

Sfide e soluzioni per una mobilità
sostenibile nei territori rurali e di
montagna

Défis et solutions pour une mobilité
durable dans les territoires ruraux et
de montagne

3° Mobility Talk: non mobilità,
prossimità & condivisione
3° Mobility Talk: non mobilité,
proximité & partage

RESOCONTO DELL'EVENTO
COMPTE RENDU DE L'ÉVÉNEMENT

MOBILITY TALK

07.06.22
09H30-12H30



Partecipanti & iscritti/Participants & inscrits

Alla 3° Mobility Talk hanno partecipato circa 50 persone, referenti di pubbliche amministrazioni comunali, intercomunali, metropolitane e regionali, istituti scolastici, agenzie specializzate, associazioni, professionisti ed esperti. Tutte e tutti hanno contribuito all'incontro con le riflessioni e gli spunti che sono contenuti in questo resoconto. Grazie per la partecipazione.

Le 3er Mobility Talk a réuni quelque 50 personnes, représentants d'administrations publiques municipales, intercommunales, métropolitaines et régionales, établissements scolaires, agences spécialisées, associations, professionnels et experts. Tous et toutes ont contribué à la rencontre par leurs réflexions et leurs idées. Merci de votre participation.

PROGRAMME

09.30-09.35 - Accueil des participants - l'équipe technique

09.35-09.40 **Mot de bienvenu par la Città Metropolitana di Torino, chef de file du projet MobiLab** - Elena Pedon, CMTO

09.40 - 09.50 - MobiLab et les Mobility Talk : contenus et fonctionnement - Adrien Balocco - Ateliers du Territoire

09.50-10.10 - Quels défis pour la non mobilité, la proximité et le partage dans les territoires ruraux et de montagne? Un petit sondage - Adrien Balocco - Ateliers du Territoire

Aménager les territoires pour plus de proximité et pour favoriser la non-mobilité. Modération: Margherita Mugnai - Sociolab

10.10-10.20 - Mobilité et questions sociales dans les zones rurales et de montagne, l'expérience du Provibus - Elisa Bracco, Agenzia della Mobilità Piemontese.

10.20-10.30 - Actions pour la mobilité solidaire - Stéphane Piquier, Communauté d'agglomération Arlysère.

10.30 - 10.40 - L'expérience du *Plan de mobilité urbaine durable (PUMS)* de Ville Metropolitaine de Turin - Elena Pedon, Città Metropolitana di Torino.

PROGRAMMA

09.30-09.35 - Accoglienza partecipanti - regia tecnica

09.35-09.40 Benvenuto di Città Metropolitana di Torino, capofila del progetto MobiLab - Elena Pedon, CMTO

09.40 - 09.50 - MobiLab e le Mobility Talk: come funzionano - Adrien Balocco - Ateliers du Territoire

09.50-10.10 - Quali sfide per la non mobilità, la prossimità e la condivisione nei territori rurali e di montagna? Un piccolo sondaggio - Adrien Balocco - Ateliers du Territoire

Favorire lo sviluppo dei territori per agevolare la prossimità e la non mobilità. Moderazione: Margherita Mugnai - Sociolab

10.10-10.20 - Mobilità e sociale nei territori rurali e di montagna, l'esperienza del Provibus – Elisa Bracco, Agenzia della Mobilità Piemontese.

10.20-10.30 - Azioni per la mobilità solidaire - Stéphane Piquier, Communauté d'agglomération Arlysère.

10.30-10.40 - L'esperienza del *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)* di Città Metropolitana di Torino – Elena Pedon, Città Metropolitana di Torino.

Living Lab Mobility Talk #3

07.06.2022

10.40 - 10.50 - Le rôle de l'implication des acteurs territoriaux pendant la phase de lancement du MaaS (Mobility as a Service) - Luca Ferracuti, Avventura Urbana.

10.50-11.00 Questions, réponses, discussion.

11.00-11.10 - Pause

Partager la mobilité. Modération: Margherita Mugnai - Sociolab

11.10-11.20 - Allô Bus, le service de transport public à la demande de la Vallée d'Aoste - Claudia Zolla, Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis.

11.20-11.30 - Le car-sharing dans les projets de territoire – Tiziano Schiavon, 5T.

11.30-11.40 - Le développement du covoiturage à travers le projet ALCOTRA CO&GO - Riccardo Marchesi, Corintea soc.coop.

11.40 – 11.50 – La plateforme EMMA pour les mobility managers – Lucia Mercaldi, 5T

11.50-12.10 - Questions, réponses et discussion autour de la question: **Quelles recommandations pour aménager les territoires pour plus de proximité et pour favoriser la non-mobilité et le partage? Adrien Balocco - Ateliers du Territoire.**

12.10-12.20 - Conclusions et salutations.

10.40-10.50 - Il ruolo dello stakeholder engagement durante la fase di lancio del sistema MaaS (Mobility as a Service) – Luca Ferracuti, Avventura Urbana.

10.50-11.00 - Domande, risposte, confronto.

11.00-11.10 - Pausa.

Condividere la mobilità. Moderazione: Margherita Mugnai - Sociolab

11.10-11.20 - Allô Bus, il servizio di trasporto pubblico a chiamata in Valle d'Aosta - Claudia Zolla, Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis.

11.20-11.30 – Il car-sharing nei progetti di Area Vasta – Tiziano Schiavon, 5T

11.30-11.40 – Lo sviluppo del carpooling attraverso il progetto ALCOTRA CO&GO - Riccardo Marchesi, Corintea soc.coop.

11.40 – 11.50 – La piattaforma EMMA per i mobility manager – Lucia Mercaldi, 5T

11.50-12.10 - Domande, risposte, confronto sulla domanda: **Quali raccomandazioni per favorire lo sviluppo dei territori per agevolare la prossimità, la non mobilità e la condivisione? Adrien Balocco - Ateliers du Territoire.**

12.10-12.20 - Conclusioni e saluti.

MobiLab et les Mobility Talk

Le projet [MobiLab](#) réunit 5 partenaires français et italiens qui partagent l'objectif de développer l'accessibilité du territoire rural et montagnard par tous les différents groupes d'utilisateurs, en favorisant la transition vers un système territorial d'offre et demande de mobilité orientée au rééquilibrage modal et à la durabilité des déplacements. **Elena Pedon - de Città Metropolitana di Torino**, chef de file du projet MobiLab, souhaite la bienvenue à toutes les personnes présentes et illustre brièvement le projet.

Dans le cadre du projet MobiLab, les **MOBILITY TALK** sont dessinés comme des espaces d'inspiration et de partage transfrontalier promus par les partenaires du projet et conçus pour réunir les acteurs intéressés par le thème de la mobilité en milieu rural et de montagne.

Les **MOBILITY TALK** sont organisés autour de défis communs et alternent présentations de pratiques et d'expériences prometteuses et sessions de discussion. Elles se déroulent en deux langues (français/italien) et ne nécessitent pas la connaissance de l'italien pour y participer)

MobiLab e le Mobility Talk

Il progetto [MobiLab](#) riunisce 5 partner italiani e francesi che condividono l'obiettivo di migliorare l'accessibilità del territorio rurale e montano per tutte le categorie di utenti, supportando la transizione verso un sistema territoriale domanda-offerta di mobilità orientato al riequilibrio modale e alla sostenibilità degli spostamenti. **Elena Pedon - di Città Metropolitana di Torino**, capofila del progetto MobiLab, dà il benvenuto a tutti i presenti e illustra brevemente il progetto.

All'interno del progetto MobiLab, le **MOBILITY TALK** sono pensate come spazi di ispirazione, approfondimento e confronto transfrontaliero promosse dai partner del progetto e pensate per coinvolgere tutti gli attori interessati al tema della mobilità nei territori rurali e di montagna.

Le **MOBILITY TALK** sono organizzate attorno a sfide comuni e alternano speaker e pratiche promettenti a sessioni di approfondimento e confronto. Si svolgono nelle due lingue (italiano/francese) grazie al supporto di interpreti e non richiedono la conoscenza del francese per partecipare.

Living Lab Mobility Talk #3

07.06.2022

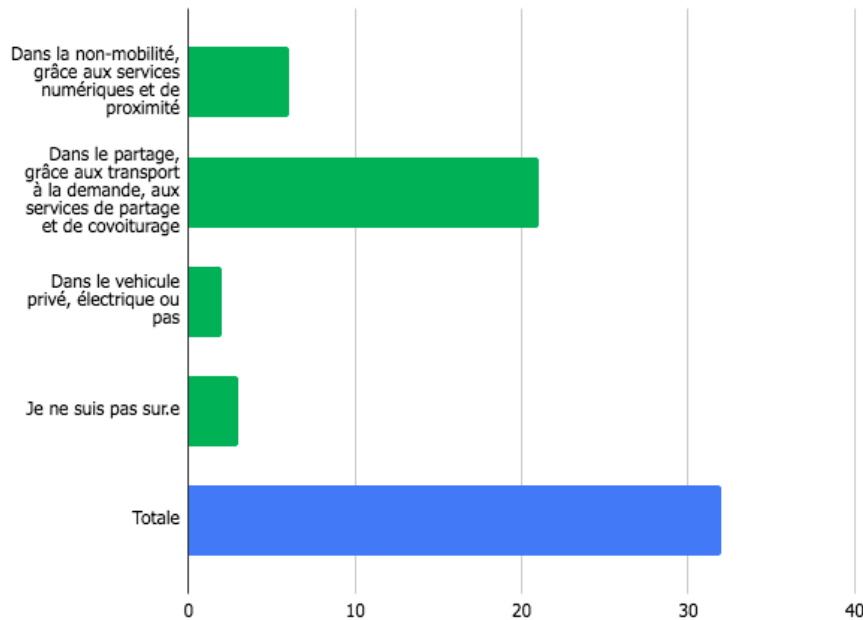
Avant de commencer, un petit sondage

Avant que les experts et les partenaires ne fassent leurs présentations, un sondage en ligne a été réalisé pour explorer les perceptions des participants sur certains des thèmes clés du Mobility Talk.

