SCHEDA INTERVENTI

REGIONE PIEMONTE - E) PROGETTI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE E
L'ADEGUAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE DESTINATE AI SERVIZI SOCIALI E
CULTURALI EDUCATIVI E DIDATTICI NONCHE' ALLE ATTIVITA' CULTURALI ED
EDUCATIVE PROMOSSE DA SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI NELL'AMBITO DELLE
AZIONI TRASVERSALI DI CUI ALL'ART. 4 COMMA 5 DEL BANDO

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DEL PROGETTO - E1-CORV

1. Nome identificativo del progetto

Corona Verde: l'infrastruttura verde per riqualificazione e ricucitura sostenibile delle periferie

2. Proponente/i

Regione Piemonte

3. Responsabile Unico del Procedimento(RUP)

| Ente | | | Regione Piemonte | | |
|-----------------------------------|-------------|-------------------------------------|------------------|--|--|
| Indirizzo (Civico, CAP, Località) | | Piazza Castello, 165 – 10121 Torino | | | |
| Telefono | 011.4325089 | cell. 331.6982820 fax | | | |
| e-mail | | | onte.it | | |
| Funzionario di riferimento | | | Jacopo Chiara | | |

SEZIONE II: TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

4. Descrizione delle aree di periferia in cui saranno svolte le attività progettuali

(Indicare le aree di intervento, specificando sulla base di quali caratteristiche di marginalità economica e sociale, degrado edilizio e carenza di servizi, le stesse possono essere considerate "periferie" – Art. 4 , comma 2 del Bando)

Il progetto prende in considerazione l'intera area oggetto del presente Bando perchè intende valorizzare gli ambiti periferici e proporne una nuova identità territoriale metropolitana mediante la costruzione di un sistema unitario sovralocale di Infrastruttura Verde.

In tale contesto sono individuabili, soprattutto nelle aree di confine tra Città e cintura, zone con assetto urbano frammentario frammisto a episodi di edilizia specialistica, produttiva o terziaria costruito in assenza di strumenti di pianificazione di riferimento intercomunale a scala operativa adeguata. Causa di questa situazione è anche il consumo di suolo, legato all'intenso sviluppo industriale dell'ambito torinese: in questa area è il più alto di tutto il Piemonte (il suolo consumato da urbanizzato nei 12 Comuni è mediamente del 33,22%; la media provinciale è 7,82%) e ha determinato una frammentazione diffusa dell'infrastruttura verde con il conseguente isolamento delle periferie, sia ambientale dagli elementi di valore naturale/paesaggistico, sia spaziale dai centri urbani, dai servizi e dagli elementi di interesse culturale. Questi ambiti non fruiscono di servizi essenziali, ambientali e di mobilità, adeguati a recuperare tale isolamento.

Le criticità riscontrabili che contribuiscono ad incrementare il degrado urbano e la condizione di marginalità economica e sociale delle periferie sono riconducibili a:

1. presenza aree verdi e libere:

- frammentate e residuali
- abbandonate dal punto di vista manutentivo e sociale
- carenti di sicurezza pubblica
- non accessibili
- 2. mancanza o scarsa manutenzione percorsi e servizi per mobilità ciclabile.

Si tratta di un territorio che ha ancora elementi naturali, paesaggistici e storico-culturali di valore (individuati dal Piano Paesaggistico Regionale) che collegati e valorizzati possono diventare oggetti identitari su cui investire per il recupero del decoro, di spazi utili alla socialità nonchè per promuovere sviluppo locale sostenibile.

| 5. Tipologia di azione e descrizione del progetto |
|---|
| (Da attuarsi senza ulteriore consumo di suolo - Art. 4, comma 3, del bando) |
| progetti di miglioramento della qualità del decoro urbano; |
| progetti di manutenzione, riuso e rifunzionalizzazione di aree pubbliche e di strutture edilizie |
| esistenti, per finalità di interesse pubblico; |
| progetti rivolti all'accrescimento della sicurezza territoriale e della capacità di resilienza |
| urbana; |
| progetti per il potenziamento delle prestazioni e dei servizi di scala urbana, tra i quali lo |
| sviluppo di pratiche del terzo settore e del servizio civile, per l'inclusione sociale e la realizzazione |
| di nuovi modelli di welfare metropolitano e urbano; |
| X progetti per la mobilità sostenibile e l'adeguamento delle infrastrutture destinate ai servizi |

sociali e culturali, educativi e didattici, nonché alle attività culturali ed educative promosse da soggetti pubblici e privati;

