



Interreg VI-A Francia-Italia (ALCOTRA)

(2021 - 2027)

Dossier di candidatura

Progetti singoli - Bando "Nuove sfide"

Asse prioritario-Priorità di investimento-Obiettivo specifico 2-1-4

II. Migliorare la conoscenza del territorio per rispondere alle sfide ambientali della zona ALCOTRA

Un'Europa resiliente, più verde e a basse emissioni di carbonio ma in transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio attraverso la promozione di una transizione verso un'energia pulita ed equa, di investimenti verdi e blu, dell'economia circolare, dell'adattamento ai cambiamenti climatici e della loro mitigazione, della gestione e prevenzione dei rischi nonché della mobilità urbana sostenibile

2.8 Promuovere la mobilità multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio

AMICI

Azione di Mobilità Innovativa, Cooperativa e Integrata

Versione presentata

Programme ALCOTRA

101 cours Charlemagne CS 20033 69269 LYON Cedex 02 FRANCIA Rhône-Alpes Rhône

Tel:

Fax:

Email: alcotra-synergiecte@auvergnerhonealpes.fr

Sommario

- I - Riepilogo del progetto	4
1. Identificazione del progetto	5
2. Descrizione sintetica del progetto	5
3. Riepilogo del piano finanziario del progetto	6
4. Riepilogo dei partner del progetto	7
- II - Partner del progetto	8
1. Partner del progetto	8
1.1 Strumenti messi a disposizione dal beneficiario (risorse umane assegnate al progetto, mezzi materiali o immateriali)	8
1.2 Natura e data dell'atto giuridico che abilita l'organizzazione a partecipare al progetto e a impegnarsi finanziariamente	11
1.3 Base legale o statutaria che permette al beneficiario di operare nel campo tematico del progetto	12
1.4 Esperienze precedenti	15
- III - Descrizione del progetto	18
1. Contesto di riferimento del progetto	18
1.1 Quadro del contesto all'origine del progetto e problematica transfrontaliera che ne deriva	18
1.2 Necessità di cooperazione transfrontaliera – Valore aggiunto transfrontaliero	21
1.3 Continuità di un progetto precedente – facoltativo	21
1.4 Sinergie con altri progetti realizzati all'interno della stessa tematica	21
2. Obiettivi del progetto	22
2.1 Obiettivo generale del progetto	22
2.2 Obiettivi specifici del progetto e risultati attesi	22
3. Piano di lavoro	25
3.1 Riassunto del piano di lavoro	26
3.2 Piano di lavoro – dettaglio di tutte le attività - Carattere transfrontaliero dell'attività	54
3.3 Autorizzazione amministrativa necessaria a condurre l'attività	60
3.4 Piano di lavoro – dettaglio di tutte le attività - Misure di comunicazione europea previste	62
3.5 Gruppi target	65
3.6 Prodotti	66
3.7 Localizzazione delle attività situate nell'area del programma	72
4. Output del progetto	76
4.1 Indicatori del progetto	76
4.2 Sostenibilità del progetto	77
5. Costi semplificati	78
6. Entrate	78
6.1 Entrate generate durante l'attuazione del progetto	78
6.2 Entrate generate dopo la conclusione del progetto	78
6.3 Altri co-finanziamenti	78
7. Integrazione del progetto nell'ambito di riferimento	79
7.1 Capitalizzazione e trasferibilità degli output del progetto	79
7.2 Collegamenti con le strategie e politiche europee, nazionali, regionali e locali	80
7.3 Principi orizzontali	85
7.4 Codici per la tematica "Uguaglianza di genere"	87
7.5 Il progetto contribuisce a uno degli obiettivi ambientali definiti dal Regolamento 2020/852 ?	88
7.6 Il progetto o una qualsiasi delle sue attività rientra nell'ambito di applicazione dei seguenti regolamenti?	88
8. Budget per anno, partner e categoria di spesa	88
- IV - Piano di finanziamento del progetto	92
1. Sintesi del Budget del progetto – Riepilogo per categoria di spesa	92
- V - Risorse del progetto	94
1. Piano di finanziamento del progetto	94
2. Contropartite pubbliche	94
- VI - Rispetto delle altre politiche settoriali	99
1. Appalti Pubblici	99
2. Aiuti di Stato	99
- VII - Dichiarazione di impegno finale	99
1. Dichiarazione di impegno finale	99
- VIII - Allegati del progetto	99

1. Documenti obbligatori da allegare al formulario di domanda di sovvenzione (NB: L'assenza di ques...	99
1.1 Lettera di impegno firmata dal Capofila	100
1.2 Lettera di mandato firmata dei partner	100
2. Allegati da inserire nel formulario di candidatura	100
2.1 Delibera dell'organismo competente recante approvazione dell'operazione e del piano di finanziamento previsto e autorizzazion...	100
2.2 Lista disaggregata delle spese (modello fornito)	100
2.3 Delega della firma (facoltativo)	100
2.4 Lettere d'intenti di cofinanziamento o atti di concessione di cofinanziamento	100
2.5 IBAN del Capofila	100
2.6 Attestazione di non essere sottoposto o essere sottoposto parzialmente all'IVA, se applicabile (facoltativo)	100
3. Associazioni : documenti complementari obbligatori da allegare al formulario di domanda di sov...	100
3.1 Statuti	100
3.2 Ogni atto utile a comprovare la sussistenza della personalità o della capacità giuridica del beneficiario, secondo la disciplina ...	100
3.3 Lista dei membri del Consiglio di amministrazione	100
3.4 Ultimo rapporto morale approvato dal Consiglio di amministrazione	100
3.5 Bilancio e conti economici approvati degli ultimi 3 esercizi	100
4. Imprese : documenti complementari obbligatori da allegare al formulario di domanda di sovvenz...	101
4.1 Statuti	101
4.2 Estrazione Visure Camerale di meno di tre mesi	101
4.3 Bilancio e conti economici approvati degli ultimi tre esercizi	101
5. GIP : documenti complementari obbligatori da allegare al formulario di domanda di sovvenzione	101
5.1 Copia della pubblicazione del verbale di approvazione dell'accordo costitutivo	101
5.2 Convenzione costitutiva	101
5.3 Ultimo bilancio finanziario e rapporto approvato	101
6. Beneficiari di diritto privato sottomessi al Codice degli appalti pubblici : documenti complement...	101
6.1 Un'attestazione relativa al rispetto dei criteri della Direttiva 2014/24/UE del 26 febbraio 2014	101
7. Altro Altri documento documenti utile utili (mappa, grafico, ecc.)	101

- I - Riepilogo del progetto

1. Identificazione del progetto

Acronimo		AMICI	
Titolo del progetto		Azione di Mobilità Innovativa, Cooperativa e Integrata	
Nome dell'organismo del capofila		Città Metropolitana di Torino	
N° del progetto		20177	
Durata del progetto	Data di inizio	2023-10-09	Numero di mesi
	Data di fine	2026-10-09	37
Asse prioritario del programma		II. Migliorare la conoscenza del territorio per rispondere alle sfide ambientali della zona ALCOTRA	
Obiettivo specifico del programma		2.8 Promuovere la mobilità multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio	
Bando		Progetti singoli - Bando "Nuove sfide"	
Numero di riferimento interno		1675695890	

2. Descrizione sintetica del progetto

Descrizione sintetica

Il progetto AMICI mira a costruire e sostenere una cultura della mobilità sostenibile e a sperimentare servizi di mobilità per il trasporto di persone e merci, in linea con la strategia europea sullo sviluppo dei servizi di mobilità sui corridoi TenT.

Il progetto è condotto da quattro enti di gestione territoriale di dimensioni varie e rilevanti (Città Metropolitana di Torino, Unione Montana Val Susa, Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard, Communauté d'Agglomération d'Arlyère). Questi enti territoriali, per legge, sono competenti in materia di mobilità e forniscono servizi ai comuni che raggruppano. In quanto enti gestori, i partner sono quindi legittimati a diffondere una nuova cultura della mobilità e a sensibilizzare gli attori dei loro territori sulla necessità di cambiare le abitudini di viaggio nel prossimo decennio (scadenza 2030).

Il progetto contribuisce all'obiettivo del programma ALCOTRA di promuovere la mobilità urbana/peri-urbana multimodale sostenibile come parte della transizione verso un'economia a emissioni zero e ha due obiettivi specifici:

1. Sensibilizzare gli attori sociali sulla necessità di adottare nuovi comportamenti e pratiche di mobilità sostenibile;
2. ridurre il divario tra le esigenze di mobilità dei vari utenti e l'accesso alle offerte di trasporto pubblico, mostrando possibili alternative all'uso quotidiano dell'auto privata e nuovi modelli di mobilità sostenibile, compresa la logistica urbana a emissioni zero.

La metodologia di lavoro si basa su due linee di attività. La prima si concentra sulla necessità di un cambiamento di paradigma: si tratta di sensibilizzare e mostrare altre possibili forme di mobilità alle amministrazioni, alle scuole e alle imprese dei territori interessati; questo lavoro di sensibilizzazione permetterà di costruire vettori (persone o politiche) di cambiamento in grado di stimolare le popolazioni target (cittadini, giovani, lavoratori) ad adottare forme di mobilità sostenibile; in questo asse di attività, vengono proposte anche azioni di educazione e formazione, scambi di buone pratiche, visite di studio e tavoli di lavoro locali e transfrontalieri, nonché eventi di sensibilizzazione rivolti al grande pubblico.

Va notato che, per questi diversi orientamenti, è necessario sviluppare una logica di multimodalità per fornire risposte diverse alle esigenze espresse dagli utenti e dimostrarne così l'adattabilità.

Il secondo asse di attività tecniche raccoglie azioni di sperimentazione di mobilità sostenibile basate sul concetto di « mobilità as-a-service » (MaaS), attraverso la creazione di una rete di infrastrutture ciclabili e intermodali (ad esempio, stazioni ciclabili all'incrocio di diversi mezzi di trasporto, fermate di carpooling su strade trafficate). Sulla base di una mappatura dei percorsi esistenti e futuri, sia in termini di infrastrutture ciclabili che di percorsi di trasporto pubblico e carpooling, AMICI si propone di sistematizzare la rete di connessioni di mobilità possibili, creando nuovi percorsi sicuri sul territorio transfrontaliero, riconoscibili da una segnaletica condivisa, e sviluppando congiuntamente un modello di mobilità sostenibile che tenga conto del peso del settore turistico. Inoltre, mira a rafforzare i poli di mobilità necessari alla promozione dell'intermodalità tra Albertville e Torino, migliorando l'offerta di infomobilità, con la sperimentazione di piattaforme digitali in grado di garantire la pianificazione del viaggio da un unico punto di accesso su scala transfrontaliera. Tutte le strategie di mobilità previste dal progetto si basano sulla costruzione di un quadro giuridico comune, compresa la regolamentazione delle forme di trasporto misto passeggeri/merci, e sulla regolamentazione omogenea delle infrastrutture ciclabili e della segnaletica.

Il trasporto pubblico rimane al centro delle preoccupazioni dei partner, da cui la scelta di considerare i principali nodi intermodali dell'area di progetto come i luoghi privilegiati per la sperimentazione.

Complessivamente, AMICI si rivolge ai 385 comuni raggruppati dai quattro partner e coinvolge direttamente almeno 120 funzionari/tecnici eletti, 800 studenti, 20 aziende/organizzazioni in attività specifiche.

Al termine del progetto, il patrimonio di conoscenze, strumenti ed esperienze acquisite sarà messo a disposizione del territorio di ALCOTRA e potrà essere diffuso in aree più ampie, nell'ambito della CTE, dell'iniziativa CIVITAS della DG Move della Commissione europea, del gruppo di lavoro 4 della strategia Eusalp dedicato alla mobilità e alla connettività nello spazio alpino.