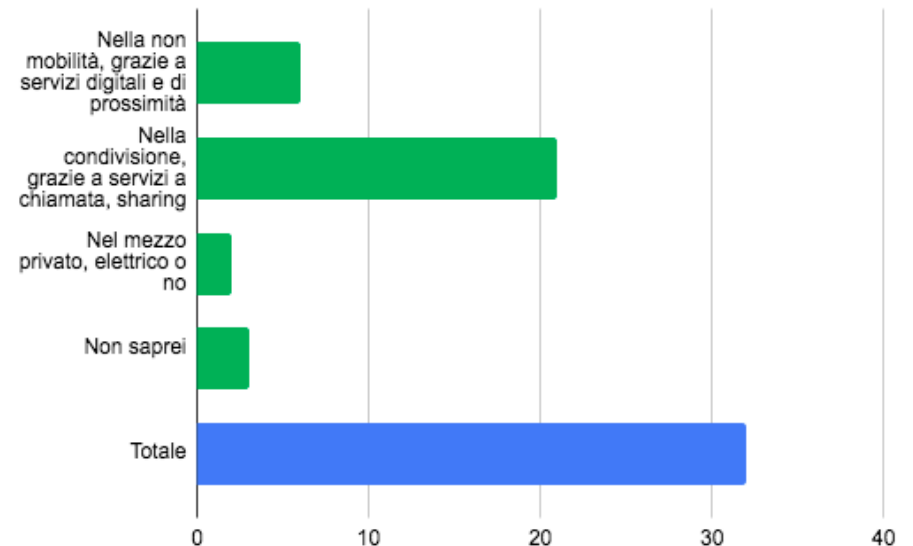
Prima di cominciare, un piccolo sondaggio

Prima di dare spazio alle relazioni degli esperti e dei partner, è stato aperto il confronto con i partecipanti attraverso un sondaggio online finalizzato ad esplorare le percezioni dei presenti rispetto ad alcuni temi chiave della Mobility Talk.

L'avenir de ces territoires sera principalement...choisissez parmi les phrases suivantes :



Il futuro di questi territori sarà prevalentemente... scegliete tra le frasi seguenti:



Living Lab Mobility Talk #3

07.06.2022

La **question 1** demandait aux participants de choisir la phrase qui identifie le mieux **les perspectives d'avenir des leurs territoires**. La réponse majoritaire semble illustrer un futur axé sur le **partage, grâce aux transports à la demande, aux services de partage et de covoiturage**. Moins importante est l'idée d'un futur axé sur la non-mobilité, grâce aux services numériques et de proximité. En dernière position, après l'option "Je ne suis pas sur.e", on trouve l'idée que l'avenir de la mobilité repose toujours sur le véhicule privé, électrique ou non.

Avec la **question 2**, les participants ont été invités à choisir parmi les propositions suivantes les 3 approches plus efficaces **pour favoriser la proximité, la non-mobilité et le partage**:

1. Soutenir le développement du transport public à la demande.
2. Renforcer les services numériques pour réduire les déplacements.
3. Réduire les places de stationnement à proximité des centres-villes et des événements.
4. Décentraliser les services essentiels pour réduire les temps de déplacement
5. Entamer des collaborations avec des opérateurs de véhicules partagés.
6. Assurer un transport collectif pour les moins mobiles (personnes âgées, avec handicap, enfants).
7. Expérimenter des systèmes de partage de voitures (modèle blablacar).
8. Faire participer activement les habitants et les acteurs économiques et sociaux dans les choix de politique de mobilité.
9. Autre.

Con la **domanda 1** si è chiesto ai partecipanti di scegliere quale frase meglio identifica **la prospettiva futura dei loro territori**. L'opzione maggioritaria sembra illustrare un futuro basato sulla **condivisione attraverso i servizi a chiamata, sharing e pooling**. Segue in misura minore, l'idea di un futuro in cui prevalga la non mobilità, grazie a servizi digitali e di prossimità. In ultima posizione, dopo l'opzione "non saprei", l'idea del futuro della mobilità basato ancora sul mezzo privato, elettrico o meno.

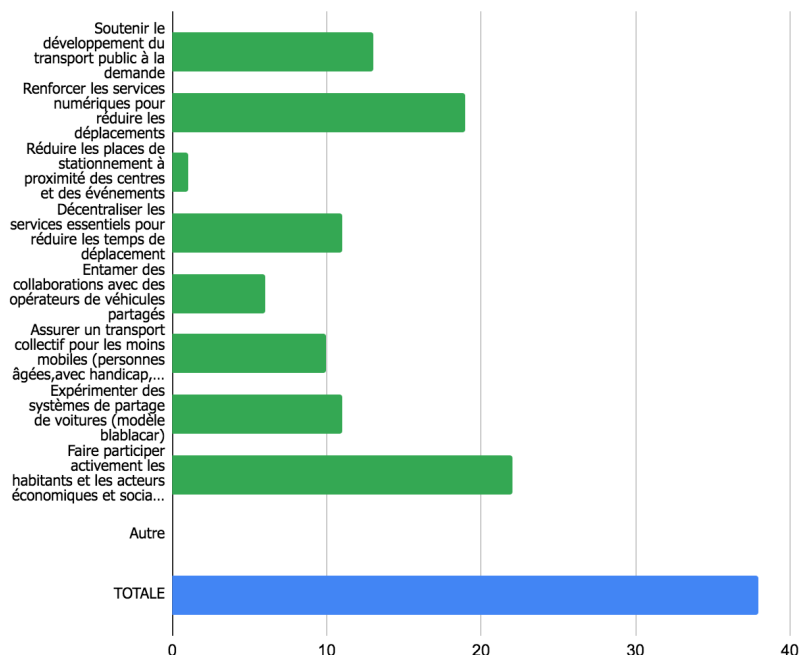
Con la **domanda 2** è stato chiesto ai partecipanti di scegliere, tra le seguenti proposte, i 3 approcci più efficaci **per agevolare la prossimità, la non mobilità e la condivisione**:

1. Sostenere lo sviluppo del trasporto pubblico a chiamata.
2. Potenziare servizi digitali per ridurre spostamenti.
3. Ridurre spazi parcheggio in prossimità di centri e manifestazioni.
4. Decentrare servizi essenziali per ridurre tempi di spostamento.
5. Avviare collaborazioni con gestori di car sharing.
6. Garantire trasporto in comune per le categorie meno mobili (anziani, persone con disabilità, bambini).
7. Sperimentare sistemi di condivisione del mezzo (modello blablacar).
8. Coinvolgere attivamente abitanti e attori economici e sociali nelle scelte sulle politiche di mobilità.
9. Altro.

Living Lab Mobility Talk #3

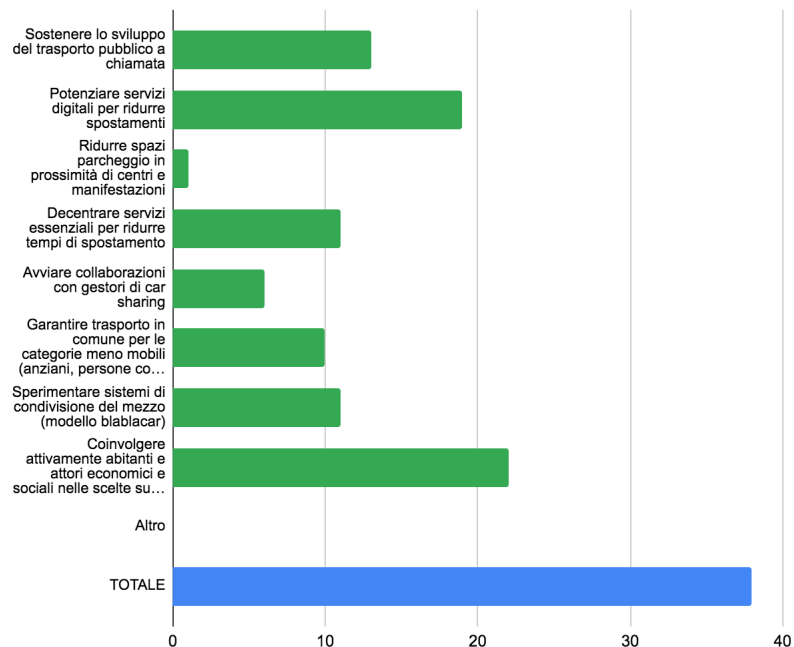
07.06.2022

Choisissez les 3 approches plus efficaces pour favoriser la proximité, la non-mobilité et le partage



Ce qui est intéressant dans l'analyse des résultats du sondage est encore une fois la haute proportion de préférences accordées à la **participation des habitants et des acteurs économiques et sociaux dans les choix des**

Scegliete i 3 approcci più efficaci per agevolare la prossimità, la non mobilità e la condivisione



Ciò che è interessante nell'analisi dei risultati dell'indagine è ancora una volta l'alta percentuale di preferenze date alla **partecipazione degli abitanti e degli attori economici e sociali nella scelta delle politiche di mobilità,**

politiques de mobilité, évidemment perçu comme approche efficace pour porter à bien un changement important et durable des comportements. Le **renforcement des services numériques pour réduire les déplacements non nécessaires** récolte aussi un nombre considérable des préférences, suivi par un groupe d'approches qui se situe sur un niveau similaire quant au nombre de choix accordés et qui réunit le soutien du transport public à la demande, la décentralisation des services essentiels sur le territoire, le transport collectif pour les moins mobiles et l'expérimentation des formes de covoiturage sur le modèle de Blablacar.