X art 4 comma 5 del bando - Predisposizione di piani urbanistici, piani della mobilità, stur

X art. 4 comma 5 del bando - Predisposizione di piani urbanistici, piani della mobilità, studi di fattibilità e/o atti necessari per la costituzione di società pubblico/private e/o interventi in finanza di progetto, investimenti immateriali quali *e-government*, marketing territoriale, sviluppo di nuovi servizi, formazione (se collegati e funzionali ai progetti innovativi proposti).

(Descrivere in cosa consistono gli interventi previsti, indicandone le caratteristiche tecniche, localizzative e dimensionali. Descrivere le caratteristiche innovative del progetto sotto il profilo organizzativo, gestionale, ecologico, ambientale e architettonico)

1. Redazione Piano per la Governance della Corona Verde suddiviso in (4 lotti funzionali):

- a) Studio di fattibilità per individuare il **modello di governo più efficace** a garantire gestione integrata e a scala sovralocale dell'infrastruttura verde metropolitana in capo a unico ente di riferimento, o un unico sistema di governo partecipato
- b) redazione e realizzazione **Piano comunicazione**, Piano di animazione, Piano di valorizzazione e Piano incentivazione immateriale imprese "green";
- c) progettazione e realizzazione **Piattaforma di** *e-government* di supporto alle decisioni delle istituzioni, all'azione e alla partecipazione responsabile di tutti gli attori del territorio per la conoscenza, la gestione condivisa e la fruizione dell'infrastruttura verde;
- d) redazione e realizzazione di **Piano di formazione** sui temi della **"green education"**, destinato a: 1. scuole, anche con percorsi alternanza scuola/lavoro; 2. uffici tecnici delle istituzioni per stimolare nuovi modelli progettazione urbanistica e territoriale; 3. tecnici e lavoratori non occupati per la "conversione" professionale e l'orientamento lavorativo in materia di green e circular economy.
- 2. Redazione **Programma di Azione della mobilità ciclabile metropolitana** articolato in (unico lotto funzionale):
 - a. pianificazione rete diffusa di **percorsi ciclabili** sicuri e segnalati a partire dal sistema già esistente (BiciPlan Torino, Piano provinciale piste ciclabili, circuito Corona di Delizie in Bicicletta) per spostamenti casa/lavoro/scuola e turistico/ricreativi
 - b. **localizzazione e progettazione stazioni bike-sharing diffuse** a potenziamento del servizio To-Bike;

- c. individuazione e progettazione punti d'interscambio bici/treno, bici/bus, bici/metro;
- d. individuazione punti multifunzionali di parcheggio/noleggio/sharing/riparazioni;
- e. individuazione e posa segnaletica che completi Corona di Delizie in Bicicletta e BiciPlan;
- f. progettazione e sviluppo **App per mobilità ciclabile** in area metropolitana partendo da strumenti già attivi;
- g. progettazione e realizzazione **piano di informazione per promozione della ciclabilità** comprensivo di sistema di rilievo flussi.

Gli aspetti innovativi delle azioni sono riferibili a: utilizzo Modello di gestione del territorio partecipativo fondato su condivisione territoriale e principi sostenibilità; costruzione strategie e progettazioni a scala sovracomunale e integrate; utilizzo strumenti ICT interoperabili con servizi esistenti.