3. Riepilogo del piano finanziario del progetto

Cofinanziamento Programma			CONTRIBUTO				BUDGET TOTALE AMMISSIBILE
Fonte cofinanziamento	Importo	Tasso cofinanziamento	Contributo pubblico			Contributo privato	Contributo totale
			Contributo nazionale	Altri contributi pubblici	Contributo pubblico totale		

FESR	2 389 700,00 €	80.00 %	317 050,00 €	280 375,00 €	597 425,00 €	0,00 €	597 425,00 €	2 987 125,00 €
Totale Fondi UE	2 389 700,00 €	80.00 %	317 050,00 €	280 375,00 €	597 425,00 €	0,00 €	597 425,00 €	2 987 125,00 €
Totale	2 389 700,00 €	80.00 %	317 050,00 €	280 375,00 €	597 425,00 €	0,00 €	597 425,00 €	2 987 125,00 €

4. Riepilogo dei partner del progetto

FESR

N° del partner	Nome del partner	Regione NUTS3	Regione NUTS2	Paese	Totale ammissibile	Contributo del fondo			Contropartite			
						Importo del fondo	Percentuale sul totale ammissibile	% di FESR totale	Totale contropartite	Dettaglio delle contropartite		
										Contropartita pubblica	Contropartita privata	Autofinanziamento che deriva dalle entrate
LP1	Città metropolitana di Torino	Torino	Piemonte	ITALIA	1 096 250,00 €	877 000,00 €	80.00 %	36.70 %	219 250,00 €	219 250,00 €	0,00 €	0,00 €
PP1	Unione Montana Valle Susa	Torino	Piemonte	ITALIA	489 000,00 €	391 200,00 €	80.00 %	16.37 %	97 800,00 €	97 800,00 €	0,00 €	0,00 €
PP2	Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	Savoie	Rhône-Alpes	FRANCIA	680 625,00 €	544 500,00 €	80.00 %	22.79 %	136 125,00 €	136 125,00 €	0,00 €	0,00 €
PP3	Communauté d'Agglomération Arlysère	Savoie	Rhône-Alpes	FRANCIA	721 250,00 €	577 000,00 €	80.00 %	24.15 %	144 250,00 €	144 250,00 €	0,00 €	0,00 €
[it]Sous—total des partenaires de la zone du programme (territoire de l'UE)					2 987 125,00 €	2 389 700,00 €	80.00 %	100.00 %	597 425,00 €	597 425,00 €	0,00 €	0,00 €
[it]Total					2 987 125,00 €	2 389 700,00 €	80.00 %	100.00 %	597 425,00 €	597 425,00 €	0,00 €	0,00 €

- II - Partner del progetto

1. Partner del progetto

	Organismo del partner	Forma giuridica	Tipo di partner	Paese	Regione	NUTS 3
Capofila	Città Metropolitana di Torino	Ente pubblico locale	Pubblico	ITALIA	Piemonte	Torino
	Unione Montana Valle Susa	Ente pubblico locale	Pubblico	ITALIA	Piemonte	Torino
	Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	Ente pubblico locale	Pubblico	FRANCIA	Rhône-Alpes	Savoie
	Communauté d'Agglomération Arlysère	Ente pubblico locale	Pubblico	FRANCIA	Rhône-Alpes	Savoie

1.1 Strumenti messi a disposizione dal beneficiario (risorse umane assegnate al progetto, mezzi materiali o immateriali)

	Saisir
--	--------

Città metropolitana di Torino	La competenza sui trasporti e sulla mobilità sostenibile è in carico all'Unità di Progetto: "Politiche di Trasporto e Mobilità Sostenibile". Tale UDP è responsabile in materia di organizzazione del trasporto pubblico su scala metropolitana (sia per quanto riguarda la sua programmazione, in forma associata attraverso l'Agenzia della Mobilità Piemontese, sia per il cofinanziamento dell'acquisto dei veicoli), della redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e quindi della pianificazione della mobilità sostenibile delle persone e delle merci, attraverso i relativi Piani di settore, dell'attuazione di policy in materia di mobility management svolgendo il ruolo di Mobility manager di Area, dello sviluppo della mobilità in sharing e della pianificazione progettuale del MaaS in collaborazione con Regione Piemonte. Sul progetto sarà coinvolto tutto il team che è così composto: Elena Pedon: Funzionario Responsabile dell'Unità di Progetto "Politiche di Trasporto e Mobilità Sostenibile" della Città metropolitana di Torino, Mobility Manager d'area e della Città Metropolitana. Giuseppe Estivo: Istruttore Direttivo Tecnico ed esperto in progetti di mobilità sostenibile su MaaS e su trasporto merci Gianluigi Ariano: tecnico geometra ed esperto di mobilità ciclabile e organizzatore volontario di iniziative volte alla ciclabilità Guido Carlo Pavesio: tecnico informatico, a supporto per il mobility management. Elena Denicolai: istruttore amministrativo con competenze giuridiche. Assunta Viola: Funzionario e Responsabile finanziario di progetto. Saranno messi a disposizione del progetto: spazi della Città metropolitana presso la sede di C.So Inghilterra, 7 a Torino: uffici operativi conformi alle normative nazionali in materia di sicurezza, sale riunioni di varia capienza, per workshop, riunioni operative e seminari; vetture del parco auto dell'amministrazione per sopralluoghi presso i luoghi di realizzazione delle attività; attrezzature tecniche quali PC, telefoni, notebook e apparecchi telefonici; piattaforma per riunioni online e video conferenze; competenze amministrative e di gestione finanziaria propri dell'Ente attraverso personale qualificato; supporto dell'ufficio comunicazione dell'Ente che annovera responsabile comunicazione, addetti comunicazione e stampa, responsabili socialmedia (profili dell'Ente attivi su Facebook, Instagram, Twitter YouTube, Telegram, LinkedIn, Flickr), videomaker/fotografo e un grafico. Sarà inoltre risorsa utile per il progetto il sito internet dell'Ente suddiviso in canali tematici e il settimanale "Cronache da Palazzo Cisterna".
Unione Montana Valle Susa	È a disposizione del progetto la Struttura del Settore ambiente, energia e territorio, con funzioni di Responsabilità Unica del progetto, gestione finanziaria ed amministrativa, tenuta dei rapporti con gli Enti, animazione territoriale ed informazione/divulgazione. Attualmente la struttura è composta dal Responsabile del Settore e da un istruttore tecnico, entrambi laureati. E' in previsione l'assunzione di una figura amministrativo-tecnico come collaboratore. E' previsto altresì in caso di finanziamento anche un incarico esterno di supporto al RUP. La struttura tecnica è in grado di progettare e gestire direttamente attività manutentive e di modesta difficoltà, con conoscenze e strumenti GIS e CAD. A supporto è presente l'area finanziaria con esperienza di gestione fondi nazionali, regionali ed europei. La sede dell'Ente dispone di una sala riunioni da n. 50 posti con attrezzatura specifica per la formazione e la divulgazione (monitor multimediale PROMETHEAN ACTIVEPANEL COBALT 75"4K). L'Ente dispone di n. 2 autoveicoli per gli spostamenti, missioni e sopralluoghi, di cui 1 fuoristrada per le località disagiate.

Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	Per lo SMAPS, sono state mobilitate le seguenti risorse per questo progetto: Un responsabile della mobilità è stato assunto per lavorare su questo tema e su questo progetto. Inoltre, altri servizi sono coinvolti nella mobilità per il territorio: SCOT : Lo Schéma de Cohérence Territoriale definisce le principali linee guida per lo sviluppo territoriale, comprese le questioni relative alla mobilità. È presieduto dal Presidente della SMAPS, guidato da un Comitato SCOT composto da funzionari eletti e diretto da un project manager SCOT assistito da un tecnico GIS. Tepos: Dal 2020, lo SMAPS è un territorio ad energia positiva. Questo schema include temi di mobilità. Contribuisce all'obiettivo di raggiungere l'autonomia energetica della regione entro il 2050. Così, sul territorio, sono in corso molte riflessioni per implementare il car pooling, il trasporto su richiesta e migliorare l'offerta di servizi di trasporto pubblico. Un project manager sta definendo il relativo piano d'azione. Per quanto riguarda la mobilità ciclistica: è stata effettuata una diagnosi della mobilità ciclistica che ha permesso di elaborare il piano regolatore della mobilità ciclistica del territorio. Questo è stato convalidato nel 2021. Una domanda per lo sviluppo del progetto Avelo2 è stata accolta. Pertanto, gran parte dei servizi dell'ente sono coinvolti in questo progetto. Per realizzare le azioni previste, lo SMAPS potrà contare in particolare su: ● Armelle Devinant - Direttore di Smaps. ● Responsabile della mobilità: Claire Belet. ● Responsabile del progetto TEPOS: Come Geroudet. ● Responsabile del progetto SCOT : Adeline Masbou. ● Virginie Bouvier - Contabile. Oltre a questi contatti "interni", i partner regolari sono: ● L'Agenzia per l'eco-mobilità della Savoia Mont-Blanc. ● Le associazioni interessate. ● L'Educazione nazionale. Dal punto di vista della comunicazione, sono possibili diversi canali: ● Le reti dei 3 membri dell'EPCI e dei 34 comuni. ● La stampa scritta. ● Reti sociali. ● Il sito web di Smaps. ● Manifesti, distribuzione di volantini. ● Relè istituzionali (comuni, dipartimenti, servizi statali). ● Partner sul campo (associazioni, operatori sociali, aziende).
---	---

Communauté d'Agglomération Arlysère	Per quanto riguarda Arlysère nel 2016 è stato realizzato uno studio sulla mobilità che ha delineato la politica comunitaria per il territorio. Da questo documento programmatico sono stati approvati o avviati i piani regolatori per le biciclette e il carpooling. Gli impatti legati alla mobilità sono una sfida tale per la comunità che gli assi di lavoro dello studio del 2016 sono stati ripresi in modo esteso nel PCAET (piano territoriale clima-energia) dell'Arlysère. Tuttavia, i rappresentanti eletti hanno chiaramente indicato che il PCAET rappresenta la tabella di marcia della comunità per gli anni a venire. Di conseguenza, l'esecutivo ha voluto che tutti i dipartimenti fossero mobilitati su questi orientamenti, compresa la Mobilità. Per attuare con successo le azioni previste, l'agglomerato potrà contare su: ● Laure CHATEIGNER- LETINOIS - Direttore della Pianificazione e dell'Ambiente. ● Julie PONT - Responsabile del progetto Energia/Clima - Seguito del PCAET. ● Christiane TARTARAT - Supporti per la comunicazione. ● Stéphane PIQUIER - Responsabile Mobilità. ● Marie Lyne COGLIATI - Responsabile sviluppo biciclette. ● Corinne LASSIAZ - Segreteria, controllo del bilancio e della contabilità. E su richiesta specifica, il CIAS (Centro Intercomunale di Azione Sociale) e il Dipartimento di Politica Contrattuale - ricerca e monitoraggio dei sussidi: supporto per gli aspetti finanziari e il monitoraggio amministrativo e programmi per la rendicontazione delle spese. Oltre a questi contatti "interni", Arlysère stabilirà relazioni di lavoro con partner chiave: - L'Agenzia per la mobilità ecologica della Savoia Mont-Blanc. - Le associazioni interessate. - Il mondo socio-economico. - Il sistema di istruzione nazionale. Dal punto di vista della comunicazione, Arlysère utilizzerà diversi canali complementari per raggiungere il più ampio pubblico possibile. In questo modo, e in modo non esaustivo, l'agglomerato utilizza regolarmente: - La stampa scritta e la radio. - Reti sociali. - Il sito web. - Manifesti, distribuzione di volantini. - Soggetti di riferimento istituzionali (comuni, dipartimenti, servizi statali). - Partner sul campo (associazioni, operatori sociali, aziende). Dipartimento politiche contrattuali - ricerca e monitoraggio delle sovvenzioni: supporto per gli aspetti finanziari e il monitoraggio amministrativo e programmi per la rendicontazione delle spese.
-------------------------------------	---

1.2 Natura e data dell'atto giuridico che abilita l'organizzazione a partecipare al progetto e a impegnarsi finanziariamente

	Saisir
--	--------

Città metropolitana di Torino	DECRETO su proposta del Consigliere Delegato Pasquale Mario Mazza n. PDCR 47 del 7/02/2023 avente come oggetto: <<PROGRAMMA DI COOPERAZIONE TERRITORIALE EUROPEA INTERREG VI ALCOTRA 21-27, PARTECIPAZIONE DELLA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO IN QUALITA' DI CAPOFILA ALLA PROPOSTA PROGETTUALE - "AMICI" – Azioni di Mobilità Innovativa, Cooperativa e Integrata – Actions de mobilité Innovante, Coopérative et Intégrée>> CUPJ79B23000000007
Unione Montana Valle Susa	Deliberazione della Giunta dell'Unione n. 12/2023 avente per oggetto: Programma di cooperazione Alcotra tra l'Italia e la Francia per il periodo 2021-2027, approvato dalla Commissione Europea in data 29 giugno 2022 - primo bando dal 18 luglio 2022 al 15 febbraio 2023: determinazione a partecipare al bando ed autorizzazione al legale rappresentante a procedere.
Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	Deliberazione del Consiglio comunitario della Communauté d'Agglomération Arlysère del 02/02/2023 - Impegno nel ruolo di partner. Menzionato l'impegno a cofinanziare. Una prossima delibera sul piano di finanziamento, sull'impegno di cofinanziamento e sul nome del progetto è prevista entro 2 mesi dal deposito della candidatura.
Communauté d'Agglomération Arlysère	Deliberazione del Consiglio comunitario della Communauté d'Agglomération Arlysère del 02/02/2023 - Impegno nel ruolo. Menzionato l'impegno a cofinanziare. Una prossima delibera sul piano di finanziamento, sull'impegno di cofinanziamento e sul nome del progetto è prevista per il 06 aprile 2023.