A l'inverse, l'approche qui semble perçue comme la moins efficace, est celle de contraindre l'usage de la voiture individuelle, notamment à travers la réduction des places de stationnement en correspondance des centres-villes et sur les lieux des événements.

evidentemente percepita come un approccio efficace per produrre un cambiamento significativo e sostenibile dei comportamenti. Anche il **potenziamento dei servizi digitali per ridurre gli spostamenti non necessari** raccoglie un numero considerevole di preferenze, seguito da un gruppo di approcci che si collocano su un livello simile in termini di scelta e che riuniscono il sostegno al trasporto pubblico a chiamata, il decentramento dei servizi essenziali sul territorio, il trasporto pubblico per le categorie meno mobili della popolazione e la sperimentazione di forme di carpooling sul modello di Blablacar.

Inversamente, l'approccio che sembra percepito come meno efficace, è quello di limitare attivamente l'uso dell'auto privata riducendo i parcheggi nei centri urbani e nei luoghi di eventi e manifestazioni.

Aménager les territoires pour plus de proximité et pour favoriser la non-mobilité

Mobilité et questions sociales dans les zones rurales et de montagne, l'expérience du Provibus - Elisa Bracco, Agenzia della Mobilità Piemontese.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese s'occupe des transports publics au niveau régional (route, rail, bateau) en gérant à la fois la programmation et la planification avec divers contrats de services de transport, y compris le transport à la demande.

Au sein de MobiLab, nous avons travaillé sur le **service d'astreinte Provibus, actif depuis 2010 dans les zones les plus marginales de la province de**

Favorire lo sviluppo dei territori per agevolare la prossimità e la non mobilità

Mobilità e sociale nei territori rurali e di montagna, l'esperienza del Provibus – Elisa Bracco, Agenzia della Mobilità Piemontese.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese si occupa dei trasporti pubblici a livello regionale (gomma, ferro, battello) gestendo sia la programmazione che la pianificazione con vari contratti di servizi di trasporto, inclusi i servizi a chiamata.

All'interno di MobiLab ha lavorato al **servizio a chiamata Provibus, attivo dal 2010 nelle aree più marginali della provincia di Torino**. Il servizio può essere prenotato fino alla mezza giornata precedente chiamando un call center

Living Lab Mobility Talk #3

07.06.2022

Turin. Le service peut être réservé jusqu'à la demi-journée précédente dans un centre d'appels. Grâce à MobiLab, le service déjà en place a été repensé, **grâce à une synergie avec le projet SocialLab. 168 personnes** ont été contactées qui ont également été invitées à promouvoir le service. Pour l'instant 19% ont adhéré (mais en réalité cela pourrait atteindre 25%), des solutions sont recherchées pour une gestion innovante pour étendre le service le soir et les jours fériés mais surtout pour devenir plus durable sur le plan économique. Une tentative a été faite pour moderniser le service avec une nouvelle image, un QRcode a été ajouté pour faciliter le contact avec le centre d'appels (nous n'avons pas encore une App) mais surtout les heures de disponibilité du service ont été allongées.

En particulier, une partie des besoins des **associations sportives** a été satisfaite (**cible jeune pour l'après-midi**) présente dans les communes d'Erbaluce (Candia, Caluso, Mazzè, Orio Canavese, Barone, Montalenghe, Vische, Villareggia) et pour **une cible plus âgée le samedi matin** pour atteindre les points commerciaux. Du nouveau matériel a été distribué et parmi les objectifs futurs, nous voulons créer des moments de promotion dans les centres d'agrégation disponibles à collaborer. Au cours de l'intervention, certaines données sur les 4 premières semaines de test du service ont également été présentées.

[Pour plus de détails, voir le diaporama](#)

Actions pour la mobilité solidaire - Stéphane Piquier, Communauté d'agglomération Arlysère.

Selon les données de la CAF, organisme qui vient en aide aux familles les plus démunies, la population d'Albertville s'appauvrit. De plus, la paupérisation tend à exclure de la mobilité, et cette exclusion aggrave la paupérisation. Enfin, le Covid

dedicato. Grazie a MobiLab il servizio già in vigore, è stato rivisto, **grazie ad una sinergia con il progetto SocialLab**. Sono state contattati **168 soggetti** a cui è stato chiesto anche di promuovere il servizio. Al momento ha aderito il 19% (ma realisticamente si potrebbe arrivare al 25%) e si stanno cercando soluzioni per una gestione innovativa per ampliare il servizio in ore serali e festive e, soprattutto, diventare più sostenibili a livello economico. Si è cercato di svecchiare il servizio con una nuova immagine, si è aggiunto un QRcode per facilitare la chiamata al call center (non abbiamo ancora una app) ma soprattutto gli orari di disponibilità del servizio sono stati ampliati.

In particolare si è andati incontro ad alcune esigenze di **associazioni sportive (target giovane per fascia pomeridiana)** presenti nei comuni dell'Erbaluce (Candia, Caluso, Mazzè, Orio Canavese, Barone, Montalenghe, Vische, Villareggia) e per un **target più anziano il sabato mattina** per raggiungere punti commerciali. E' stato distribuito del nuovo materiale e tra gli obiettivi futuri si vogliono creare dei momenti di promozione presso i centri di aggregazione disponibili a collaborare. Durante l'intervento sono stati anche presentati alcuni dati sulle prime 4 settimane di sperimentazione del servizio.

[Per ulteriori dettagli, si veda la presentazione](#)

Azioni per la mobilità solidaire - Stéphane Piquier, Communauté d'agglomération Arlysère.

Secondo i dati del CAF, organismo che aiuta le famiglie più povere, la popolazione d'Albertville si sta impoverendo. Inoltre, l'impoverimento tende a escludere dalla mobilità, e questa esclusione aggrava l'impoverimento. Infine, il Covid ha aumentato l'isolamento dei più fragili. Si può parlare di difficoltà di

a accru l'isolement des plus vulnérables. On peut parler de difficultés de mobilité avec divers "freins cognitifs et sociaux" : pour plus de 4 personnes sur 10, les déplacements quotidiens sont une expérience difficile et 50% des personnes en difficultés sociales et professionnelles n'ont pas de permis de conduire. On se demande comment faire face à cette situation, quelles peuvent être les solutions. L'idée est de développer des dispositifs pour faciliter la mobilité des publics les plus précaires mais il est difficile de trouver une solution unique.

L'orientation est de trouver différentes solutions qui répondent au plus grand nombre des besoins. L'une d'entre elles consiste à s'appuyer sur des structures d'accompagnement de personnes vulnérables souvent peu à l'aise avec les solutions technologiques. L'Agence Eco-mobilité Savoie Mont-Blanc, qui est notre fer de lance, a proposé un accompagnement global sur la thématique. Arlysère a mis en place dans les transports en commun un tarif "éco" et "solidaire" (annuel de 10 euros pour ce dernier). Par ailleurs, un partenariat a été mis en place avec 3 associations bénévoles qui aident différents types d'utilisateurs à mobilité réduite. Arlysère a aussi subventionné leur l'achat de véhicules, majoritairement électriques. À travers d'autres partenariats, des ateliers de sensibilisation destinés aux publics seniors ont été réalisés, et une réflexion est en cours pour des réductions jusqu'à 85% du covoiturage pour les publics fragiles.

Nous nous demandons comment bien informer le public vulnérable, comment faire évoluer les comportements orientés vers l'usage de la voiture individuelle et comment pérenniser les actions dans le temps. On constate une évolution des politiques en matière de mobilité solidaire grâce aussi à un nombre important de partenaires, une prise de conscience du jeune public même si le rôle de la voiture individuelle est encore très important.

mobilità con vari "freni cognitivi e sociali": per più di 4 persone su 10 gli spostamenti quotidiani sono un'esperienza difficile e il 50% di persone in difficoltà sociale e professionale non hanno la patente. Ci si chiede come poter affrontare questa situazione, quali possano essere le soluzioni. L'idea è sviluppare dei dispositivi per favorire la mobilità dei pubblici più precari ma è difficile trovare una soluzione unica.