6. Lotti funzionali

(Se il progetto è costituito da lotti funzionali, indicare il numero di lotti e specificare come gli stessi siano autonomamente fruibili - Art. 6, comma 1, lett. d del Bando - In questo caso, deve essere allegata apposita relazione tecnica che dimostri l'autonoma fruibilità di ciascun lotto)

Progetto costituito da un unico lotto funzionale

X Progetto costituito da più di un lotto funzionale

Il progetto è costituito da 5 lotti riconducibili a: 1. Piano per la Governance Corona Verde; 2. Programma per la mobilità ciclabile che presentano elementi di integrazione ma mantengono il loro valore funzionale anche se realizzati singolarmente. Il lavoro sino a qui svolto nell'ambito del progetto strategico Corona Verde (http://www.regione.piemonte.it/ambiente/coronaverde/) dalle istituzioni fornisce la cornice in cui tutti gli strumenti proposti e il loro sviluppo progettuale si inseriscono quali elementi di un sistema integrato di azione (vedi relazione allegata).

7. Conformità agli strumenti urbanistici vigenti

(Indicare lo/gli strumento/i urbanistico/i vigente/i di riferimento – Art. 6, comma 1, lett. c del Bando)

I progetti sono conformi e coerenti ai PRGC vigenti dei singoli comuni interessati dal Bando

8. Conformità del progetto con gli strumenti di pianificazione regionali, metropolitani, comunitari.

Piano Territoriale e Piano Paesaggistico Regionale; Piano Territoriale Provinciale; Piano Strategico Torino; Progetto Corona Verde; Rete ciclabilità regionale; BiciPlan TO; Piano Strategico Metropolitano 16-19. UE: COM Commissione Strategia ambiente urbano {SEC(2006)16}; COM Infrastrutture verdi {COM(2013) 249 final}; Strategia UE Cambiamenti Climatici; COM economia circolare; COM Commissione Strategia Mobilità basse emissioni carbonio {SWD(2016) 244 final}

9. Vincoli ambientali, beni culturali, beni ed immobili sottoposti a tutela paesaggistica

(Qualora i progetti rechino interventi su beni culturali o su immobili o su aree sottoposte a tutela paesaggistica o a vincolo ambientale, gli stessi dovranno essere corredati dalle relative autorizzazioni rilasciate, o da una preventiva dichiarazione in merito alla loro compatibilità – Art. 4, comma 4 e art. 5, commi 4 e 5 del Bando)

| Il progetto reca interventi su beni culturali o su immobili o | X NO |
|--|---------------------------------|
| su aree sottoposte a tutela | |
| paesaggistica o a vincolo ambientale? | Specificare il tipo di vincolo: |

| 10. Stato della progettazione | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|
| (indicare il livello e gli estremi di approvazione del progetto – Art. 6, comma 1, let. b, del Bando) | | | | | | | |
| progetto di fattibilità tecnica ed economica | | | | | | | |
| progetto definitivo progetto esecutivo | | | | | | | |
| I progetti hanno il livello di approfondimento richiesto dal Bando per i progetti relativi a servizi | | | | | | | |
| SEZIONE III: ASPETTI ECONOMICO-FINANZIARI 11. Costo complessivo del progetto | | | | | | | |
| Euro 1.259.884,22 | | | | | | | |
| | | | | | | | |

12. Quadro economico dell'intervento

| | Studio | Piano | Piano | Piano | Piano | Piattaforma | Piano | Programma | Totale |
|--------------|-------------|---------------|------------|----------------|-----------|-------------|------------|-------------|--------------|
| Tipologia | fattibilità | Comunicazione | Animazione | Valorizzazione | incentiv. | e- | Formazione | ciclabilità | |
| di Costo | Governance | | | | Imprese | government | | | |
| | CV | | | | green | | | | |
| Costi di cui | 65.474,96 | 160.000 | 50.000 | 30.000 | 30.000 | 199.829,90 | 175.579,36 | 549.000 | 1.259.884,22 |
| all'art. 4, | | | | | | | | | |
| comma 5, | | | | | | | | | |
| del bando | | | | | | | | | |
| Azioni | | | | | | | | | |
| immateriali | | | | | | | | | |
| TOTALE | 65.474,96 | 160.000 | 50.000 | 30.000 | 30.000 | 199.829,90 | 175.579,36 | 549.000 | 1.259.884,22 |