1.3 Base legale o statutaria che permette al beneficiario di operare nel campo tematico del progetto

	Saisir
--	--------

Città metropolitana di Torino	La Città metropolitana di Torino è un Ente territoriale di area vasta, istituito dalla Legge Del Rio n. 5 del 2014 e che, dal 1/1/2015, è subentrato alla Provincia di Torino. La Città metropolitana ha rilevanza costituzionale, essendo prevista all'art. 114 della Costituzione. Il suo territorio conta 312 comuni, suddivisi in 11 zone omogenee, di cui 4 nell'area urbana e periurbana di Torino, le altre nei territori montani, collinari e di pianura esterni alla suddetta area (in totale, oltre 2 milioni di abitanti).. La Città metropolitana mantiene tutte le funzioni della Provincia. A norma dell'Art. 11 "Mobilità e viabilità" dello Statuto, la Città Metropolitana: 1. Pianifica le strutture di comunicazione e le infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, tenendo conto delle esigenze di ogni territorio. 2. Realizza e gestisce la viabilità di propria competenza, curandone la manutenzione ed il potenziamento, assicurandone la compatibilità e la coerenza alla pianificazione territoriale ed urbanistica. 3. Pianifica, in coerenza con la programmazione regionale, la rete di trasporto pubblico sul proprio territorio, temperando le esigenze di tutte le zone omogenee, al fine di garantire un adeguato servizio per tutto il territorio. 4. Favorisce tutte le forme di mobilità sostenibile, inclusi l'intermodalità, l'uso della bicicletta, il bike e car sharing, le forme di trasporto collettivo. La normativa nazionale (decreto 4 agosto 2017) prevede che le 11 Città Metropolitane presenti sul territorio italiano siano i soggetti competenti per la redazione, approvazione e monitoraggio dei Piani Urbani della Mobilità sostenibile (PUMS) quale strumento di pianificazione strategica che ha l'obiettivo di programmare azioni e interventi sul territorio metropolitano, al fine di sviluppare una visione del sistema di mobilità e dei trasporti più accessibile, sicura e meno inquinante, orientata a migliorare la qualità della vita delle persone. Il PUMS di Città metropolitana di Torino prevede tre Piani di settore: il Biciplan metropolitano, il Piano metropolitano della Logistica Sostenibile, il Piano dell'accessibilità e dell'intermodalità. Inoltre, la Città metropolitana di Torino svolge il ruolo di Mobility Manager di Area, su delega da parte dei Comuni del territorio, supportando imprese, enti pubblici e scuole nella redazione dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro e Casa-Scuola, e favorendo lo scambio di buone pratiche nonché il confronto con l'Agenzia della Mobilità Piemontese. Infine, attraverso finanziamenti ministeriali e regionali, realizza il Sistema Ciclabile Metropolitano, e i collegamenti Ciclabili tra sedi universitarie.
-------------------------------	--

Unione Montana Valle Susa	L'Unione Montana Valle Susa è un Ente locale dotato di personalità giuridica pubblica e potestà statutaria e regolamentare. L'Unione montana costituisce ambito territoriale ottimale per l'esercizio associato delle funzioni e servizi che i Comuni le conferiscono. L'Unione montana esercita le funzioni di tutela, promozione e sviluppo della montagna conferite in attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 44, comma secondo, della Costituzione e della normativa in favore dei territori montani. L'unione montana esercita inoltre, a seguito di conferimento da parte dei Comuni: • le funzioni e i servizi propri dei comuni che le verranno conferiti; • le funzioni relative agli interventi speciali per la montagna; • le funzioni di sviluppo e promozione del territorio; • le funzioni già conferite dalla Regione alle comunità montane, in particolare in materia di sistemazione idrogeologica ed idraulico-forestale, economia forestale, energie rinnovabili, opere di manutenzione ambientale, difesa dalle valanghe, turismo in ambiente montano, artigianato e produzioni tipiche, mantenimento dei servizi essenziali, servizio scolastico, incentivi per l'insediamento nelle zone montane. • L'Unione può altresì esercitare le funzioni fondamentali che i comuni sono tenuti a svolgere in forma associata ai sensi dell'art.14, commi 27 e 28 del decreto legge 31 maggio 2010 n.78 convertito con modificazioni nella legge 30 luglio 2010 n.122. In fase di avvio della Unione, sono ad essa assegnate le funzioni fondamentali dei Comuni aderenti relative al Catasto e alla Protezione Civile. L'unione può altresì stipulare convenzioni con altre Unioni, o con singoli Comuni.
Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	Statuto della SMAPS del 03 giugno 2019. Lo statuto dello SMAPS menziona le seguenti competenze: - Svolgere servizi di promozione, sensibilizzazione e sviluppo della mobilità ecologica e dell'uso di mezzi di trasporto alternativi all'auto privata. - Transizione energetica. - Competenza nelle politiche contrattuali. Lo SMAPS assicura la gestione e l'animazione delle procedure contrattuali. Lo SMAPS elabora e realizza progetti di sviluppo per il territorio. Poiché le tre intercomunità membri non hanno assunto la responsabilità della Mobilità, la esercita la Regione. Questo rapporto è regolato da un accordo. Questo accordo prevede la possibilità di affidare allo SMAPS alcune missioni, in particolare quelle relative alla mobilità dolce e alla solidarietà. In termini di competenza, SMAPS è competente in materia di accordi contrattuali. Interviene regolarmente per conto dei suoi membri EPCI in questo tipo di programmi.

Communauté d'Agglomération Arlysère	La legge n°2015-991 del 7 agosto 2015 sulla nuova organizzazione territoriale della Repubblica (nota come "legge NOTRe") modifica profondamente l'organizzazione del trasporto pubblico in Francia. A partire dal 1° settembre 2017, la regione subentra al dipartimento per quanto riguarda i trasporti; tuttavia, le autorità organizzatrici della mobilità (AOM) mantengono la loro competenza in materia di trasporti all'interno delle loro giurisdizioni territoriali. L'articolo L. 1231-1 del Codice dei Trasporti recita: "Nell'ambito della loro giurisdizione territoriale, i comuni, i loro raggruppamenti, l'area metropolitana di Lione e i sindacati misti di trasporto sono le autorità responsabili dell'organizzazione della mobilità. Queste autorità sono autorità organizzatrici dei trasporti ai sensi dell'articolo L. 1221-1. In quanto tali, alle condizioni generali stabilite in questo capitolo, organizzano servizi regolari di trasporto pubblico per le persone e possono organizzare servizi di trasporto su richiesta. (...)". Visto il Codice generale delle collettività territoriali e in particolare l'articolo L.5211-17. Visto il decreto prefettizio del 21 novembre 2016 che istituisce la Communauté d'Agglomération Arlysère, risultante dalla fusione della Communauté de Communes de la Région d'Albertville, della Communauté de Communes du Beaufortain, della Communauté de Communes de la Haute Combe de Savoie e della Communauté de Communes du Val d'Arly. Ai sensi degli articoli 3 e 4 del decreto prefettizio del 21 novembre 2016, le competenze obbligatorie esercitate dal CA Arlysère sono quelle previste dall'articolo L.5216-5 del CGCT. Questo articolo, al suo secondo comma, elenca le competenze obbligatorie. In termini di pianificazione territoriale comunitaria: piano di coerenza territoriale e piano settoriale; pianificazione urbana locale, documento di pianificazione urbana sostitutivo e carta comunale; definizione, creazione e realizzazione di operazioni di sviluppo di interesse comunitario ai sensi dell'articolo L. 300-1 del codice urbanistico; organizzazione della mobilità ai sensi del titolo III del libro II della prima parte del codice dei trasporti, fatto salvo l'articolo L. 3421-2 dello stesso codice. Con delibera del 15 giugno 2017, Arlysère ha convalidato l'accordo sul trasferimento di competenze con la Regione per i trasporti.
-------------------------------------	---

1.4 Esperienze precedenti

	Quali sono le expertise tematiche e le esperienze dell'organizzazione pertinenti al progetto ?
--	--

Città metropolitana di Torino	CMTO ha partecipato ad un gran numero di progetti europei talvolta come partner e altre volte come capofila permettendole di dimostrare capacità organizzativa per garantire la gestione dei progetti e il coordinamento dei partenariati; tra i progetti recenti ai quali CMTO ha preso parte si evidenziano INTERREG ALCOTRA CO&GO Condivisione e Governance e i PIANI INTEGRATI ALCOTRA come il Piano Integrato Territoriale CUORE DELLE ALPI (Cuore Dinamico; Cuore Solidale) e il Piano Integrato Territoriale GRAIES Lab (PCC progetto trasversale di coordinamento e comunicazione del Piano; MobiLab). CMTO ha sostenuto lo sviluppo della mobilità in sharing per il bikesharing, lo scooter sharing e, attraverso finanziamenti nazionali ed europei, il car sharing pubblico “5T car sharing” e il car pooling. Nello specifico la CMTO ha maturato importanti competenze attraverso il ruolo di capofila con il progetto CO&GO volto a favorire la pratica del car-pooling, integrandola con le altre forme di mobilità, per aumentare l'attrattività del territorio transfrontaliero. Importante anche l'esperienza di capofila con il progetto MobiLab che ha puntato a migliorare l'accessibilità del territorio montano transfrontaliero, supportando la diversificazione della scelta modale mediante un approccio di governance bottom-up, capace di incidere sul modello culturale della popolazione, delle amministrazioni pubbliche e degli stakeholder locali. Inoltre, CMTO ha partecipato al progetto Cuore Dinamico che ha mirato a ridurre l'uso individuale dell'auto e a sviluppare alternative di mobilità, attraverso soluzioni nuove di connessione e informazione tra i territori e modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente e allo stesso tempo più efficienti e interconnessi tra loro. Infine, si segnala il progetto LINKINGALPS, finanziato all'interno del programma ALPINE SPACE 2014-2020, con l'obiettivo di migliorare le informazioni sui viaggi transfrontalieri nella regione alpina, creando un servizio unico di scambio di informazioni standardizzato che fornisca informazioni integrate e che travalichi le frontiere e i diversi operatori nazionali. Tale esercizio ha fatto sì che sul territorio si sia sviluppata anche una cultura sul Mobility as a Service in quanto il primo requisito per realizzare tale nuovo strumento di mobilità è la disponibilità e l'accessibilità dei dati dei servizi di trasporto pubblico e in sharing che operano in questa area territoriale.
-------------------------------	---