L'orientamento è trovare diverse soluzioni che rispondano al maggior numero di bisogni. Una di queste è esserci appoggiati a strutture che accompagnano le persone vulnerabili spesso non a proprio agio con le soluzioni tecnologiche.

L'Agence Eco-Mobilité Savoie Mont-Blanc, che è la nostra punta di diamante, ci ha offerto un accompagnamento complessivo sulla tematica. Arlysère ha attuato una tariffa "ecologica" e "solidaire" (quest'ultima di 10 euro annuali) per il trasporto pubblico. Inoltre è stato attuato un partenariato con 3 associazioni di volontariato che si occupano di varie tipologie di utenti con mobilità ridotta: Arlysère ha sovvenzionato l'acquisto di veicoli, la maggior parte elettrici.

Attraverso altri partenariati, sono stati realizzati degli atelier per un pubblico senior per la sensibilizzazione, e vi è una riflessione in corso per introdurre riduzioni fino all'85% per la condivisione di veicoli per i pubblici fragili.

Ci chiediamo come informare correttamente il pubblico vulnerabile, come cambiare i comportamenti orientati all'utilizzo dell'auto individuale e come far durare le azioni nel tempo. Abbiamo notato una modifica delle politiche nei confronti della mobilità solidaire grazie anche ad un alto numero di partner, una consapevolezza da parte del pubblico giovane anche se il ruolo dell'auto privata è ancora molto importante.

Living Lab Mobility Talk #3

07.06.2022

[Pour plus de détails, voir le diaporama](#)

L'expérience du **Plan de mobilité urbaine durable (PUMS)** de Ville **Métropolitaine de Turin** - Elena Pedon, Città Metropolitana di Torino.

Cette présentation contient un résumé de l'approche, du contenu et du processus du plan de mobilité urbaine durable (PUMS) de la ville métropolitaine de Turin.

La Città Metropolitana di Torino est l'autorité responsable de l'élaboration, de la mise à jour, du suivi et de la mise en œuvre du plan de mobilité urbaine durable et des plans sectoriels connexes (Biciplan, PULS, plan pour l'accessibilité et l'intermodalité, ce dernier jouant un rôle essentiel dans l'amélioration des connexions avec les zones rurales).

Le CMTO possède de nombreuses autres compétences dans ce domaine, notamment la planification et le contrôle des services de transport public suburbain (sous une forme associée par le biais de l'Agence de mobilité du Piémont) ; le renouvellement du parc d'autobus de transport public local et la mise en œuvre du système de bicyclettes métropolitain. En outre, depuis 2006, la Città Metropolitana di Torino joue le rôle de gestionnaire de la mobilité de la zone, travaillant avec les organismes publics, les entreprises et les établissements d'enseignement pour orienter la mobilité vers des modes de déplacement à faible impact environnemental, en soutenant la rédaction de "plans de déplacement" et le développement d'actions de gestion de la mobilité.

Le PUMS - Plan Urbano della Mobilità Sostenibile (plan urbain de mobilité durable), est valable dix ans, prévoit une mise à jour quinquennale et contient un chronogramme complexe d'actions à court, moyen et long terme. Le PUMS

[Per ulteriori dettagli, si veda la presentazione](#)

Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** di Città Metropolitana di **Torino** – Elena Pedon, Città Metropolitana di Torino.

Questa presentazione contiene una sintesi di approccio, contenuti e processo che sottendono il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** di Città Metropolitana di Torino.

Città Metropolitana di Torino è l'Ente competente per la redazione, l'aggiornamento, il monitoraggio e l'attuazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e i relativi piani di settore (Biciplan, PULS, Piano dell'accessibilità e dell'intermodalità, quest'ultimo svolge un ruolo essenziale nel migliorare i collegamenti con le aree rurali).

CMTO ha numerose altre competenze in materia, tra cui la pianificazione e il controllo del servizio di trasporto pubblico extraurbano (in forma associata attraverso l'Agenzia della Mobilità Piemontese); il rinnovo del parco autobus per il trasporto pubblico locale e la realizzazione del Sistema Ciclabile Metropolitano. Inoltre, fin dal 2006, Città Metropolitana di Torino svolge il ruolo di Mobility manager di Area, collaborando con enti pubblici, aziende e istituzioni scolastiche, per orientare la mobilità verso modalità di spostamento a basso impatto ambientale, supportando la redazione dei "Piani di spostamento" e lo sviluppo di azioni proprie del mobility management.

Il PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, ha una valenza decennale, prevede un aggiornamento quinquennale e contiene un complesso cronogramma di azioni a breve, medio e lungo termine. Il PUMS è coerente

est conforme au plan régional de mobilité et de transport et est élaboré dans le cadre d'un processus de planification participative articulé, adressé à toutes les municipalités, aux parties prenantes et aux citoyens. Ses macro-objectifs sont les suivants

1. l'efficacité et l'efficience des transports
2. la sécurité de la mobilité routière ;
3. l'énergie et la durabilité environnementale ;
4. la durabilité sociale et économique.

Les résultats des réductions substantielles des émissions de CO2 et de particules et la réorganisation des transports pour mieux répondre aux besoins des citoyens, en facilitant la réduction de l'utilisation du transport individuel sans entraver la circulation, sont poursuivis par la mise en œuvre de la stratégie ASI (éviter/réduire, déplacer/maintenir, améliorer).

Le PUMS contient donc, par exemple, des actions visant à éviter ou à réduire les déplacements ("éviter/transférer"), à rapprocher les services des utilisateurs les plus fragiles (comme dans le cas des projets ALCOTRA Socialab et Cuore Solidale) ou à développer des politiques de travail agile (comme dans le cas d'une collaboration spécifique avec l'ANCI Piemontese (Association nationale des municipalités italiennes) et le Département de l'administration publique).

De même, afin de réorienter les déplacements vers des moyens plus durables et efficaces, le PUMS contient des actions telles que l'encouragement du covoiturage et de l'autopartage, par exemple par l'organisation de points de rencontre et d'arrêt, le développement d'Apps et des actions d'encouragement des transports collectifs, tels que les services de métro et de train, par exemple en facilitant la connexion avec la mobilité cycliste. À cet égard, le CMTO travaille,

con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti ed è sviluppato attraverso un articolato processo di progettazione partecipata rivolto a tutti i comuni, stakeholders, e cittadini. Tra i suoi macro-obiettivi:

1. l'efficacia ed efficienza dei trasporti;
2. la sicurezza della mobilità stradale;
3. la sostenibilità energetica ed ambientale;
4. la sostenibilità sociale ed economica.

I risultati di riduzione sostanziale di CO2 e di emissioni di particolato e di riorganizzazione dei trasporti per rispondere sempre meglio alle esigenze dei cittadini, facilitando una riduzione dell'uso del mezzo individuale senza impedire la circolazione, sono perseguiti attraverso l'attuazione della strategia ASI (Avoid/Reduce, Shift/Maintain, Improve).

Il PUMS contiene quindi ad esempio azioni per evitare o ridurre gli spostamenti ("avoid/shift"), avvicinando i servizi agli utenti più fragili (come nel caso dei progetti ALCOTRA Socialab e Cuore Solidale) o sviluppando politiche per il lavoro agile (come nel caso di una collaborazione specifica con ANCI Piemontese e il Dipartimento della Funzione Pubblica).

Similmente, per trasferire gli spostamenti verso mezzi più sostenibili ed efficienti ("shift"), il PUMS contiene azioni quali l'incentivazione del carpooling e del car sharing, attraverso ad esempio l'organizzazione di punti di incontro e fermata, lo sviluppo di App e azioni per l'incentivazione del trasporto collettivo, come metropolitana e servizio ferroviario, ad esempio agevolando il collegamento con la mobilità ciclabile. A questo riguardo, CMTO lavora, anche grazie ad altri progetti finanziati dal Programma Interreg V-A IT-FR ALCOTRA come "Cuore Dinamico", a sviluppare Bike2rail, Bikesharing e Bike2Work.

également grâce à d'autres projets financés par le programme Interreg V-A IT-FR ALCOTRA comme " Cuore Dinamico ", au développement de Bike2rail, Bikesharing et Bike2Work.

En ce qui concerne le volet relatif à l'amélioration de l'efficacité des véhicules ("improve"), le PUMS prévoit d'importants investissements pour le renouvellement de la flotte des VL avec des véhicules électriques, et le développement de la technologie hydrogène.

Enfin, il y a le rôle important du responsable de la mobilité de zone du CMTO, qui en tant que tel est chargé de la formation, de l'assistance, de la coordination des responsables de la mobilité des entreprises et des écoles, du suivi des actions et de la promotion de la stratégie ASI au niveau du pôle d'attraction, en assurant la coordination de la zone avec les municipalités et l'Agence de mobilité du Piémont.

[Pour plus de détails, voir le diaporama](#)

Le rôle de l'implication des acteurs territoriaux pendant la phase de lancement du MaaS (Mobility as a Service) - Luca Ferracuti, Avventura Urbana.