13. Piano di copertura finanziaria

(Evidenziare la capacità del progetto a provvedere alla copertura del fabbisogno finanziario, sia nella fase di investimento che in quella di esercizio)

| Voci | Studio | Piano | Piano | Piano | Piano | Piattaforma | Piano | Programma | Totale |
|---------------|-------------|---------------|------------|----------------|-----------|-------------|------------|-------------|--------------|
| | fattibilità | Comunicazione | Animazione | Valorizzazione | incentiv. | e- | formazione | ciclabilità | |
| | Governance | | | | Imprese | government | | | |
| | CV | | | | green | | | | |
| Totale costi | 65.474,96 | 160.000 | 50.000 | 30.000 | 30.000 | 199.829,90 | 175.579,36 | 549.000 | 1.259.884,22 |
| di | | | | | | | | | |
| investimento | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| Copertura | | | | | | | | | |
| costi di | | | | | | | | | |
| investimento | | | | | | | | | |
| Risorse | 65.474,96 | 160.000 | 50.000 | 30.000 | 30.000 | 199.829,90 | 175.579,36 | 549.000 | 1.259.884,22 |
| pubbliche | | | | | | | | | |
| Risorse | | | | | | | | | |
| private | | | | | | | | | |
| Altre risorse | | | | | | | | | |
| finanziarie | | | | | | | | | |
| pubbliche: | | | | | | | | | |
| Risorse | | | | | | | | | |
| regionali | | | | | | | | | |
| Risorse | | | | | | | | | |
| comunali | | | | | | | | | |
| Altro | | | | | | | | | |

| Totale | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | 0 | |
|--------------|-----------|---------|--------|--------|--------|------------|------------|---------|--------------|
| fabbisogno | | | | | | | | | |
| di esercizio | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| Copertura | 0 | 0 | | | | 0 | 0 | 0 | |
| fabbisogno | | | | | | | | | |
| di esercizio | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| Saldo | 65.474,96 | 160.000 | 50.000 | 30.000 | 30.000 | 199.829,90 | 175.579,36 | 549.000 | 1.259.884,22 |
| finanziario | | | | | | | | | |
| Totale | 65.474,96 | 160.000 | 50.000 | 30.000 | 30.000 | 199.829,90 | 175.579,36 | 549.000 | 1.259.884,22 |
| fabbisogno | | | | | | | | | |
| Totale | 65.474,96 | 160.000 | 50.000 | 30.000 | 30.000 | 199.829,90 | 175.579,36 | 549.000 | 1.259.884,22 |
| copertura | | | | | | | | | |

14. Importo complessivamente richiesto a valere sul fondo di cui all'art.2, comma 2 e limite minimo di finanziamento necessario (art. 8, comma 2)

(indicare il limite di finanziamento pubblico al di sotto del quale il soggetto proponente è in grado di garantire comunque la fattibilità dell'intervento, facendo ricorso a risorse proprie o a finanziamenti privati, o ridimensionando l'iniziativa assicurando l'efficacia dei risultati parziali in questo modo conseguiti)

Limite minimo finanziamento pubblico Euro 640.884,22 così suddiviso: Piano Governance Corona Verde (Euro 440.884,22) e Programma mobilità ciclabile (Euro 200.000). Per attività residue sarà ridimensionata iniziativa affinchè l'azione mantenga funzionalità e ricadute positive e saranno avviate azioni per coinvolgimento privati.

15. Descrizione del modello di gestione prescelto

Piano di Governance per Corona Verde: il modello di governance innovativo unitario e multilivello dell'infrastruttura verde è un obiettivo della presente scheda - Sez.II.5. punto1a). L'attuale governance di Corona Verde sarà riferimento operativo e la Cabina di Regia, allargata a Agenzia Mobilità, indirizzerà, gestirà, monitorerà l'intervento.

Programma di Azione della mobilità ciclabile: il programma sarà coordinato dagli Enti coinvolti che si confronteranno nella Cabina di Regia Corona Verde.

16. Descrizione delle modalità di attuazione del modello di gestione prescelto

(Indicare anche le modalità di copertura dei costi di gestione ed evidenziare le criticità)

Piano Governance Corona Verde: il modello di gestione proposto dall'azione di cui a Sez.II.5. punto1a) definirà elementi innovativi per la gestione unitaria dell'infrastruttura verde e l'ottimizzazione dell'utilizzo di risorse che gli enti singolarmente destinano alla sua gestione e valorizzazione.