Unione Montana Valle Susa	Nell'Unione Montana Valle Susa verrà coinvolta la struttura del Settore ambiente, energia e territorio, con funzioni di Responsabilità Unica del progetto, gestione finanziaria ed amministrativa, tenuta dei rapporti con gli Enti, animazione territoriale ed informazione/divulgazione. Attualmente la struttura è composta dal Responsabile del Settore e da un istruttore tecnico, entrambi laureati. E' previsto in caso di finanziamento anche un incarico esterno di supporto al RUP. La Delibera regionale n. 22-1903 del 27-7-2015, per quanto riguarda il territorio della Valle di Susa, ha individuato la Via dei Pellegrini/Francigena (EV3*) quale itinerario regionale di riferimento. L'Unione Montana Valle di Susa ha partecipato nel 2016 al bando LR4 inerente gli studi di fattibilità, redigendo un documento che identifica un intero bacino territoriale vocato all'utilizzo della bicicletta. Lo studio di fattibilità è servito per l'accesso a successivi finanziamenti: l'Unione Montana Valle Susa ha terminato nel mese di giugno 2022 i lavori del 1° lotto A della ciclabile della Via Francigena, da Caselette a Vaie. Il secondo lotto 1 B1 da Sant'Antonino di Susa a Villar Focchiardo è in corso e se ne prevede la conclusione ad inizio primavera 2023. Un terzo lotto, da San Giorio di Susa a Bussoleno, è in corso di aggiudicazione lavori e si concluderà nel 2023. E' inoltre stato affidato l'incarico per la progettazione definitiva del completamento Bussoleno-Moncenisio. La Giunta dell'UMVS, con la Determinazione n. 228 del 26.10.2020 ha inoltre aggiudicato a Decisio B.V l'incarico per la realizzazione di uno schema quadro integrato di itinerari ciclabili dell'Unione Montana Valle Susa; il lavoro è stato regolarmente eseguito e consegnato con piena soddisfazione dell'Ente ed è servito per alimentare il PUMS della Città Metropolitana di Torino. L'UMVS è attualmente beneficiaria di un contributo regionale sul Bando Trasporti sicuri, col quale è stato finanziato il lotto 1 B della ciclabile della Via Francigena.
Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	Il Syndicat Mixte de l'Avant-Pays Savoyard è coinvolto in diverse iniziative volte a sviluppare l'accessibilità del territorio attraverso modalità di trasporto dolci e solidali. Una delle questioni principali che queste iniziative devono affrontare è la riduzione della guida solitaria. L'area è anche caratterizzata dal suo carattere rurale e montuoso, che ha un effetto isolante su alcune popolazioni. Lo Schéma Directeur Cyclable de l'Avant-Pays Savoyard è stato approvato nel 2021. Questo documento di riferimento mira a creare un quadro di riferimento per lo sviluppo e il finanziamento coerenti di una rete di strutture continue e attraenti. Il programma AVELO2 (2021-2024), di cui SMAPS è il vincitore, è il primo passo per l'attuazione del Piano regolatore della mobilità ciclistica. Mira a sviluppare la mobilità ciclistica per gli spostamenti quotidiani (casa-lavoro, tempo libero, shopping).

Communauté d'Agglomération Arlysère	Arlysère è diventata una Communauté d'Agglomération il 1° gennaio 2017. Questo status giuridico implica automaticamente l'assunzione della competenza "Mobilità". In previsione di ciò, la comunità ha voluto avviare uno studio sulla mobilità per tracciare le principali linee di intervento dell'agglomerato sul tema. Da questo lavoro prospettico sono stati definiti 6 orientamenti: - Comunicazione e sostegno alle azioni - Prezzi - Intermodalità - Reti urbane e interurbane - Mobilità condivisa ed elettrica - Ciclismo Da allora, queste aree di sviluppo sono servite come linee guida per Arlysère nell'attuazione della sua politica in questo settore. Inoltre, tutte le raccomandazioni sono state inserite nel PCAET (piano territoriale per il clima, l'aria e l'energia), che definisce la strategia del territorio in termini di sviluppo sostenibile, dimostrando così l'importanza di tenere conto della mobilità per il futuro della comunità. Per completare questa analisi, l'agglomerato ha adottato il suo piano regolatore per le biciclette nel 2022, raggiungendo così uno degli obiettivi generali. Questo documento lungimirante definisce le priorità di intervento per lo sviluppo della mobilità ciclistica, sia in termini di strutture che di promozione. Nel 2022 è stato assunto un project manager specificamente dedicato a questa missione, consentendo la creazione di una dinamica dedicata. Dal 2018, Arlysère è coinvolto nel PITERGRAIES LAB, e in particolare nel MobiLab, che ha già permesso scambi di pratiche e sperimentazioni sulla mobilità alternativa all'automobile. Anche la definizione dei temi e della strategia è stata supportata nel corso del progetto. Questa prima tappa ha fornito ai funzionari eletti gli strumenti decisionali per dare una nuova dinamica alle azioni.
-------------------------------------	--

- III - Descrizione del progetto

1. Contesto di riferimento del progetto

1.1 Quadro del contesto all'origine del progetto e problematica transfrontaliera che ne deriva

	.
Si prega di descrivere in maniera completa, dettagliata e oggettiva il contesto all'origine del progetto e la problematica che ne deriva.	

Si prega di descrivere in maniera completa, dettagliata e oggettiva il contesto all'origine del progetto e la problematica che ne deriva.	Il progetto AMICI insiste sul territorio della Città metropolitana di Torino e sulla Valle di Susa, e in Savoia, sulla Communauté d'agglomération Arlysère e sul Syndicat Mixte Avant Pays Savoyard. Sul piano amministrativo, la Città metropolitana di Torino e il Dipartimento della Savoie. Le aree individuate sono caratterizzate da contesti e bisogni simili: la presenza di poli urbani attrattori e generatori di spostamenti, tanto di persone quanto di merci; zone urbane e peri-urbane caratterizzate da forte intensità di traffico, inquinamento e congestione (aumento del traffico di più del 20% negli ultimi 5 anni); aree circostanti rurali e montane, caratterizzate da bassa densità di popolazione, disparità di accesso alle infrastrutture e ai servizi di trasporto, forti flussi stagionali; un potenziale di sviluppo di itinerari transfrontalieri, con un collegamento Albertville-Torino che avrebbe un grande potenziale in termini di sviluppo turistico. In questo contesto si registra un disallineamento tra bisogni di mobilità e accesso all'offerta di trasporto (pubblico e alternativo), con i seguenti effetti negativi ben visibili: l'uso dell'autovettura privata è diventato preponderante, tanto da parlare di « autosolismo » e di difficoltà a uscirne, con conseguenze negative sull'ambiente (inquinamento, congestione, rumore), sulla sicurezza (incidenti, mezzi non adeguati) e sulla salute fisica e mentale dei cittadini: il tasso di motorizzazione è superiore al 60% (media europea 50%), con uno split modale a netta prevalenza dell'uso dell'auto privata (dal 52% su territorio CMTO al 70% in territorio Arlysère); la consegna delle merci, a destinazione di e in provenienza dalle zone urbane, aumentata considerevolmente negli ultimi anni come conseguenza dello sviluppo di nuovi modelli distributivi (come e-commerce - +70% dal 2020 al 2021 -, just-in-time), è costosa e inefficace a causa della frammentazione del territorio e del modello di business dei servizi esistenti; la povertà legata alla mobilità diventa un fenomeno sempre più preoccupante, poiché il costo e/o l'inefficienza del trasporto pubblico costringono al possesso di un'auto privata per recarsi al lavoro o ai poli educativi, o semplicemente per prendere parte alla vita sociale del proprio territorio: il rischio di esclusione delle persone più vulnerabili è quindi molto alto, con un impatto sul benessere dei cittadini e sullo sviluppo del territorio; l'isolamento dei contesti rurali e di montagna aumenta: l'abbandono dei territori meno serviti, o l'uso di mezzi inquinanti, aumenta la fragilità dei territori, con ripercussioni sull'ambiente e sullo sviluppo economico dei territori. Tali effetti negativi sono destinati a inasprirsi, se non si sarà capaci di mettere in atto strategie volte a trasferire il trasporto di persone e di merci verso modelli più sostenibili e meno dipendenti dall'uso singolo.
Si prega di elencare gli elementi bibliografici (titolo, autore, edizione, anno) sui quali si basa l'analisi del contesto (ad esempio linee guida e comunicazioni della Commissione europea, studi, rapporti, indagini, strategie turistiche, pubblicazioni scientifiche...)	

Si prega di elencare gli elementi bibliografici (titolo, autore, edizione, anno) sui quali si basa l'analisi del contesto (ad esempio linee guida e comunicazioni della Commissione europea, studi, rapporti, indagini, strategie turistiche, pubblicazioni scientifiche...)	Strategia UE per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro - 9.12.2020 Libro Verde della Commissione UE - Verso una nuova cultura della mobilità urbana, 25/09/2007, Libro Bianco della Commissione UE - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti. Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, 28/03/2011 Risoluzione del Parlamento europeo sul piano d'azione per promuovere il trasporto ferroviario transfrontaliero e su lunga di distanza di passeggeri, 13/12/2022 Green Deal – Comunicazione 640/2019 Trattato del Quirinale Policy notes - CIVITAS Decreto Rilancio - DL 34/2020 (obbligo del Mobility Manager) DECRETO n.179 del 12 maggio 2021 (funzioni del Mobility Manager) DL del 4 agosto 2017 – Piani della mobilità sostenibile La logistica urbana in una visione integrata - Position Paper – Ministero delle Infrastrutture e trasporti 2020 Economia Circolare e logistica collaborativa – quaderno 30 – Freight Leaders Council 2022 Mobilitaria 2022 – Kyoto Club + CNRR – 5° rapporto – Mobilità urbana, Emissioni di gas serra e qualità dell'aria nelle 14 Città metropolitane Mal'aria 2023 – Cleancities e Legambiente Piano qualità dell'aria Regione Piemonte – marzo 2019 Piano dei trasporti della Regione Piemonte - 2018 Piano Urbano della mobilità sostenibile, CMTO Strategia di mobilità per i lavoratori: studio del carpooling, Meta srl, giugno 2022 Dotazioni ciclabili in stazione e collegamenti di accesso dai centri urbani limitrofi – Meta srl, settembre 2022 Analisi del territorio delle Alte Valli – aggiornamento indagini TRIA, Meta srl, luglio 2022 Indagini sulla mobilità delle persone nella città metropolitana di Torino 2020 - Ambito territoriale 1 Rivolese e Val Sangone, Bassa Val Susa, Pinerolese Indagine sulla Mobilità delle persone nella Città metropolitana di Torino anno 2020 - ambito territoriale 2 Analisi sulla mobilità delle persone svolte nell'ambito del PUMS nelle zone 2-3-4 del chivassese e del carmagnolese (pre-covid) Sviluppo del carpooling regolare su brevi e medie distanze, ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie)-2017 Studio Kisio, 2017 Arlysère Studio per lo sviluppo e l'ottimizzazione dell'eco mobilità nel territorio dell'Arlysère in Savoia - 2017 Piano regolatore Arlysère Piano Territoriale Clima-Energia (PCAET Arlysère) -2017 Schema di coerenza territoriale dell'Arlysère (SCoT) Piano di Coerenza Territoriale per l'Avant Pays Savoyard (SCoT) Piano regolatore della mobilità ciclistica Avant Pays Savoyard 2021 TEPOS Territorio ad energia positiva 2020 Carpooling giornaliero a breve distanza in Francia, studio di 150 esperienze in Francia, 2020, AURA-EE Carpooling su brevi e medie distanze, feedback, freni e leve, rapporto di studio, 2018, CEREMA
---	---

1.2 Necessità di cooperazione transfrontaliera – Valore aggiunto transfrontaliero

Lo sviluppo di una rete ferroviaria basata sull'alta velocità è l'elemento caratterizzante il territorio franco-italiano. I due paesi confinanti investono, ormai da molti anni, su questa linea e con la nuova normativa europea i principali vettori possono operare a livello transnazionale. In questo contesto, quindi, occorre lavorare nell'ottica del rafforzamento del network di collegamenti, sia in termini di infrastrutture sia in termini di servizi, che colleghino il territorio ai nodi principali di interscambio sul corridoio TEN-T. Gli enti locali hanno il ruolo fondamentale di creare le condizioni necessarie per connettere il sistema di trasporto locale, che deve essere sostenibile e rispondere alle sfide ambientali e sociali della transizione in corso, alle strategie e agli investimenti nazionali ed europei. In altre parole, pur tenendo in considerazione che la mobilità delle persone e delle merci è un fattore imprescindibile per la crescita economica e sociale di un territorio, i target ambiziosi posti dall'UE per una mobilità a zero emissioni e vittime entro il 2050 potranno essere raggiunti solo attraverso una programmazione volta alla riduzione degli spostamenti, alla riduzione dell'uso del mezzo privato e all'introduzione di soluzioni e servizi che riducano gli impatti del trasporto sulla salute, sul clima e sulla qualità della vita, soprattutto in ambito urbano.