Avventura Urbana a collaboré avec la société 5T en apportant un appui méthodologique à l'implication des parties prenantes dans la construction du projet « BipforMaaS », visant à construire le premier système régional de Maas au monde. L'objectif était d'impliquer les opérateurs de mobilité régionaux et les autorités locales pour définir les lignes directrices de base pour guider la construction de la plate-forme Maas. L'enjeu était de mettre sur la même table des acteurs très hétérogènes qui proposent des services de transport différents, avec des business models différents et des attentes différentes. Avventura

Sul fronte della componente di miglioramento dell'efficienza del veicolo ("improve") il PUMS prevede importanti investimenti per il rinnovo della flotta del TPL con mezzi elettrici, e lo sviluppo della tecnologia dell'H2.

Vi è, infine, il ruolo importante di Mobility Manager di Area di CMTO che come tale si occupa di formazione, assistenza, coordinamento dei Mobility manager aziendali e scolastici, monitoraggio delle azioni e promozione della strategia ASI a livello di polo attrattore, garantendo il coordinamento di area con i Comuni e l'Agenzia della Mobilità Piemontese.

[Per ulteriori dettagli, si veda la presentazione](#)

Il ruolo dello stakeholder engagement durante la fase di lancio del sistema MaaS (Mobility as a Service) – Luca Ferracuti, Avventura Urbana.

Avventura Urbana ha collaborato con l'azienda 5T fornendo un supporto metodologico nel coinvolgimento degli stakeholder nella costruzione del progetto "BipforMaaS", volto a costruire il primo sistema di Maas regionale al mondo. L'obiettivo è stato quello di coinvolgere gli operatori della mobilità regionale e gli enti del territorio per definire gli indirizzi di base per orientare la costruzione della piattaforma Maas. La sfida è stata quella di mettere sullo stesso tavolo attori molto eterogenei che forniscono differenti servizi di trasporto, con differenti modelli di business e aspettative differenti. Avventura Urbana ha contribuito al

Urbana a contribué au processus en fournissant à 5T les outils de coordination et méthodologiques empruntés aux meilleures pratiques de démocratie délibérative et de processus participatifs afin de gérer les tables d'écoute et de co-planification activées. La première initiative adoptée est celle d'une action de sensibilisation consistant à cartographier les acteurs impliqués dans le projet, qui a été suivie d'une série d'entretiens approfondis avec eux. Cela a permis la construction d'une analyse SWOT de la mise en place d'un Mas système qui a été partagé avec 5T. Par la suite, un appui méthodologique a été fourni et pour la construction et la gestion de l'agenda des tables de discussion avec les parties prenantes. Avventura Urbana a pris soin de former les techniciens 5T à mener le dialogue avec les parties selon les méthodes délibératives orientées vers la construction d'espaces de dialogue structurés. Il a donc été privilégié la construction d'un comparatif basé sur des rencontres très structurées, reposant sur le partage d'informations préventives, la possibilité de s'exprimer sur des questions claires et le partage du retour des mêmes rencontres avec les participants. La méthode a favorisé la création d'un espace de discussion ouvert et inclusif qui a permis l'échange d'informations et de connaissances utiles à la réalisation du processus complexe de création de la plateforme « [BipforMaas](#) ».

[Pour plus de détails, voir le diaporama](#)

processo fornendo a 5T il coordinamento e gli strumenti metodologici mutuati dalle best practice di democrazia deliberativa e dei processi partecipativi al fine di gestire i tavoli di ascolto e co-progettazione attivati. La prima iniziativa adottata è quella di un'azione di outreach costituita da un'attività di mappatura degli attori interessati dal progetto, alla quale è seguita una serie di interviste in profondità agli stessi che hanno permesso la costruzione di un'analisi SWOT dell'implementazione di un sistema Mas che è stata condivisa con 5T. In seguito, si è fornito un supporto metodologico e per la costruzione e la conduzione dell'agenda dei tavoli di confronto con gli stakeholder. Avventura Urbana si è occupata di istruire i tecnici di 5T per condurre il dialogo con le parti secondo i metodi deliberativi orientati alla costruzione di spazi di dialogo strutturati. Si è favorito perciò la costruzione di un confronto basato su incontri altamente strutturati, basati sulla condivisione di informazioni preventive, la possibilità di esprimersi su quesiti chiari e la condivisione della restituzione degli stessi incontri con i partecipanti. Il metodo ha favorito la creazione di un momento di confronto aperto e inclusivo che ha permesso lo scambio di informazioni e conoscenze utili alla realizzazione del complesso processo di realizzazione della piattaforma "BipforMaas".

[Per ulteriori dettagli, si veda la presentazione](#)

Questions, réponses, discussion

Question pour Stéphane Piquier : *parmi les actions promues vous avez aussi des actions liées au cyclisme solidaire. Est-il possible d'approfondir le sujet ?*

Réponse : *Afin de promouvoir l'autonomie des personnes sans permis ou en difficulté grâce à l'utilisation de notre flotte de vélos, y compris les vélos à pédalage assisté, nous avons, par exemple, organisé des cours impliquant des personnes qui n'avaient jamais touché un vélo et leur donnant des instructions sur la sécurité, tant en termes d'équipement (casque, etc.) que de conduite sûre, et nous avons organisé des randonnées à vélo leur rappelant les règles de cohabitation avec les voitures.*

Domande, risposte, confronto

Domanda per Stéphane Piquier: *tra le azioni promosse avete anche azioni legate alla mobilità ciclabile inclusiva sociale. E' possibile approfondire il tema?*

Risposta: *Per favorire l'autonomia delle persone senza patente o in difficoltà attraverso l'uso del nostro parco biciclette, anche quelle a pedalata assistita, abbiamo ad esempio realizzato dei corsi coinvolgendo persone che non avevano mai toccato una bicicletta e fornendo loro istruzioni sulla sicurezza, sia a livello di dotazione (casco, etc.) che di guida sicura ed abbiamo organizzato dei tour in bicicletta ricordando le regole di coabitazione con le automobili.*

Partager la mobilité

Allô Bus, le service de transport public à la demande de la Vallée d'Aoste - Claudia Zolla, Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis.

L'initiative a été lancée en mars 2022 dans l'Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis, un très grand territoire avec 4 vallées latérales. L'une d'elles est la vallée de Cogne qui est très bien desservie en transports en commun locaux, les 3 autres vallées le sont beaucoup moins (Valgrisenche, Valsavarenche, Val di Rhêmes). Le matin, les trajets entre 8.30 et 10.30 sont souvent sans passagers, ne répondant pas vraiment aux besoins de la population. Nous avons donc pensé à une expérience entre-temps dans les deux vallées de Valsavarenche et Val di Rhêmes. L'idée est de remplacer, pendant la période scolaire (septembre-juin) le trajet "vide" des transports en commun locaux par deux navettes dans le créneau horaire 8h30-11h30 (le service doit être réservé la veille) également dans le créneau 17 -19 (si disponible vous pouvez aussi réserver le jour même). On a

Condividere la mobilità

Allô Bus, il servizio di trasporto pubblico a chiamata in Valle d'Aosta - Claudia Zolla, Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis.

L'iniziativa è stata avviata a marzo 2022 nell'Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis, un territorio molto ampio con 4 valli laterali. Una di queste è la valle di Cogne, molto ben fornita a livello di trasporto pubblico locale, le altre 3 valli lo sono molto meno (Valgrisenche, Valsavarenche, Val di Rhêmes). Al mattino le corse nella fascia oraria 8.30 – 10.30 sono molto spesso vuote e non rispondono veramente ai bisogni della popolazione. Di conseguenza abbiamo pensato ad una sperimentazione che abbiamo avviato nelle due valli di Valsavarenche e Val di Rhêmes. L'idea è sostituire, nel periodo scolastico (settembre-giugno) la corsa "a vuoto" del trasporto pubblico locale con due navette nella fascia oraria 8.30-11.30 (il servizio va prenotato il giorno prima al mattino ma anche nella fascia 17-19; inoltre, se le navette sono disponibili, si

beaucoup raisonné avec les administrateurs et la population pour éviter de polluer avec les bus vides en menant aussi une campagne d'information. Il y a eu quelques réticences initiales dues au sentiment de "perdre" un service fixe. En réalité, dans la tranche horaire identifiée, les navettes pourront effectuer jusqu'à trois voyages si nécessaire, ce qui permettra de satisfaire un plus grand nombre de demandes. Un autre problème était la disponibilité de petits véhicules. Le service a été sous-traité avec des navettes 9 places. Le résultat a été 107 passagers au premier mois de mars 2022. Le service reprendra en septembre car en été l'utilisation est plus importante ayant des nombreux randonneurs. D'un point de vue environnemental, beaucoup de choses ont changé.

[Pour plus de détails, voir le diaporama](#)

Le car-sharing dans les projets de territoire – Tiziano Schiavon, 5T.