Programma Mobilità ciclabile: il tema della gestione delle infrastrutture ciclabili rappresenta una criticità, da risolvere con le proposte derivanti dallo studio di cui sopra.

SEZIONE IV: ANALISI DELLA DOMANDA E DEI FABBISOGNI LOCALI

17. Fabbisogni locali cui l'intervento risponde (Riportare i fabbisogni locali soddisfatti dagli interventi previsti, specificando come il progetto contribuisce alla riqualificazione urbana e alla sicurezza delle periferie)

Piano Governance Corona Verde permette progettazione, attuazione, gestione e valorizzazione sovralocale ed inclusiva dell'infrastruttura verde metropolitana, per migliorare la qualità ambientale, la fruizione e per innescare processi di economia verde, rispondendo così alle

seguenti esigenze puntuali: disponibilità aree verdi manutenute e sicure per la vivibilità sociale; miglioramento qualità ambientale e adattamento al cambiamento climatico; recupero decoro urbano-periurbano; recupero rapporto sociale/economico con agricoltura periurbana; offerta di formazione qualificata nell'ambito dei "green-jobs" per costruzione di modelli di economia locale equa, sostenibile ed inclusiva. **Programma Mobilità ciclabile metropolitana** consente di pianificare, gestire e monitorare in modo integrato la mobilità ciclabile superando la frammentazione della programmazione e azione locale. Indirizza le azioni per connettere le aree di periferia con servizi, centri urbani, aree di interesse ambientale e culturale; potenzia e mette in sicurezza i sistemi esistenti; integra la ciclabilità con il trasporto pubblico locale e di mobilità sostenibile.

18. Tipologia e numero di beneficiari diretti e indiretti e relative modalità di individuazione

(Descrivere e quantificare la domanda attuale e potenziale relativa al progetto. La domanda comprende tutti i destinatari che potranno, direttamente e indirettamente, beneficiare del progetto)

Piano per la Governance della Corona Verde. I beneficiari diretti delle azioni saranno: le istituzioni coinvolte nel governo del territorio e nella pianificazione locale (Regione, Città Metropolitana, n. 12 Comuni), gli studenti degli istituti superiori, i tecnici degli uffici tecnici comunali; i singoli cittadini che vivono nelle aree di periferia su progetti ad hoc, nuovi potenziali operatori economici, i giovani non occupati che grazie ai percorsi di formazione e alle nuove opportunità di attività di servizio possono aumentare le possibilità di occupabilità. Programma per la mobilità: I beneficiari diretti delle azioni saranno le istituzioni coinvolte nel governo del territorio e nella pianificazione e realizzazione dei sistemi di mobilità ciclabile (Regione, Città Metropolitana, n. 12 Comuni)) e indirettamente i cittadini che utilizzano il sistema della mobilità dolce nei propri percorsi fruitivi e di spostamento casa-scuola, casa- lavoro.

19. Ricadute positive per il territorio

(Descrivere il valore aggiunto e l'importanza dell'intervento per il territorio)

- Il territorio potrà disporre di strumenti che consentono attività di pianificazione e di attuazione sovracomunali integrate finalizzate a un nuovo modello di gestione del territorio fondato sui principi della sostenibilità e della circolarità
- Le periferie potranno essere riqualificate e gestite all'interno di un sistema (infrastruttura verde) e di una governance (12 comuni) secondo una visione unitaria
- I progetti proposti garantiscono la continuità nel tempo dei risultati del risanamento degli ambiti degradati operata dai Comuni e il mantenimento della loro efficacia in quanto consentono alla nuova comunità locale metropolitana di programmare le azioni di connessione con i servizi e gli asset territoriali (essenziali per darne vitalità) e monitorarne gli effetti e lo stato manutentivo
- Gli ambiti di periferia riqualificati connessi mediante la pianificazione consapevole della mobilità sostenibile faranno parte integrante dell'infrastruttura verde Corona Verde.

SEZIONE V: TEMPISTICA

20. Tempi di esecuzione

(Indicare i tempi complessivi di esecuzione del progetto)

E' prevedibile che le azioni proposte si concludano con entro la fine del 2018, consentendo di sfruttare, per le azioni di educazione e formazione, almeno un intero anno scolastico.