Sui territori vicino al confine, gli enti locali devono necessariamente guardare alle strategie parallele di enti omologhi al di là della frontiera. La permeabilità delle soluzioni implementate è infatti essenziale per raggiungere gli obiettivi dell'UE e nazionali; le soluzioni adottate devono quindi essere sviluppate congiuntamente ed essere applicabili nei bacini di spostamenti locali su entrambi i lati del confine, collegandosi il più possibile all'asse ferroviario, per garantire che i cittadini dell'area transfrontaliera abbiano la percezione di un unico territorio.

I territori coinvolti dal progetto AMICI beneficiano già di un quadro programmatico coerente con le strategie europee e nazionali, in quanto gli enti competenti hanno sviluppato documenti di programmazione su azioni di mobilità a medio termine come il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Torino e gli Schémas directeurs del Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard e della Communauté d'Agglomération d'Arlyère.

Si tratta ora di:

migliorare la programmazione della mobilità e del trasporto pubblico, mediante un rafforzamento generale delle capacità dei decisori pubblici e una migliorata consapevolezza dei cittadini sulle esternalità negative dei loro spostamenti quotidiani, in auto;

favorire lo sviluppo di politiche di "mobility management", volte all'introduzione di figure specializzate nei poli attrattivi quali aziende e scuole, capaci di individuare soluzioni concrete per il cambiamento delle modalità di spostamento, soprattutto quotidiano e sulle brevi percorrenze, del personale e degli studenti;

supportare la domanda, migliorando l'attrattività del territorio per gli operatori di mercato e facilitando l'innovazione e la digitalizzazione dei servizi.

La cooperazione transfrontaliera permette di tenere conto del fatto che i quadri giuridici nazionali e regionali, anche se inquadrati nelle direttive europee, non sono sempre sovrapponibili o non hanno necessariamente lo stesso campo d'azione. Da questo punto di vista, l'attuazione di un cambio di paradigma, in accordo con le esigenze comuni individuate, richiede un confronto continuo e una collaborazione concreta per individuare soluzioni comuni, o adattare quelle esistenti in modo che possano essere trasposte in altri contesti. Sullo sfondo, l'obiettivo è quello di aumentare la consapevolezza della possibilità e della necessità di cambiare le nostre abitudini di viaggio. Per quanto riguarda le azioni pilota di mobilità e gli investimenti proposti, la cooperazione transfrontaliera è essenziale: il principio guida del progetto è il concetto di mobilità come servizio, un concetto che mira a facilitare l'interconnessione dei territori e l'integrazione dei mezzi di trasporto attraverso una rete che garantisca una continuità di servizi per facilitare il viaggio dal punto A al punto B, rispondendo così alle reali esigenze degli utenti e alla necessità di interconnessioni transfrontaliere continue sul corridoio TEN-T.

Dal punto di vista operativo, i partner del progetto hanno deciso di lavorare insieme su quasi tutte le azioni proposte, condividendo responsabilità gestionali e risorse, in un'ottica di co-sviluppo transfrontaliero, di ottimizzazione della gestione finanziaria e amministrativa e di utilizzo di fornitori esterni.

1.3 Continuità di un progetto precedente – facoltativo

	Finanziatore principale del progetto	Progetto in questione	Descrizione dei risultati ottenuti

1.4 Sinergie con altri progetti realizzati all'interno della stessa tematica

	Nome del progetto	Capofilo del progetto	Nell'elaborazione del progetto, in che modo sono stati presi in considerazione i risultati del progetto precedentemente realizzato ?
1	Prepair https://www.lifeprepare.eu/	Regione Emilia Romagna	Obiettivo del progetto: supportare azioni per migliorare la qualità dell'aria nell'area del Bacino del Po. CMTO ha collaborato con la Regione Piemonte per l'introduzione di "policy push" finalizzate alla riduzione dell'uso dell'auto privata, per attività volte ad aumentare lo split modale ciclabile e per le azioni di Mobility Management sul territorio, da cui ha tratto ispirazione sulla necessità di definire dei percorsi formativi per i Mobility Manager.
2	Samba https://www.alpine-space.eu/project/samba/	Regione Piemonte	Il progetto SaMBa, finanziato dal programma Interreg Alpine SPACE 2014, ha lavorato per costruire della cultura per ridurre l'uso dei mezzi privati a favore dell'utilizzo di sistemi di trasporto sostenibili a basse emissioni di carbonio come il car sharing, il car pooling, la bicicletta, il trasporto a chiamata. Le lezioni apprese sono state messe a disposizione dei Decisori politici dell'area dell'Alpine Space e il progetto AMICI ne ha tenuto conto nella fase di progettazione.
3	MUSIC https://www.interreg-alcotra.eu/it/music-mobilita-urbana-sicura-intelligente-e-consapevole	Città di Pinerolo	Il progetto MUSIC del programma Interreg Alcotra 2014-2020 si è concentrato sul territorio transfrontaliero compreso tra l'area di Pinerolo e l'area di Gap per favorire lo sviluppo di una cultura della mobilità attiva a basso impatto ambientale dove si è favorito lo sviluppo della mobilità ciclabile e l'uso del trasporto pubblico. I contenuti di questo progetto sono conosciuti dai partner che ne hanno tenuto conto durante la fase di progettazione.

2. Obiettivi del progetto

2.1 Obiettivo generale del progetto

Promuovere lo sviluppo di misure a favore della mobilità urbana e periurbana sostenibile, per le persone e le merci, sensibilizzando i vari attori sociali sull'impatto della mobilità automobilistica sul bilancio delle emissioni di carbonio e sostenendo iniziative che favoriscano alternative al trasporto individuale e incoraggino la multimodalità.

2.2 Obiettivi specifici del progetto e risultati attesi

	Titolo dell'obiettivo specifico	Descrizione	Risultati
--	---------------------------------	-------------	-----------

1	Sensibilizzare gli attori sociali sulla necessità di adottare nuovi comportamenti e pratiche di mobilità sostenibile.	Il WP3 concorre alla realizzazione di questo obiettivo, individuando innanzitutto 3 gruppi target principali: gli amministratori e i tecnici delle collettività locali dei partner di progetto; gli istituti scolastici del territorio di progetto e, attraverso questi, gli insegnanti, i giovani studenti e le loro famiglie; le imprese e le strutture socio-professionali e, attraverso queste, i loro dipendenti. Le attività proposte di sensibilizzazione, educazione e formazione sono state pensate per questi target specifici, in particolare: • Azioni di sensibilizzazione, scambio tra pari e formazione per amministratori e tecnici (mobility talks, webinar, workshop e visite studio); • Azioni di formazione e accompagnamento alla stesura dei piani spostamenti casa-scuola, progetti educativi sulla mobilità dei ragazzi e scambi scolastici sul tema della mobilità; • Azioni di formazione e accompagnamento alla stesura dei piani spostamenti casa-lavoro, scambi tra parti e visite studio sull'introduzione di servizi di mobilità interni alle imprese. Alle azioni destinate a gruppi target specifici, si aggiungono momenti di sensibilizzazione aperti al pubblico (in occasione della Settimana europea della mobilità o di altri momenti significativi in cui focalizza l'attenzione sull'ambiente e le politiche europee) e la disseminazione dei prodotti formativi / informativi prodotti nel corso del progetto (mobility talks, azione di comunicazione specifica sul carpooling, video degli eventi). Le azioni di educazione e accompagnamento sono supportate da un coordinamento transfrontaliero sulle diverse attività e sulla costruzione delle banche dati relative a ciascun gruppo target. Si tratta di condividere lo stato dell'arte sia in termini di persone referenti per la mobilità (mobility manager/change agent) sia in termini di piani spostamenti adottati o buone pratiche individuate. Per ciascun gruppo target sono previsti dei prodotti finali: - Guida bilingue per amministratori e tecnici sulle principali regolamentazioni europee e nazionali, contenuti formativi, schede tecniche di approfondimento, buone pratiche, riferimenti bibliografici; - Guida metodologica bilingue per la stesura dei piani spostamenti casa-scuola; - kit pedagogico sulla mobilità, un gioco digitale on-line declinato sulle sfide della mobilità sostenibile; - guida metodologica bilingue per la	
	Interreg VI-A Francia-Italia (ALCOTRA)		Pagina 24 / 101

2	Ridurre il divario tra le esigenze di mobilità dei vari utenti e l'accesso alle offerte di trasporto pubblico, offrendo possibili alternative all'uso quotidiano dell'auto privata e nuovi modelli di mobilità sostenibile, compresa la logistica urbana a emissioni zero.	stesura dei piani spostamenti casa-lavoro, contenuti formativi, schede di lavoro, contenuti formativi, schede tecniche di approfondimento, buone pratiche, riferimenti bibliografici. Il WP4 contribuisce a questo obiettivo identificando 5 temi prioritari per lo sviluppo di offerte di trasporto alternative all'auto privata: la bicicletta, il trasporto su richiesta e il carpooling. Le attività proposte si basano su un approccio transfrontaliero e seguono una chiara metodologia volta a migliorare il quadro generale dell'offerta di servizi da un lato e a testare soluzioni nuove e innovative dall'altro. Questa metodologia si basa su quattro pilastri e si applica a ogni modalità di trasporto (avendo cura di adattare i criteri in base allo stato del luogo e alla situazione): • un inventario dei servizi esistenti (quadri normativi, rotte transfrontaliere, operatori, buone pratiche, azioni prioritarie); • un piano d'azione condiviso (come nel caso del BICIPLAN transfrontaliero) o la pianificazione condivisa di azioni pilota; • la realizzazione di azioni pilota, i necessari investimenti in infrastrutture, opere stradali e attrezzature; • la valutazione di tutte le azioni pilota e la definizione del modello di business per l'azione proposta più innovativa che sperimenta l'integrazione del trasporto pacchi e passeggeri. Per raggiungere l'obiettivo di ridurre il divario tra domanda e offerta di servizi di trasporto, il progetto AMICI lavora nell'ottica della Mobilità come Servizio (Maas) per il trasporto passeggeri e per la "logistica collaborativa" per il trasporto merci.	Numero di attori sociali (bambini, giovani, aziende, adulti, amministrazioni locali) consapevoli transfrontaliera per un percorso ciclabile transfrontaliero sull'asse Albertville-Torino. 20 piani d'azione per la mobilità sostenibile e pronti ad adottarli quotidianamente. 20 piani d'azione per la mobilità adottati dalle aziende
---	---	---	---

3. Piano di lavoro

3.1 Riassunto del piano di lavoro

Gruppo di attività (WP)	0 Attività precedenti il deposito del dossier		
Azione	0.1 Attività precedenti il deposito del dossier	Data di inizio	2022-09-16
		Data di conclusione	2023-02-14
Descrizione	L'attività è iniziata in occasione di un incontro del progetto Mobilab, dove si è tenuta una prima riunione tra CMTO, SMAPS e Arlysère per impostare la nuova collaborazione. L'attività si è sviluppata su: • Organizzazione delle riunioni tra i partner: animazione e interpretariato, raccolta documentazione tecnica e amministrativa, supporto alla definizione dei ruoli; • Analisi dei problemi comuni, definizione di obiettivi, attività, risultati attesi, prodotti; • Elaborazione dell'idea progettuale e del budget; • Caricamento del progetto e degli allegati su Synergie. Sono stati condivisi i principali documenti di programmazione strategica di ciascun partner. CMTO ha chiesto il supporto di ANCI Piemonte per la stesura e la presentazione del progetto. E' stato fatto un bilancio dei risultati principali dei progetti precedenti realizzati in comune. E' stato realizzato un albero dei problemi che ha visto il coinvolgimento dei rappresentanti dei partner sia a distanza sia nel corso di una riunione in presenza a Oulx. Sono state condivise, fin dall'inizio della programmazione le priorità tematiche. La progettazione ha coinvolto i rappresentanti di tutti i partner, ciascuno per la propria competenza specifica: una cartella drive è stata utilizzata per l'elaborazione a più mani della proposta progettuale e la raccolta della documentazione a supporto. Le riunioni tra partner, dapprima saltuarie, sono state organizzate con cadenza settimanale negli ultimi due mesi prima della scadenza del bando. In occasione di alcune riunioni tra partner, sono stati invitati soggetti esterni per l'approfondimento di tematiche specifiche e una miglior comprensione dell'interesse transfrontaliero. Il segretariato Alcotra e gli animatori territoriali sono stati sollecitati in diverse occasioni per una migliore comprensione del Programma e del bando. Tutti i partner hanno preso parte all'incontro organizzato dal STC per i potenziali beneficiari.		
Prodotti definitivi	+ 1 x 0.1.1-Dossier di progetto		
Partner principale	Città metropolitana di Torino		