5T est une société appartenant à la Région Piémont, à la Ville métropolitaine de Turin et à la Municipalité de Turin qui conçoit, met en œuvre et gère depuis 30 ans des systèmes, des services et des solutions de mobilité intelligente dans le but de rendre les systèmes de transport individuel et collectif toujours plus durables. 5T est organisé en quatre secteurs d'activité : 1) "Gestion du trafic et de la mobilité", qui, par le biais du Centre de mobilité, surveille le trafic en temps réel, gère le système de priorité des transports publics de passagers à brève distance et contrôle les zones à accès limité et les systèmes de contrôle de la vitesse 2) "Billetterie intelligente et transports publics de passagers à brève distance", qui propose des solutions de billetterie "intelligente" telles que le système BIP, entièrement conçu et mis en œuvre par 5T pour la Région du Piémont 3) "Info-mobilité et MaaS", qui collecte et diffuse des informations en temps réel pour la planification des déplacements de ceux qui se déplacent en voiture 4) "Mobilité durable" qui offre des solutions et des services pour organiser

può prenotare anche il giorno stesso). Si è ragionato molto con gli amministratori e con la popolazione per evitare corse a vuoto inquinanti facendo anche una campagna informativa. Sono emerse alcune perplessità iniziali causate dalla sensazione di "perdere" un servizio fisso. In realtà, nella fascia oraria individuata, le navette potranno fare, se richiesto, anche tre corse soddisfacendo così un numero maggiore di richieste. Un altro problema è stata la disponibilità di mezzi piccoli. Il servizio è stato subappaltato da parte del concessionario del TPL a NCC che utilizza navette da 9 posti. Il risultato è stato 107 passeggeri nel primo mese di marzo 2022. Il servizio riprenderà a settembre perché in estate l'utilizzo è più importante dato che ci sono molti escursionisti.-Dal punto di vista ambientale è cambiato tantissimo.

[Per ulteriori dettagli, si veda la presentazione](#)

Il car-sharing nei progetti di Area Vasta – Tiziano Schiavon, 5T

5T è una società partecipata da Regione Piemonte, Città Metropolitana di Torino e Comune di Torino che da 30 anni progetta, realizza e gestisce sistemi, servizi e soluzioni di mobilità intelligente con l'obiettivo di rendere sempre più sostenibili i sistemi di trasporti individuali e collettivi. 5T è organizzata in quattro settori di attività: 1) "Traffico e gestione della mobilità" che attraverso la Centrale della mobilità monitora in tempo reale il traffico, gestisce il sistema di priorità al TPL e controlla aree ad accesso limitato e sistemi per il controllo della velocità 2) "Smart ticketing e TPL" che propone soluzioni di bigliettazione "intelligente" come il sistema BIP, interamente progettato e realizzato da 5T per Regione Piemonte 3) "Infomobilità e MaaS" che raccoglie e diffonde informazioni in tempo reale per la pianificazione degli spostamenti di chi si muove in auto, con i mezzi pubblici o con veicoli condivisi e si occupa anche di esplorare la nuova frontiera della Mobility as a Service 4) "Mobilità sostenibile" che offre soluzioni e servizi

et/ou régir l'introduction ou l'expansion de services de mobilité partagée, met en œuvre des systèmes et des activités de formation pour soutenir le travail des gestionnaires de la mobilité (comme la plateforme Emma) et s'occupe de la gestion directe de services de mobilité partagée tels que CinQue car sharing (aujourd'hui la seule expérience publique dans notre région).

Dans le projet MobiLab, les activités de 5T sont prévues dans les WP3 et WP4 et envisagent le développement dans les municipalités de Castellamonte, Cuornè et Lanzo d'une solution innovante intégrant plusieurs solutions de mobilité, centrées sur le service de covoiturage que 5T a développé avec une logique publique, visant à encourager une nouvelle approche du déplacement, intermodale et durable, non seulement d'un point de vue environnemental mais aussi économique. Un véritable changement culturel, en construisant un service sur la base des besoins réels de mobilité du territoire dans lequel il est développé : avec le soutien d'une technologie consolidée, il est donc possible d'envisager tous les schémas d'un service de covoiturage (en station, en aller simple et en free floating, même simultanément). Une solution flexible pour le client final (particulier, organisation ou entreprise), tant en termes de durée de location (d'une heure à une semaine entière) qu'en termes d'offres personnalisées en fonction de la période de l'année (par exemple, l'été ou les week-ends). Le service de covoiturage, appelé CinQue, dispose de places de stationnement exclusives et réservées et de voitures de 5 places, afin de promouvoir également des solutions de covoiturage avec des véhicules de covoiturage. L'utilisation de CinQue est facile : quatre étapes simples comprenant l'inscription, la réservation sur le web ou l'application, la prise en charge et la restitution de la voiture, le tout moyennant un abonnement annuel (qui coûte 18 euros pour un particulier et 75 euros pour une entreprise/entité), puis, pour chaque déplacement, un tarif lié au temps (minimum d'une heure) et un tarif lié à la distance (pour chaque kilomètre

utili ad organizzare e/o governare l'introduzione o l'ampliamento di servizi di sharing mobility, realizza sistemi e attività di formazione a supporto dell'opera dei Mobility Manager (come la piattaforma Emma) e si occupa della gestione diretta di servizi di mobilità condivisa come il car sharing CinQue (oggi unica esperienza pubblica presente nella nostra regione).

Nel progetto MobiLab le attività di 5T sono previste nei WP3 e WP4 e prevedono di sviluppare nei comuni di Castellamonte, Cuornè e Lanzo una soluzione innovativa che integri più soluzioni di mobilità, incentrate sul servizio di car sharing che 5T ha sviluppato con una logica pubblica, intesa ad incoraggiare un nuovo approccio agli spostamenti, intermodale e sostenibile, non solo dal punto di vista ambientale ma anche da quello economico. Un vero e proprio cambiamento culturale, costruendo un servizio sulla base delle reali esigenze di mobilità del territorio nel quale viene sviluppato: con il supporto di una tecnologia consolidata è quindi possibile prevedere tutti gli schemi di un servizio di car sharing (station based, one way e free floating, anche contemporaneamente). Una soluzione flessibile per il cliente finale (privato cittadino, ente o azienda), sia per quanto riguarda il tempo di noleggio (da una singola ora ad un'intera settimana) sia in termini di offerte personalizzate per periodo dell'anno (ad esempio l'estate o i fine settimana). Il servizio di car sharing, denominato CinQue, dispone di postazioni esclusive e riservate e auto a 5 posti, anche per favorire soluzioni di car pooling con i veicoli di car sharing. Utilizzare CinQue è facile: quattro semplici passaggi tra iscrizione, prenotazione su web o app, ritiro e riconsegna dell'auto, il tutto previo abbonamento annuale (che per un privato costa 18 euro e per un azienda/ente 75) poi per ogni viaggio si corrisponde una quota legata al tempo (minimo un'ora) e una quota legata alla

effectivement parcouru) : comme mentionné, des solutions journalières et hebdomadaires sont également disponibles.

Le partage de véhicules CinQue est actuellement présent dans les communes de Rivoli, Collegno, Carmagnola (bientôt aussi à Casale Monferrato) : l'expérience MobiLab, qui amènera le service à Castellamonte, Lanzo et Cuornè, sera intégrée à un autre projet Interreg appelé CLIP, qui prévoit le lancement du service dans sept autres communes de la haute vallée du Tanaro et de la vallée du Pô.

[Pour plus de détails, voir le diaporama](#)

Le développement du covoiturage à travers le projet ALCOTRA CO&GO -
Riccardo Marchesi, Corintea soc.coop.

Co & GO est un projet Alcotra mené par la Ville Métropolitaine de Turin et un certain nombre d'autres partenaires dont la collaboration externe du Grand Lyon. Ce projet a exploité une symétrie existant entre la France et l'Italie sur le co-voiturage. Ce n'est pas un hasard si Bla-bla car est français et que déjà vers le MontCenisio et le Monginevro on trouve les panneaux du service de covoiturage, tandis qu'en Italie le phénomène est peu connu et souvent confondu avec l'auto-partage. Le Grand Chambéry était en phase finale d'un projet de covoiturage alors que côté italien nous n'en étions qu'au début.

Il y a eu un échange d'expériences puis une phase opérationnelle qui a été malheureusement suivie par le Covid. Cela a fortement impacté la volonté de partager un service, à la base du co-voiturage. En Italie, il n'y a pas de loi, il n'y a qu'un projet de loi actuellement gelé.

distanza (per ogni chilometro effettivamente percorso): a disposizione del cliente finale, come detto, anche soluzioni giornaliere e settimanali.

Il car sharing CinQue è oggi presente nei comuni di Rivoli, Collegno, Carmagnola (presto anche a Casale Monferrato): l'esperienza MobiLab, che porterà il servizio a Castellamonte, Lanzo e Cuornè, verrà integrata ad un altro progetto Interreg chiamato CLIP che prevede l'avvio del servizio anche in altri sette comuni dell'Alta Val Tanaro e della Valle Po.

[Per ulteriori dettagli, si veda la presentazione](#)

Lo sviluppo del carpooling attraverso il progetto ALCOTRA CO&GO -
Riccardo Marchesi, Corintea soc.coop.