SEZIONE VI: RISULTATI ATTESI

21. Indicatori di realizzazione e di risultato

(Quantificare gli indicatori di realizzazione/risultato, attuali e attesi relativi al progetto. Gli indicatori di realizzazione sono riferiti all'attività –ad esempio, edifici costruiti o numero di imprese beneficiarie di un sostegno finanziario-; gli indicatori di risultato si riferiscono all'effetto diretto ed immediato prodotto dall'intervento – ad esempio nuovi posti di lavoro creati, utenti serviti, riduzione dei reati)

Piano della Governance della Corona Verde

| Tipologia indicatore | Indicatore | Valore attuale | Valore atteso |
|----------------------|--|----------------|---------------|
| | Proposte nuovi modelli di governance "Corona Verde" | 0 | 3 |
| | Piano di comunicazione | 0 | 1 |
| | Piano di animazione | 0 | 1 |
| | Piano di valorizzazione | 0 | 1 |
| Realizzazione | Piano di animazione per nuove imprese green | 0 | 1 |
| Realizzazione | Sviluppo piattaforma di <i>e-goverment</i> | 0 | 1 |
| | Corsi di formazione per insegnanti | 0 | 12 |
| | Corsi di formazione per tecnici enti locali e altre organizzazioni pubbliche e private | 0 | 12 |
| | Seminari di orientamento per non occupati | 0 | 36 |
| | Stage per non occupati | 0 | 24 |
| | | | |
| | Costituzione nuovo modello di governance Corona Verde | 0 | 1 |
| | Numero di soggetti/cittadini informati dal Piano Comunicazione | 1000 | 5000 |
| D: 1/ / | Network di operatori | 0 | 1 |
| Risultato | Numero di operatori agricoli coinvolti | 0 | 20 |
| | Numero di imprese e associazioni sensibilizzate | 0 | 20 |
| | Numero utenti operativi (accessi riservati) | 0 | 82 |
| | Numero macro-funzioni attivate on-line | 0 | 4 |
| | Insegnanti formati tematiche "green education" | 0 | 300 |
| | Altre figure professionali formate – tecnici enti | 0 | 250 |
| | locali e altre organizzazioni pubbliche e private | | |
| | Non occupati formati nei seminari | 0 | 350 |
| | Non occupati formati e orientati con gli stage | 0 | 24 |

Programma di Azione della mobilità ciclabile -

| Tipologia indicatore | Indicatore | Valore attuale | Valore atteso |
|----------------------|---|----------------|---------------|
| | Programma della mobilità ciclabile | 0 | 1 |
| Realizzazione | Completamento e/o realizzazione App percorsi cicloturistici | 1 | 3 |
| | Sistema di monitoraggio flussi ciclisti in continuo | 0 | 1 |

| | Condivisione strategie mobilità ciclabile a | 0 | 1 |
|-----------|---|-----|------|
| | scala area vasta (approvazione | | |
| | protocollo/accordo) | | |
| Risultato | Numero accessi alle App realizzate (%) | - | +20% |
| | Informazioni statistiche su flussi ciclisti e | < 1 | = 1 |
| | percorsi preferiti (rapporto punti strategici | | |
| | monitorati e punti strategici da monitorare) | | |

SEZIONE VII: ALTRI SOGGETTI COINVOLTI

22. Partecipazione di soggetti privati

(Indicare gli eventuali soggetti privati coinvolti)

23. Modalità di coinvolgimento dei soggetti privati

(Indicare le modalità di coinvolgimento di eventuali soggetti privati attraverso procedure di evidenza pubblica)

ALLEGATO a) ALLA SCHEDA/RELAZIONE GENERALE

RELAZIONE DI CUI ALL'ART. 6, COMMA 1, LETT. D DEL BANDO PERIFERIE

L'intero progetto "CoronaVerde: l'infrastruttura verde per riqualificazione e ricucitura sostenibile delle periferie" è suddiviso in 5 lotti funzionali che si integrano a vicenda per la costruzione di un sistema unitario integrato di azione:

