in totale sicurezza e relax. Una soluzione per sperimentare nuovi modelli di mobilità ad integrazione del trasporto pubblico, a vantaggio della cittadinanza locale e di coloro che giungono sul territorio. Moeves è una app disponibile per dispositivi IOS e Android. ▲

<https://moeves.it>



✓ **l'exemple**
DANS LA ZONE DE
CUNEO AVEC "MOEVES"

«Moeves RealTime» est le service de transport public «à la demande» qui couvre la région de Cuneo. Il est né en fin 2021 grâce à GrandaBus, dont Bus Compagny est le principal partenaire, et à la Commune de Cuneo, pour une collaboration avec la société Moeves.

Flexible et pas cher, il permet aux habitants de commander un véhicule avec chauffeur professionnel à tout moment de la journée pour se faire accompagner agréablement et en toute sécurité. Une solution pour expérimenter de nouveaux modèles de mobilité pour intégrer les transports en commun, au profit des habitants et des personnes qui arrivent sur le territoire.

Moeves est une application disponible pour les systèmes IOS et Android. ▲

<https://moeves.it>

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza (*Cuneo-Ventimiglia*)
La voie de chemin de fer Cunéo- Vintimille- Nice (*Cunéo- Vintimille*)



Unione
Nazionale
Comuni Comunità
Enti
Montani

<https://uncem.it>

foto di Federico Santagati