Co&GO è un progetto Alcotra con capofila Città metropolitana di Torino e una serie di altre partnership tra cui la collaborazione esterna di Grand Lyon. Questo progetto ha sfruttato una simmetria esistente tra Francia e Italia sul co-voiturage. Non è un caso che Bla-bla car sia francese e che già al Moncenisio o al Monginevro si vedano le paline del co-voiturage, mentre in Italia il fenomeno è poco conosciuto e spesso confuso con il car-sharing. Grand Chambéry era in una fase conclusiva di un progetto sul car-pooling mentre lato italiano eravamo solo all'inizio.

E' stato fatto uno scambio di esperienze e poi una fase operativa a cui è seguito il Covid che ha purtroppo impattato molto sulla volontà di condividere un servizio, alla base del co-voiturage. In Italia non c'è una legge, c'è solo un progetto di legge ormai congelato.

Il existe différents types de covoiturage, y compris des modalités organisées et des modalités spontanées. L'idée est de reprendre aussi l'ancien "stop" tout en donnant plus de sécurité. Le covoiturage fonctionne sur de longues distances (couvrant des distances supérieures à 80 km), au lieu, sur les moyennes et courtes distances, le modèle économique est plus difficile (les gains sur le trajet simple ne sont pas suffisants). Sur le covoiturage il y a des motivations individuelles et collectives à la fois d'ordre environnemental et économique, des avantages mais aussi des freins dont la résistance culturelle à partager avec un inconnu surtout en période Covid.

Au contraire, le covoiturage d'entreprise se développe davantage parce que l'on connaît les personnes avec lesquelles on partage le trajet et parce que les entreprises peuvent mettre en place toute une série d'outils incitatifs.

Concernant le développement du projet Co&Go, du côté de Chambéry il y avait déjà un système de covoiturage spontané, qui a été complété par un covoiturage programmé avec une App régionale. Du côté italien, on tente d'expérimenter aussi bien le covoiturage programmé (avec une App, qui a mis en place aussi des incitations avec des prix à gagner et qui est toujours en cours) que le covoiturage spontané (avec une carte des engagements). L'avantage est surtout de partager les dépenses : évidemment les petits trajets offrent peu d'avantages économiques mais si les trajets se répètent dans le temps les avantages augmentent.

[Pour plus de détails, voir le diaporama](#)

La plateforme EMMA pour les mobility managers – Lucia Mercaldi, 5T

EMMA est la plateforme qui permet aux gestionnaires de la mobilité des entreprises et des écoles de numériser et de systématiser les activités de collecte

Esistono diverse tipologie di carpooling (organizzati e spontanei). L'idea è riprendere anche il vecchio "autostop" dando però più sicurezza. Il carpooling funziona bene a lunga distanza (che copre distanze superiori a 80 km) invece a media e corta distanza il modello economico è più difficile (il risparmio sul singolo viaggio non è sufficiente). Sul car-pooling ci sono motivazioni individuali e collettive sia di tipo ambientale che economico, benefici ma anche barriere tra cui la resistenza culturale di condividere con uno sconosciuto, soprattutto in periodo Covid.

Il carpooling aziendale si sta invece sviluppando di più perché si conoscono le persone con cui si condivide il viaggio e perché le aziende possono mettere in campo tutta una serie di strumenti incentivanti.

Per quanto riguarda lo Sviluppo del Progetto Co&Go, lato Chambéry c'era già il car-pooling spontaneo, che è stato integrato dal car pooling programmato con un'App regionale. Lato italiano si sta cercando di sperimentare sia un car pooling programmato (con App, che permette anche l'incentivazione con un concorso a premi, ancora in corso) che uno spontaneo (con una carta di impegni). Il vantaggio è condividere soprattutto le spese: ovviamente piccoli viaggi offrono pochi vantaggi economici, ma se i viaggi sono ripetuti nel tempo i vantaggi aumentano.

[Per ulteriori dettagli, si veda la presentazione](#)

La piattaforma EMMA per i mobility manager – Lucia Mercaldi, 5T

EMMA è la piattaforma che consente ai mobility manager aziendali e scolastici di digitalizzare e sistematizzare le attività di raccolta dei dati sulla domanda di

de données sur la demande de mobilité de leurs employés et étudiants, grâce à la mise à disposition d'outils systématiques de planification de la mobilité. Ces données sont ensuite mises à la disposition des responsables de la mobilité de zone sous une forme évoluée et intégrée. En même temps, la plateforme permet aux responsables de la mobilité de zone de rassembler tous les plans de voyage téléchargés sur une seule plateforme et de les comparer entre eux.

Le développement de la plateforme a été soutenu par la Région Piémont et la Ville Métropolitaine, également par des fonds et des économies provenant de plans de développement régionaux et/ou de projets européens.

Grâce à la plateforme Emma, les responsables de la mobilité des entreprises sont assistés dans l'analyse de l'accessibilité de l'entreprise, dans la création d'un questionnaire pour comprendre les habitudes de mobilité des employés et leur propension au changement, et enfin, pour fournir des suggestions sur les éventuelles actions liées à la mobilité à mettre en œuvre au niveau de l'entreprise pour finalement élaborer le plan de déplacement domicile-travail, un document dans lequel sont rassemblées toutes les informations saisies précédemment.

Afin d'obtenir l'accréditation sur la plateforme, l'entreprise/organisation/école est tenue de nommer un responsable de la mobilité, une personne possédant des compétences professionnelles élevées et reconnues et/ou une expérience avérée dans le domaine de la mobilité durable, du transport ou de la protection de l'environnement.

Les entreprises communiquent le nom du responsable de la mobilité aux responsables de la région du Piémont et de la ville métropolitaine, qui à leur tour, une fois la documentation vérifiée, transmettent les informations à 5T pour permettre l'accréditation.

mobilità dei propri dipendenti e studenti, attraverso la disponibilità di strumenti di programmazione della mobilità sistematica. Tali dati sono poi resi disponibili ai Mobility Manager di Area in una forma evoluta ed integrata. La stessa piattaforma permette al tempo stesso ai mobility manager d'area di raccogliere su un'unica piattaforma tutti i piani spostamento caricati e confrontarli tra loro.

Lo sviluppo della piattaforma è stato sostenuto da Regione Piemonte e Città Metropolitana, anche tramite fondi ed economie derivanti da piani di sviluppo regionale e/o progetti europei.

Tramite la piattaforma Emma, i mobility manager aziendali sono supportati nell'analisi di accessibilità dell'azienda, nella creazione di un questionario per capire le abitudini di mobilità dei dipendenti e la loro propensione al cambiamento ed infine, fornire suggerimenti su possibili azioni relative alla mobilità da implementare a livello aziendale in modo da redigere infine il Piano Spostamento Casa Lavoro, documento nel quale vengono raccolte tutte le informazioni precedentemente inserite.

Per ottenere l'accréditation sulla piattaforma l'azienda/l'ente/la scuola ha obbligo di nominare un Mobility Manager, soggetto in possesso di un'elevata e riconosciuta competenza professionale e/o comprovata esperienza del settore della mobilità sostenibile, dei trasporti o della tutela ambientale.

Le aziende comunicano il nominativo del mobility manager ai funzionari di Regione Piemonte e Città Metropolitana, che a loro volta, una volta accertata la documentazione, inoltrano a 5T le informazioni per abilitare le credenziali.

Una volta ottenuto l'accesso, il mobility manager può iniziare a inserire le informazioni sulla sede dell'azienda e somministrare il questionario ai propri dipendenti. Le risposte al questionario vengono elaborate dalla piattaforma. È la

Une fois l'accès accordé, le responsable de la mobilité peut commencer à saisir des informations sur la localisation de l'entreprise et administrer le questionnaire à ses employés. Les réponses au questionnaire sont traitées par la plateforme. Il s'agit de la même plateforme qui, au moyen d'outils webgis spéciaux, permet la géolocalisation des points de départ des voyages. Veuillez noter, à cet égard, que toutes les données sont anonymes et que la plateforme est conforme à la réglementation GDPR.

Une fois les données saisies et les réponses du questionnaire analysées, le responsable de la mobilité peut procéder au tri et au choix ultérieur des actions à mettre en œuvre au niveau de l'entreprise. La plateforme suggère des actions en fonction des critères de la stratégie ASI - Éviter (éviter et réduire le besoin de se déplacer) ; Changer (se déplacer et adopter des modèles plus durables) ; Améliorer (améliorer les moyens que vous utilisez).

Enfin, une fois le plan de voyage Casa Lavoro établi, Emma permet d'en sauvegarder une copie chaque année afin qu'il puisse également être lu par les responsables de la mobilité de la zone.

Pour faire face à l'accès toujours plus important à la plateforme, 5T a mis en place un service d'assistance pour aider tous les responsables de la mobilité qui ont besoin d'un soutien technique pour utiliser la plateforme.

[Pour plus de détails, voir le diaporama](#)

Questions, réponses, discussion

Question pour Claudia Zolla : *A-t-il été possible de vérifier si les utilisateurs ont utilisé le bus au lieu de la voiture ? Ou s'ils ont fait des voyages qu'ils n'auraient pas fait autrement ?*

stessa piattaforma che, tramite appositi strumenti di webgis, permette la geo-localizzazione dei punti di partenza degli spostamenti. Si ricorda, a tal proposito, che i dati sono tutti anonimi e la piattaforma rispetta le norme del GDPR.