- 1. Piano per la Governance Corona Verde: studio di fattibilità per individuare il modello di governo più efficace a garantire gestione integrata a scala sovralocale dell'infrastruttura verde metropolitana in capo a unico ente di riferimento, o un unico sistema di governo partecipato;
- 2. Piano comunicazione, Piano di animazione, Piano di valorizzazione e Piano incentivazione immateriale imprese "green";
- 3. Piattaforma di *e-government* di supporto alle decisioni delle istituzioni con sezione ad accesso pubblico per segnalazioni e informazioni sullo stato di manutenzione infrastruttura verde;
- 4. Piano di formazione sui temi della "green education", destinato a:
 - a. scuole, anche con percorsi alternanza scuola/lavoro;
- b. uffici tecnici delle istituzioni per stimolare nuovi modelli progettazione urbanistica e territoriale anche con laboratori seminariali e l'impegno degli ordini professionali
- 5. Programma di Azione della mobilità ciclabile metropolitana:
- a. pianificazione rete diffusa di percorsi ciclabili sicuri e segnalati a partire dal sistema già esistente (per spostamenti casa/lavoro/scuola e turistico/ricreativi;
- b. localizzazione e progettazione stazioni bike-sharing diffuse a potenziamento del servizio esistente;
- c. individuazione e progettazione punti d'interscambio bici/treno, bici/bus, bici/metro;
 - d. individuazione punti multifunzionali di parcheggio/noleggio/sharing/riparazioni;
 - e. individuazione e posa segnaletica a completamento del sistema esistente;
- f. progettazione e sviluppo App per mobilità ciclabile in area metropolitana partendo da strumenti già attivi;
- g. progettazione e realizzazione piano di informazione per promozione della ciclabilità comprensivo di sistema di rilievo flussi.

La suddivisione del progetto in lotti rispetta la disciplina comunitaria e le indicazioni di cui al d.lgs. n. 50/2016, art. 51 che, nell'ottica di favorire la possibilità di partecipazione alle gare per le microimprese, piccole e medie imprese, consente la disaggregazione dei beni/servizi/lavori e delle quantità oggetto di gara per identificare specificatamente il mercato di riferimento su cui avverrà la competizione al fine di garantire un buon livello nella competizione e della qualità dei lavori/servizi

La suddivisione del progetto nei cinque lotti individuati permetterà alla stazione appaltante di ottimizzare la propria funzione obiettivo, il rapporto qualità/prezzo e di consentire la partecipazione a più operatori economici, indipendentemente dalle loro dimensioni secondo il principio della libera concorrenza.

I cinque lotti come individuati sono stati definiti secondo la diverse categorie e specializzazioni nel settore dei servizi e delle competenze richieste per la costruzione dell'intero sistema integrato di azione proposto.

La molteplicità delle competenze eterogenee e specializzate sui singoli segmenti di mercato del progetto quali la comunicazione, la formazione-educazione, ICT, tecnico/ingegneristiche, naturalistiche e manageriali, trova come soluzione ottimale la suddivisione nei cinque lotti proposti, che, seppur collegati e parte di un unico sistema, potranno essere appaltati e completati anche separatamente gli uni dagli altri anche mantenendone l'efficacia in relazione alle loro ricadute sul territorio.

La stazione appaltante potrà comunque in sede di gara, fatte le opportune valutazioni, nel rispetto della normativa vigente, aggiudicare gli appalti accorpando alcuni dei cinque lotti specificandone le modalità nel bando.







Approvazione del bando con il quale sono definiti le modalità e la procedura di presentazione dei progetti per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane, dei comuni capoluogo di provincia e della città di Aosta. DPCM 25 Maggio 2016

CORONA VERDE: L'INFRASTRUTTURA VERDE PER RIQUALIFICAZIONE E RICUCITURA SOSTENIBILE DELLE PERIFERIE

CITTÀ METROPOLITANA / REGIONE PIEMONTE

Allegato b alla Scheda/Relazione generale INQUADRAMENTO TERRITORIALE

- Aree Protette e Siti della Rete Ecologica



C.200.000

7.5 10 km



- - Verde Urbano