Partner	+ Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		
Localizzazione	+ Torino + Savoie		
Gruppo di attività (WP)	1 Governance e gestione amministrativa del progetto		
Azione	1.1 Governance e gestione amministrativa del progetto	Data di inizio	2023-10-09
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	La gestione del progetto è considerata una responsabilità condivisa tra i partner, guidata dal coordinatore del progetto. La struttura del Comitato di Pilotaggio prevede un rappresentante e un supplente per ciascun partner. Il progetto è gestito e attuato attraverso un Comitato di pilotaggio, che si occupa del coordinamento e dell'attuazione delle attività ed è composto dai responsabili di progetto di ciascun partner e presieduto dal rappresentante del coordinatore. I principali compiti del Comitato di pilotaggio sono i seguenti: • garantire che l'attuazione del progetto sia in linea con la proposta approvata, nel rispetto degli indicatori, del cronoprogramma e dei prodotti previsti; • vegliare affinché il progetto venga realizzato in linea con le strategie locali, regionali, nazionali e dell'UE; • discutere, concordare e decidere le misure di intervento qualora si ritenga che l'avanzamento del progetto non sia in linea con quanto previsto. Il Comitato di pilotaggio, ha anche il compito di coordinare i referenti per la comunicazione e i referenti per le attività di monitoraggio e rendicontazione della spesa. Con la collaborazione di questi referenti, il Comitato di pilotaggio è in grado di prendere decisioni operative e, eventualmente, rivedere le attività di progetto in modo da garantire il raggiungimento degli obiettivi. Le persone individuate a far parte del Comitato avranno un compito di gestione progettuale, non necessariamente tecnica. Potranno quindi essere accompagnate alla riunioni di coordinamento dai colleghi di riferimento per le questioni trattate di volta in volta. Sono anche le persone di contatto per i responsabili della comunicazione e della gestione finanziaria che, anch'essi potranno essere associati alle riunioni se utile. In linea di massima, il Comitato di pilotaggio si esprime per consenso. In caso di disaccordo, ogni partner ha un voto e le decisioni sono prese a maggioranza dei due terzi (2/3) dei voti espressi; fatte salve le richieste di modifica sostanziali del progetto che devono essere decise all'unanimità. Il progetto incoraggia processi di lavoro eco-compatibili, come ad esempio evitare il più possibile la stampa di materiale e l'organizzazione di cartelle elettroniche condivise dove archiviare i materiali del progetto; la promozione di riunioni di progetto a distanza, organizzare incontri fisici in luoghi raggiungibili con i mezzi pubblici, utilizzare materiali e servizi eco-compatibili nell'ambito degli eventi del progetto. I partner del progetto hanno fatto una scelta precisa per ridurre i viaggi, per dare un contributo alla riduzione delle emissioni generate dai mezzi di trasporto internazionali. Inoltre, le lezioni apprese dalla pandemia dimostrano che molte attività (come le riunioni dei partner, la formazione e gli scambi peer-to-peer) possono essere organizzate a distanza, consentendo ai partecipanti di organizzare meglio la propria agenda, di usufruire di materiale audio-video registrato e di condividere i contenuti formativi con i colleghi.		

[it] Description (suite)	Per la gestione quotidiana, il Comitato di pilotaggio utilizza diversi strumenti, come le applicazioni per le teleconferenze (WeBex), la posta elettronica, le piattaforme di condivisione in cloud (Google Drive) e strumenti di collaborazione. Si ipotizzano 7 riunioni in presenza. Di norma, il Comitato di pilotaggio si riunisce in occasione degli incontri / eventi transfrontalieri previsti dal progetto in modo da ottimizzare le spese legate agli spostamenti. Si prevedono almeno 12 riunioni on-line di coordinamento. In caso di necessità urgente di prendere decisioni su questioni che possono influire seriamente sullo sviluppo del progetto, il coordinatore informa tempestivamente, in forma scritta, tutti i membri del Comitato direttivo del progetto, che concordano una data e un luogo per la riunione.		
Prodotti definitivi	+ 19 x 1.1.1-Riunioni Comitato di Pilotaggio		
Partner principale	Città metropolitana di Torino		
Partner	+ Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		
Localizzazione	+ Torino + Savoie		
Azione	1.2 Gestione finanziaria	Data di inizio	2023-10-09
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	Ciascun partner nomina un responsabile finanziario, punto di contatto dei partecipanti al Comitato di pilotaggio. Il responsabile finanziario è anche il garante del rispetto delle procedure amministrative interne e degli atti amministrativi necessari per la gestione di gare, affidamenti, liquidazioni e pagamenti nel rispetto del cronoprogramma di progetto. Il capofila coordina la raccolta delle informazioni e dei dati di spesa per: • la preparazione delle 2 rendicontazioni finanziarie previste per ciascun anno di progetto (quella finale entro 4 mesi dalla chiusura) • il rapporto di avanzamento da consegnare entro il 15 giugno di ciascun anno; • il documento di sintesi sulle realizzazioni, i prodotti e gli indicatori raggiunti, da trasmettere alla conclusione dell'operazione; • il rapporto di avanzamento finale, da trasmettere entro 4 mesi dopo la fine dell'operazione. Tutti i partner hanno previsto un budget per il controllo di primo livello. All'avvio del progetto, in occasione del primo Comitato di pilotaggio in presenza, il capofila organizzerà una formazione sulla rendicontazione delle spese, l'utilizzo della piattaforma Synergie e l'archiviazione del dossier di progetto, in modo tale che tutti i partner abbiano lo stesso livello di informazione / preparazione anche in considerazione delle novità apportate dalla nuova programmazione 2021-2027.		
Prodotti definitivi	+ 6 x 1.2.1-Rapporti controllo I livello		
Partner principale	Città metropolitana di Torino		
Partner	+ Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		

Localizzazione	+ Savoie + Torino		
Azione	1.3 Monitoraggio e valutazione	Data di inizio	2023-10-09
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	Questa attività ha un duplice obiettivo, in primo luogo, accompagnare il Comitato di pilotaggio nel difficile compito di garantire il rispetto del cronoprogramma, il raggiungimento dei risultati attesi e la realizzazione dei prodotti previsti, evidenziando anche tempestivamente le eventuali criticità e le conseguenti misure correttive. I partner compileranno un “quaderno di campo” (su un modello condiviso on line) in modo da monitorare continuamente l'andamento del progetto e permettere al Comitato di Pilotaggio di verificarne lo stato di attuazione. In secondo luogo, attraverso il quaderno di campo, le relazioni di avanzamento e le relazioni tecniche sulle diverse realizzazioni, questa attività consentirà una valutazione complessiva del progetto, che sarà affidata ad un soggetto esterno. Valutazioni intermedie sull'andamento del progetto verranno effettuate dal Comitato di pilotaggio, al termine di ogni annualità. I rischi principali legati al WP3, dedicato al cambio culturale, sono legati alla possibilità di riscontare una motivazione limitata dei potenziali beneficiari per le attività proposte e, quindi, una scarsa partecipazione da parte dei target previsti. Tuttavia, per quanto riguarda il target amministratori e tecnici le stime di partecipazione si sono basate sulle attività offerte in passato dagli enti partner e quindi il target non sembra essere a rischio. Per quanto riguarda il target scuole, oltre a basarsi su una storicità di collaborazioni, si intende collaborare con reti e associazioni del territorio attive sul tema della qualità del vivere in ambiente urbano in modo da veicolare l'informazione sulle attività di progetto in modo capillare sul territorio. Infine, per il target imprese, i partner potranno chiedere la collaborazione degli enti rappresentativi (camere di commercio, unioni industriali) per ingaggiare le aziende più interessate a intraprendere un percorso di sostenibilità. Per quanto riguarda il WP4, i rischi principali sono quelli legati alle sperimentazioni. Queste sono, di per sé, rischiose rispetto al risultato finale atteso; tuttavia i partner di progetto hanno scelto i progetti pilota sulla base di dati ed esperienze in corso, anche in altre parti d'Europa, e prevedono di collaborare con università e operatori del settore che garantiscono la scientificità della metodologia di lavoro e la qualità delle attività messe in campo. I rischi legati alla gestione del progetto e alle attività di comunicazione sono presi in considerazione e monitorati a livello di Comitato di pilotaggio. Il Comitato di pilotaggio garantisce un costante controllo della qualità dei risultati del progetto per tutta la durata delle attività e sarà messo in atto uno specifico controllo di monitoraggio (attraverso il quaderno di campo) e valutazione. Le valutazioni intermedie dei progressi del progetto saranno effettuate dal Comitato direttivo alla fine di ogni anno.		
Prodotti definitivi	+ 1 x 1.3.1-Valutazione tecnica dei risultati del progetto		
Partner principale	Città metropolitana di Torino		
Partner	+ Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		
Localizzazione	+ Savoie + Torino		
Gruppo di attività (WP)	2 Comunicazione		

Azione	2.1 Comunicazione	Data di inizio	2023-10-09
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	La comunicazione accompagna le attività previste nei WP3 e WP4, che comprendono eventi pubblici, corsi di formazione o il lancio di sperimentazioni. Sotto il coordinamento della CMT0, la diffusione delle notizie sul progetto sarà effettuata da ciascun partner attraverso i propri canali di comunicazione e, in particolare, sfruttando il contesto comunicativo in cui operano quotidianamente, tra cui il sito web istituzionale, i social network, le newsletter. Per garantire la visibilità del progetto e il raggiungimento dei destinatari previsti, il Comitato di pilotaggio validerà un piano di comunicazione, in modo da integrare la programmazione di dettaglio delle attività. Il piano conterrà: • la definizione dell'identità visiva del progetto; • indicazioni specifiche per ciascun target, (es. grande pubblico, i vari beneficiari delle attività); • l'individuazione delle tipologie di informazioni per comunicare efficacemente con i gruppi di destinatari identificati; • l'individuazione dei messaggi chiave da comunicare a ciascun gruppo target; • le caratteristiche di base delle comunicazioni (lingua, formato, ecc) e delle regole di visibilità del finanziamento; • il calendario delle comunicazioni; • le metodologie di aggiornamento e perfezionamento del piano di gestione di comunicazione nella fase attuativa. Il piano di comunicazione individuerà nel dettaglio i canali e gli strumenti più adatti, anche sulla base delle esperienze progettuali pregresse, per es.: • i siti istituzionali dei partner; • advertising (inserzioni); • materiali a supporto dell'organizzazione di eventi (inviti, flyer, roll-up, locandine,...); • redazionali; • gadget e materiali promozionali; • canali social. Ogni partner individua un responsabile della comunicazione per il progetto, che sarà invitato a prendere parte alle riunioni del Comitato di pilotaggio. Durante la Settimana Europea della Mobilità (soprattutto negli anni 2 e 3), si concentreranno eventi pubblici o scambi transfrontalieri dedicati ai diversi target: delegazioni di autorità locali visiteranno le realizzazioni delle autorità dei partner per approfondimenti tecnici e scambi peer-to-peer; delegazioni di scuole che partecipano a progetti educativi visiteranno le loro controparti per partecipare a eventi dedicati (presentazione di lavori, premiazioni, scambi e attività per gli alunni); delegazioni di aziende/organizzazioni avranno l'opportunità di incontrare i loro omologhi, di visitare le realizzazioni, ad esempio le fermate del carpooling, e di gli operatori e le modalità di lavoro del Paese vicino (piattaforme, servizi, quadro normativo). Queste attività potrebbero essere svolte in parte in occasione della Giornata europea dedicata all'ambiente (6 giugno) o della Festa dell'Europa (9 maggio) per sfruttare il quadro di eventi pubblici già predisposti dai vari attori e massimizzare così la visibilità.		