Una volta inseriti i dati e analizzato le risposte del questionario, il mobility manager può procedere con la cernita e successiva scelta delle azioni da implementare a livello aziendale. La piattaforma suggerisce delle azioni secondo i criteri di strategia ASI - Avoid (evitare e ridurre il bisogno di viaggiare); Shift (spostare e modelli più sostenibili); Improve (migliorare i mezzi che si utilizzano).

Infine, una volta redatto il piano spostamenti Casa Lavoro, Emma permette di salvarne una copia ogni anno così da darne lettura anche ai mobility manager di area vasta.

Per far fronte ai sempre maggiori accessi alla piattaforma, 5T ha avviato un servizio di help desk come supporto per tutti i mobility manager che avessero bisogno di supporto tecnico all'utilizzo della piattaforma.

[Per ulteriori dettagli, si veda la presentazione](#)

Domande, risposte, confronto

Domanda per Claudia Zolla: *E' stato possibile verificare se gli utenti hanno utilizzato il bus al posto dell'auto? O se hanno fatto spostamenti che altrimenti non avrebbero fatto?*

Réponse : Oui, nous savons qu'il a été utilisé à la place de la voiture par des personnes qui, auparavant, n'utilisaient pas le service parce que les horaires ne leur convenaient pas.

Question pour Elisa Bracco : *Y a-t-il un seuil minimum pour lequel la navette fonctionne / un nombre minimum d'utilisateurs ?*

Réponse : Non, il n'y a pas de seuil minimum.

Question ouverte : *Différentes études réalisées sur le thème de la mobilité montrent qu'il existe une influence circulaire entre a) l'utilisation des transports publics et privés et b) le statut social et économique et l'appartenance à un sexe. Quelles sont les propositions ou idées pour intervenir directement sur les inégalités sociales par le biais des politiques de mobilité, tant dans le contexte urbain que dans les zones rurales et montagneuses ?*

Réponse de Stéphane Piquier : En résumé, il est nécessaire d'avoir différentes solutions, qui sont complémentaires en fonction des différents publics et des différents problèmes à traiter.

Réponse d'Elena Pedon : J'ajouterais qu'il est nécessaire de bien analyser les différences sociales et de genre dans ce domaine, comme nous l'avons fait par exemple dans un projet dans lequel nous avons travaillé sur les différences liées au genre. Il faut ensuite travailler avec les associations et les responsables du handicap, comme nous l'avons fait par exemple avec l'Union des aveugles, qui nous a donné des éléments d'attention, notamment sur les parkings pour les scooters et autres services partagés ; ou comme nous l'avons fait avec le service "Je viens vous chercher", le projet MobiLab et le projet Coeur Dynamique, en développant des modèles et des expérimentations en lien avec les réalités locales, comme les abonnements gratuits ou réduits, la formation à la bicyclette

Risposta: Sì, sappiamo che è stato usato in sostituzione dell'auto da persone che prima non ne facevano uso in auto perché gli orari non erano adattati alle loro esigenze.

Domanda per Elisa Bracco: *C'è una soglia minima per cui la navetta effettua la corsa / numero minimo di utenti?*

Risposta: No, non c'è una soglia minima.

Domanda aperta: *Diversi studi svolti sul tema della mobilità mostrano come vi sia un'influenza circolare tra a) la fruizione dei trasporti pubblici e privati e b) lo status sociale, economico e l'appartenenza di genere. Quali proposte o spunti ci sono per intervenire direttamente sulle disuguaglianze sociali attraverso le politiche relative alla mobilità, sia nel contesto cittadino che nelle aree rurali e montane?*

Risposta di Stéphane Piquier: In sintesi, è necessario dotarsi di diverse soluzioni, che siano complementari in base ai diversi pubblici e ai diversi problemi che vanno affrontati.

Risposta di Elena Pedon: aggiungo che è necessario analizzare bene le differenze sociali e di genere in questo settore, come abbiamo fatto ad esempio in un progetto nel quale abbiamo lavorato sulle differenze di spostamento legate al genere. È poi necessario lavorare con le associazioni ed i disability manager, come abbiamo fatto ad esempio con l'Unione Ciechi che ci ha posto alcuni elementi di attenzione tra cui ad esempio le aree parcheggio per i monopattini e per altri servizi condivisi; oppure come abbiamo fatto con il servizio "Vengo a prenderti", con il progetto MobiLab ed il progetto Cuore dinamico, sviluppando modelli e portando avanti sperimentazioni nel costante confronto con le realtà del territorio, quali gli abbonamenti gratuiti o a minor costo, i corsi di formazione

et le service d'atelier vélo également évoqué par Stéphane Piquer.

sulla bicicletta ed il servizio di ciclofficina di cui parlava anche Stephane Piquer.

Partageons nos apprentissages

À la fin de l'activité, les participants ont été invités à partager un mot ou une phrase qui résume la mesure dans laquelle les expériences présentées et discutées les ont inspirés. Il leur a notamment été demandé de proposer un mot clé et/ou un concept qui, de leur point de vue, permettait de répondre à la question : « **Quelles recommandations pour aménager les territoires pour plus de proximité et pour favoriser la non-mobilité et le partage?** » Des réponses, il ressort l'importance :

- de l'**information** et de la **sensibilisation** ;
- de la **culture** du **partage** ;
- de la **participation** et de l'**implication** des citoyens et des usagers;
- de l'**intégration** des services et des approches ;
- du **numérique** et de la **technologie**;
- de l'**expérimentation**.

Condividiamo i nostri apprendimenti

A conclusione dell'incontro, è stato chiesto ai partecipanti di condividere una parola o una frase che riassume in che misura le esperienze, che sono state presentate e discusse, sono state fonte di riflessione/ispirazione. In particolare, è gli stato chiesto di fare emergere una parola e/o un concetto chiave che, dal loro punto di vista, aiutasse a rispondere alla domanda: "**Quali raccomandazioni per favorire lo sviluppo dei territori per agevolare la prossimità, la non mobilità e la condivisione?**" Dalle risposte emerge l'importanza:

- dell'**informazione** e della **sensibilizzazione**;
- della **cultura** della **condivisione**;
- della **partecipazione** e del **coinvolgimento** di cittadini ed utenti;
- dell'**integrazione** di servizi e approcci;
- del **digitale** e della **tecnologia**;
- della **sperimentazione**.

culture
intégration
expérimentation
implication
sensibilisation
participation
partage
numérique
technologie
information

Les phrases des participants :

1. Développer les moyens informatiques favorisant les mises en relation entre usagers.
2. Un point d'accès unique aux services de mobilité.
3. Formation, observations, partage et informations.
4. Travailler pour le changement culturel nécessaire à la diffusion de la mobilité partagée.
5. Construire et reconstruire du lien social (connaissance, confiance, partage des règles de la coexistence civile) comme prémisses nécessaires

digitale cultura
condivisione
integrazione
sensibilizzazione
partecipazione
coinvolgimento
sperimentazione
informazione
tecnologia

Le frasi dei partecipanti:

1. Sviluppare risorse IT per promuovere il contatto tra gli utenti.
2. Un unico punto di accesso per i servizi di mobilità.
3. Formazione, osservazione, condivisione e informazione.
4. Lavorare per il cambiamento culturale necessario a diffondere la mobilità condivisa.
5. Costruire e ri-costruire legami sociali (conoscenza, fiducia, condivisione delle regole di convivenza civile) come premessa necessaria a condividere prossimità e sviluppo sostenibile dei territori e della mobilità.

Living Lab Mobility Talk #3

07.06.2022

pour partager proximité et développement durable des territoires et de la mobilité.

6. *Apprendre en faisant, puis expérimenter.*
7. *Cultiver une culture de mobilité durable et partager les décisions avec les citoyens.*
8. *Implication des citoyens dans la mobilité active et durable avec des campagnes d'information sur les nouveaux modes et possibilités de déplacement.*
9. *Culture du partage et de l'information.*
10. *C'est une grande mission ... un travail énorme. D'abord pouvoir sensibiliser et ensuite concrètement garantir la durabilité!*
11. *Technologie - éducation - sensibilité.*
12. *Participation et intégration entre les services.*
13. *Implication maximale des Autorités Locales en contact direct avec les usagers.*
14. *L'information participative et aussi la mise en place d'une obligation de stimuler le changement.*
15. *Mobilité durable et partage.*

6. *Imparare facendo, quindi sperimentare.*
7. *Coltivare la cultura della mobilità sostenibile e condividere le decisioni con i cittadini.*
8. *Coinvolgimento dei cittadini alla mobilità attiva e sostenibile con campagne informative sulle nuove modalità e possibilità di spostamento.*
9. *Cultura della condivisione e informazione.*
10. *E' una grande missione...un enorme lavoro. Prima di tutto riuscire a sensibilizzare la gente e poi garantire concretamente la sostenibilità!*
11. *Tecnologia - educazione - sensibilità.*
12. *Partecipazione e integrazione tra servizi.*
13. *Massimo coinvolgimento degli Enti Locali che hanno contatto diretto con gli utenti.*
14. *Informazione partecipata e anche istituzione di qualche obbligo per stimolare il cambiamento.*
15. *Mobilità sostenibile e condivisione.*