[it] Description (suite)	Per moltiplicare gli effetti di diffusione, soprattutto per i risultati delle sperimentazioni, CMTO promuoverà azioni di collaborazione con la rete europea CIVITAS, organizzando la partecipazione del progetto AMICI al Forum annuale (2° e 3° anno di progetto).		
Prodotti definitivi	+ 3 x 2.1.1-Servizi di comunicazione a supporto del progetto nel suo insieme		
Partner principale	Città metropolitana di Torino		
Partner	+ Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		
Localizzazione	+ Torino + Savoie		
Azione	2.2 Conferenza di lancio del progetto	Data di inizio	2023-10-09
		Data di conclusione	2024-01-16
Descrizione	La conferenza di lancio è organizzata dalla CMTO presso la sua sede. Obiettivo di questa azione è dare avvio pubblico al progetto, attraverso il coinvolgimento di tutti i partner, di rappresentanti dei territori coinvolti e di rappresentanti degli stakeholder prioritari cui si rivolgono le azioni di progetto (amministratori, esperti di trasporti e mobilità, istituzioni scolastiche). E' l'occasione per presentare le principali attività previste e i partner e di sensibilizzare i gruppi target rispetto alle opportunità di essere coinvolti nel corso della realizzazione del progetto. Dal punto di vista tecnico, ma prestando attenzione a tenere un taglio informale, i partner presenteranno i 3 temi prioritari attorno al quale ruotano le attività di sensibilizzazione e si propongono servizi e soluzioni innovative: la mobilità ciclabile, il trasporto a domanda e il carpooling. I partner dispongono di un database dei diversi stakeholder coinvolti nel loro lavoro quotidiano: questi contatti saranno i primi destinatari degli inviti a prendere parte al progetto, a partire dalla partecipazione alla conferenza iniziale. Considerato che alla conferenza di lancio è prevista la partecipazione degli amministratori di tutti i partner, si intende organizzare un primo scambio tra pari e una visita sul campo per dare avvio alle azioni di rafforzamento delle capacità descritte nel WP3.		
Prodotti definitivi	+ 1 x 2.2.1-Conferenza di lancio del progetto		
Partner principale	Città metropolitana di Torino		
Partner	+ Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		
Localizzazione	+ Torino		
Azione	2.3 Conferenza finale	Data di inizio	2026-06-15
		Data di conclusione	2026-09-09

Descrizione	La conferenza finale del progetto si terrà ad Albertville. Obiettivo di questa attività è dare evidenza ai risultati del progetto, attraverso il coinvolgimento di tutti i partner, di rappresentanti dei territori coinvolti e di rappresentanti dei gruppi target che avranno partecipato alle attività a loro dedicate (amministratori, esperti di trasporti e mobilità, istituzioni scolastiche, imprese). Dal punto di vista tecnico, i partner presenteranno i risultati conseguiti sui 3 temi del progetto (la mobilità ciclabile, il trasporto a domanda e il carpooling) e una valutazione complessiva delle sperimentazioni effettuate. Considerato che alla conferenza di lancio è prevista la partecipazione degli amministratori di tutti i partner e rappresentanti dei gruppi target, si intende organizzare una visita sul campo degli investimenti effettuati da Arlysère e SMAPS.		
Prodotti definitivi	+ 1 x 2.3.1-Conferenza finale		
Partner principale	Communauté d'Agglomération Arlysère		
Partner	+ Città metropolitana di Torino + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		
Localizzazione	+ Savoie		
Gruppo di attività (WP)	3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.		
Azione	3.1 Muoversi diversamente: i tasselli del dibattito	Data di inizio	2024-01-01
		Data di conclusione	2026-06-30

Descrizione	Per consolidare ed esplicitare i fondamenti del progetto sui territori coinvolti e coinvolgere i 4 gruppi target prioritari (amministratori locali, scuole, aziende, associazioni/società civile e semplici cittadini), saranno realizzati dei "MobilityTalks" nel format di webinar "interattivi". Si tratta di presentare tramite una conferenza on line (webinar) tenuta da esperti di mobilità riconosciuti (docenti del Politecnico di Torino/Milano o esperti di centri di ricerca sulla mobilità durevole) e tecnici delle amministrazioni partner testimonianze su un tema specifico legato alla mobilità. In coerenza con gli obiettivi e le azioni del progetto il ventaglio dei mobility talks in modalità webinar tratterà di: carpooling in azienda, o su alcune tratte di tessuto urbano e peri-urbano, o ancora assi principali in zone inter-urbane; ma anche di mobilità in bici in città e zone peri-urbane; esperienze di trasporti alla domanda in zone a bassa densità di trasporto; interventi per facilitare l'uso della bicicletta su tratti specifici per sostenere ed accompagnare il suo utilizzo da più classi di età e ambedue i generi. Il dibattito sarà incentrato sia sugli aspetti legati alla legislazione (europea e nazionali), sia sugli interventi infrastrutturali necessari, nonché l'esperienza di chi già usufruisce di servizi di mobilità sostenibile (es. testimonianze di carpooling in aziende e dei vantaggi ricavati sia per l'azienda che per i dipendenti) Sono previsti due MobilityTalks per ogni gruppo target (scuole, aziende, collettività territoriali ed amministrazioni locali, società civile e cittadini) di due ore ciascuno: il primo intende preparare il terreno del piano d'azione transfrontaliero sulla mobilità nei confronti del gruppo target; il secondo nel terzo anno del progetto, vuole diffondere i risultati e fare il punto sulle azioni svolte nel progetto per questo gruppo target. Il lavoro di costruzione ed elaborazione dei contenuti dei Mobility talks tra i partners del progetto consentirà, inoltre, di scambiare sugli obiettivi e di elaborare collettivamente e a livello transfrontaliero le azioni di sensibilizzazione e formazione previste nelle azioni successive. Si è scelto il format di webinar interattivo al fine di avere un prodotto a complemento delle azioni educative / informative che si terranno invece in presenza, nell'ambito dei percorsi di formazione/accompagnamento o degli eventi pubblici. Potrà essere presa in considerazione la diffusione in podcast, sui siti dei partner di progetto e le pagine web dedicate alle azioni del progetto in corso. Operativamente l'azione 3.1 prevede: l'identificazione di buone pratiche e testimonianze; l'identificazione degli esperti che parteciperanno al dibattito sollecitati presso le principali agenzie di mobilità / eco-mobilità come Agenzia per la Mobilità Piemontese, Aura2E, Cerema, Agir transport, Velo territoire;
[it] Description (suite)	la selezione di un moderatore; la preparazione del dibattito e del programma dettagliato; l'organizzazione del dibattito online (piattaforma utilizzata, manifesto, gestione della mailing list, traduzione, regia); l'elaborazione del resoconto; la realizzazione di videoclip per ampia diffusione della pratica portata ad esempio sui territori del progetto). UMVS guida l'azione a nome di tutti i partner del progetto. Assicura una distribuzione ponderata delle attività previste tra i partner per ottimizzare l'attuazione dei webinar. I partecipanti invitati a partecipare ai webinar dei quattro gruppi target (amministratori locali, scuole, aziende, associazioni/società civile e semplici cittadini), sono individuati da ciascun partner appoggiandosi sul proprio database e mailing list dei soggetti del proprio territorio cui rivolgono i loro servizi oppure che hanno già preso parte ad iniziative simili. Questi data base saranno convogliati in un'unica mailing list di progetto e via via incrementati nel corso della realizzazione delle attività. Andrà a costituire una mailing list di riferimento durante la realizzazione dei WP3 e WP4 e consentirà il proseguimento delle attività dei partner intorno alla mobilità anche dopo la conclusione del progetto.

Prodotti definitivi	+ 6 x 3.1.1-Mobility talks		
Partner principale	Unione Montana Valle Susa		
Partner	+ Città metropolitana di Torino + Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard		
Localizzazione	+ Savoie + Torino		
Azione	3.2 Mobility week ... in bicicletta	Data di inizio	2025-03-03
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	L'obiettivo di questa attività è incoraggiare le persone a spostarsi in bicicletta, soprattutto nella quotidianità. Approfittando dell'annuale Settimana europea della mobilità, che si tiene a settembre e che già mobilita i partner in numerose azioni di sensibilizzazione, si propone di organizzare un'azione transfrontaliera concertata, incentrata sulla bicicletta. Questa azione si concretizzerà in un programma di attività coordinate dai partner italiani nel secondo anno del progetto e dai partner francesi nel terzo anno. L'azione centrale consiste nel promuovere la partecipazione di aziende e scuole al Giretto d'Italia, la gara tra Comuni organizzata ogni anno da Legambiente durante la Settimana Europea della Mobilità, volta a promuovere gli spostamenti casa-lavoro e/o casa-scuola effettuati in bici. La gara consiste nel conteggio dei partecipanti attraverso checkpoint, dove vengono distribuiti anche piccoli gadget e premi per l'adesione. Nel corso del mese di maggio, CMTO e UMVS organizzeranno un momento informativo per favorire l'adesione di aziende e scuole italiane all'iniziativa. Sosterranno quindi la realizzazione dei check-point nelle scuole e individuate, con personale dedicato al conteggio di insegnanti e allievi che arriveranno la mattina a scuola in bici, tra le 7.30 e le 10; laddove necessario, metteranno a disposizione, in collaborazione con Legambiente e con FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), e con le Polizie Municipali, accompagnatori per i ragazzi delle scuole, organizzando dei percorsi sicuri; metteranno inoltre a disposizione i premi per i partecipanti. Sarà inoltre organizzata una ciclofficina itinerante nelle 3 scuole prime classificate, per insegnare ai ragazzi come aggiustare la propria bicicletta. Sempre nel corso del mese di maggio, SMAPS e Arlysère organizzeranno un'attività informativa lato francese sul Giretto d'Italia, per individuare le strutture interessate a organizzare un'attività simile in occasione della Settimana europea della Mobilità dell'anno successivo (3° anno di progetto). In sintesi, l'edizione 2025 del Giretto d'Italia, vedrà la partecipazione di una delegazione di rappresentanti francesi di comuni, scuole, aziende, associazioni per i quali CMTO e UMVS organizzeranno la partecipazione ai vari eventi sul territorio (formazione sull'uso della bicicletta e di ciclofficina in collaborazione con le associazioni nazionali e locali, momenti di gioco sulla mobilità attiva dedicati ai bambini e ai ragazzi, workshop e gare). Nel corso della Settimana europea della Mobilità del 2026, saranno i partner francesi a proporre e organizzare eventi pubblici e momenti formativi e di scambio incentrati sulla bicicletta. CMTO e UMVS organizzeranno una delegazione di rappresentanti italiani di comuni, scuole, aziende, associazioni che parteciperanno agli eventi, scambi e momenti formativi organizzati per l'occasione.		
Prodotti definitivi	+ 2 x 3.2.1-Eventi Mobility week		
Partner principale	Communauté d'Agglomération Arlysère		
Partner	+ Città metropolitana di Torino + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		

Localizzazione	+ Savoie + Torino		
Azione	3.3 Circoscrivere gli ostacoli al car-pooling per identificare le leve idonee alla sua implementazione	Data di inizio	2024-01-01
		Data di conclusione	2024-10-31
Descrizione	Dal punto di vista ambientale, il covoiturage è considerato come un'alternativa valida al trasporto individuale sia in zone urbane dense che in zone periferiche e rurali. E questo per più motivi: • L'uso dell'automobile rappresenta un budget sostanziale per le famiglie. È stato stimato che un'auto costa 5.000 euro all'anno, il che rappresenta circa il 15% del bilancio familiare. Con l'aumento del prezzo del carburante, la quota dell'auto sul bilancio familiare è quindi chiamata ad aumentare, escludendo di facto alcune famiglie e lavoratori dall'uso di un veicolo privato; • L'auto privata rimane per quasi il 95% del tempo in un parcheggio e quando viaggia il suo tasso di occupazione è solo di 1,1 persone. Inoltre, l'auto privata consuma spazio sia sulle strade sia sui parcheggi; • Le zone rurali o periferiche sono poco e mal servite dai trasporti pubblici. Questi elementi correlati dimostrano quanto sia urgente uscire dal paradigma dell'auto individuale come mezzo di trasporto. Il parco delle vetture ad uso familiare esiste e sarebbe illusorio pensare di poterne fare a meno nel breve periodo. Una strategia alternativa è quella di utilizzare la flotta di veicoli esistente e ottimizzarla, con la diffusione del carpooling, che permette di ridurre il numero di veicoli in circolazione, e quindi il tasso di inquinamento, e di ottimizzare il trasporto di più persone. Gli studi dimostrano che il carpooling deve però superare alcuni ostacoli culturali: condividere la propria auto personale, proporre un passaggio ad uno sconosciuto, oppure accettare un passaggio da uno sconosciuto, può risultare più o meno facile a seconda dell'età e delle abitudini di spostamento, ma anche del percorso di vita, delle origini e della cultura personale. Nello specifico, si tratta di procedere ad un'indagine sotto forma di brevi interviste sul formato del "micro-trottoir". Le reazioni dei passanti saranno registrate dagli intervistatori secondo uno schema di domande volto a circoscrivere 1) se conoscono il carpooling, 2) come reagiscono all'idea di condividere un viaggio in auto con uno sconosciuto, 3) a quale condizioni ed in quale circostanze sarebbero propensi a fare carpooling come passeggero o come conducente. I risultati di questa indagine saranno elaborati e daranno luogo ad un ventaglio di proposte operative utili per pubblicizzare le tratte di car-pooling previste nel WP4. Le reazioni di passanti saranno registrate secondo uno schema di domande volto a circoscrivere 1) se conoscono il carpooling, 2) come reagiscono all'idea di condividere un viaggio in auto con uno sconosciuto, 3) a quale condizioni ed in quale circostanze sarebbero propensi a fare carpooling come passeggero o come conducente. I risultati di questa indagine saranno elaborati e daranno luogo ad un ventaglio di proposte operative utili per pubblicizzare le tratte di car-pooling previste nel WP4.		

[it] Description (suite)	Da un punto di vista operative l'azione 3.3 prevede: I partner hanno individuato alcuni punti strategici sul territorio transfrontaliero dove realizzare le interviste: • Per Arlysère, il centro nevralgico della mobilità della zona è la stazione ferroviaria di Albertville. Si tratta infatti di un punto di scambio multimodale, che ospita treni, trasporti urbani, trasporti extraurbani, un veicolo di car-sharing, veicoli elettrici a noleggio, taxi ecc. Inoltre, la stazione di Albertville è il punto di convergenza dell'intera rete di autobus dell'agglomerato e lo sarà anche per gli assi di sviluppo del piano regolatore delle biciclette. • Per l'Avant Pays Savoyard, ci sono due percorsi principali per il carpooling già individuati: 1) Yenne verso il tunnel dello Chat per raggiungere l'agglomerato di Chambéry o Aix les bains, in particolare il centro commerciale e formativo Technolac. 2) Pont de Beauvoisin (con la sua stazione ferroviaria), La Bridoire, Lépin (con la sua stazione ferroviaria), Nances e immettersi sulla A43 verso l'agglomerato di Chambéry. • La CMTO nell'ambito dei progetti Co&Go e Cuore Dinamico ha individuato gli ambiti a maggiore potenziale per lo sviluppo del car pooling, utilizzando il modello di traffico sviluppato dal PUMS (Piano urbano della mobilità sostenibile), identificando i parcheggi utilizzabili a tal fine sull'asse della valle di Susa. Le aree di maggiore interesse risultano essere: - sulla direttrice della Val di Susa, Avigliana, dotata di movicentro, e Oulx, anche per la prossimità con la Francia; - nel Pinerolese, Pinerolo per la presenza della stazione ferroviaria centrale e della stazione olimpica, nell'ottica di favorire il car-pooling per l'intermodalità.		
Prodotti definitivi	+ 1 x 3.3.1-Azione di comunicazione sul carpooling		
Partner principale	Città metropolitana di Torino		
Partner	+ Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		
Localizzazione	+ Savoie + Torino		
Azione	3.4 Amministratori e tecnici: scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	Data di inizio	2023-10-09
		Data di conclusione	2026-10-09

Descrizione	Da ambedue le parti della frontiera, i fabbisogni e le esigenze sono simili: gli amministratori pubblici e le amministrazioni locali, così come i tecnici delle collettività territoriali, si confrontano con la necessaria implementazione di soluzioni concrete coerenti con i criteri di mobilità sostenibile, come definiti dall'UE. Tutte le amministrazioni partner del progetto hanno costruito i loro piani di mobilità urbana sostenibile, i loro piani di mobilità ciclistica, hanno definito i criteri delle zone scolastiche sicure, l'ottimizzazione della gestione del trasporto pubblico, i criteri e le modalità di trasporto a domanda. Devono quindi rinforzare le loro capacità per adattare e concretizzare le strategie proposte nei loro vari piani alle realtà del territorio e dei vari gruppi sociali destinatari. Per fare ciò, in quanto collettività territoriali di livello intermedio che raggruppano numerose amministrazioni locali, devono sensibilizzare e fornire strumenti utili a scala comunale per consentire la gestione della mobilità sostenibile e la sensibilizzazione della popolazione locale. L'attività si compone di diverse linee di intervento, tra loro collegate: formazione, visite studio, apprendimento e confronto tra pari in merito a sperimentazioni già effettuate. Si tratta, in primo luogo, di sessioni comuni di formazione on line tramite webinar bilingue, aperti agli amministratori e ai tecnici dei comuni. Il programma di formazione è costruito sulle modalità di attuazione della mobilità sostenibile previste dal progetto (il concetto di mobilità come servizio e le sue applicazioni, l'uso della bicicletta, il trasporto su richiesta, il car pooling) dal punto di vista del decisore politico locale e dei tecnici sul campo che si confrontano con nuovi quadri normativi, in un contesto di risorse finanziarie limitate). Le formazioni illustreranno buone pratiche, come quelle censite dalla Commissione sull'insieme del territorio europeo. La formazione sarà costruita con l'apporto di expertise esterne altamente qualificate (università e centri di ricerca e innovazione e le agenzie di mobilità del territorio). I destinatari sono tutti i comuni delle amministrazioni partner del progetto. Tenuto conto del livello di partecipazione rilevato nel passato per iniziative simili e della partecipazione di almeno 2 persone per comune, saranno coinvolte almeno 200 persone. La messa a disposizione delle registrazioni dei webinar sui siti dei partner, potrà consentire una maggiore diffusione dei contenuti nel tempo. Il percorso di formazione, destinato agli amministratori e tecnici sull'arco del progetto al ritmo di una sessione a trimestre, include anche delle visite studio. Due visite studio sono previste in concomitanza con la settimana europea della mobilità promossa ogni anno dalla Commissione europea. In effetti, ogni anno in tale occasione i partner del progetto hanno l'abitudine di promuovere un programma di eventi a scala locale al fine di sensibilizzare i loro cittadini. In caso di approvazione del progetto, il programma di formazione sarà arricchito da una visita studio dedicata ad un'esperienza concreta (costruzione di percorsi ciclabili, accessi protetti alle scuole, sperimentazioni di car-pooling in impresa o a scala locale tramite piattaforma dedicate). 6 mesi a monte della settimana annuale della mobilità, un avviso per candidature sarà diffuso presso i partecipanti alla formazione on line al fine di selezionare 20 persone. La prima visita studio è prevista in Italia, il secondo anno del progetto. La seconda visita studio è prevista il terzo anno in Francia (altre visite verranno organizzate in funzione della realizzazione del progetto).
[it] Description (suite)	L'obiettivo di queste visite studio è di conoscere casi esemplari di mobilità sostenibile presso amministrazioni o imprese del territorio Alcotra al fine di individuare come gli attori locali sono riusciti a portare avanti i loro progetti, gli ostacoli incontrati, le leve utilizzate per affrontarli, al fine di comprendere tutte le dinamiche necessarie per la trasposizione ad un altro contesto. Queste visite studio saranno anche l'occasione per accompagnare le delegazioni sui siti di intervento realizzati nell'ambito del progetto. Sulla base dei dati raccolti, in un secondo tempo verrà elaborata una guida bilingue on-line e in formato cartaceo per amministratori e tecnici. Questa guida illustrerà i metodi e le scelte fatte, nonché il monitoraggio degli effetti ambientali e sociali sulle azioni considerate come esemplari. La guida fornirà anche tutti i link di accesso ai webinar di formazione realizzati durante il progetto. La guida sarà arricchita di un repertorio bilingue con i riferimenti delle varie collettività territoriali e i loro servizi di mobilità dello spazio Alcotra portatori di buone pratiche descritte e citate durante la formazione.
Prodotti definitivi	+ 10 x 3.4.1-Incontri di formazione/scambio + 1 x 3.4.2-database transfrontaliero per collettività locali + 1 x 3.4.3-Linee guida transfrontaliere per decisori locali
Partner principale	Unione Montana Valle Susa

Partner	+ Città metropolitana di Torino + Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard		
Localizzazione	+ Savoie + Torino I destinatari sono tutti i comuni delle amministrazioni partner del progetto, ovvero: 312 comuni della CMTO, 39 comuni di Arlysère, 34 comuni della SMAPS, ovvero 385 comuni in totale.		
Azione	3.5 Mobilità scolastica: costruire delle alternative al trasporto dei genitori	Data di inizio	2024-01-01
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	Le giovani generazioni sono gli utenti e i cittadini di domani. È quindi fondamentale sensibilizzarli all'uso di mezzi di trasporto diversi dalla vettura individuale, utilizzata oggi dalla maggioranza. Si tratta di far capire ai bambini e quindi ai loro genitori, quali sono le alternative alla macchina individuale che si possono privilegiare, in quanto idonee alle esigenze di resilienze dei prossimi decenni e valorizzare l'adozione di nuovi comportamenti in giovane età. I destinatari di queste attività sono le scuole primarie (bambini da 6 a 11 anni) e secondarie (bambini di 11-14 anni). Si tratta di un'attività preparatoria per poter creare le condizioni per un cambiamento effettivo della mobilità generata dagli istituti scolastici e si realizza attraverso: • un'azione di formazione e sensibilizzazione destinata agli insegnanti (per prepararli a gestire le azioni con gli alunni proposte dal progetto); • un'azione di sensibilizzazione e formazione destinata ai dirigenti scolastici, ai responsabili della mobilità scolastica (se presenti, o gli insegnanti individuati dalle scuole), che saranno formati e accompagnati nell'elaborazione dei Piani di mobilità scolastica e nell'adozione delle misure più appropriate per la loro attuazione. Il primo anno di progetto sarà dedicato allo scambio di esperienze già implementate nei territori coinvolti con l'obiettivo di valutare/migliorare/mettere a sistema quanto già sperimentato. Questa azione prevede la costituzione di un gruppo di lavoro transfrontaliero di confronto e coprogettazione Di.Co. (Dialogo e Coprogettazione) che riunisca insegnanti, tecnici comunali e amministratori locali al fine di ripensare le aree di circolazione e traffico attorno alle scuole nonché stabilire la mappatura delle modalità di mobilità scolastica attuale e attuabile nell'ambito di una mobilità a basso impatto ambientale (coprogettazione di un piano di mobilità scolastica) nell'ambito del quadro di legge vigente in Italia ed in Francia (istituzione di zone scolastiche nel Codice della Strada italiano (Legge N° 120 del 2020) e delle Zone a basse emissioni nella legislazione francese, seppure riferite ad aree con una popolazione di almeno 150.000 abitanti (legge N° 2022-1641 del 23 dicembre 2022). L'attività sarà accompagnata dalla costruzione di un repertorio con i riferimenti degli istituti scolastici persone referenti per la mobilità – mobility manager o altro e buone pratiche). A partire dal secondo anno del progetto, saranno attuate azioni, negli stessi istituti, rivolte direttamente agli alunni come precisato nell'azione 3.6 e finalizzate alla realizzazione del nuovo piano di mobilità		
Prodotti definitivi	+ 2 x 3.5.1-Database transfrontaliero per le scuole + 20 x 3.5.2-Piani di mobilità casa-scuola		
Partner principale	Città metropolitana di Torino		
Partner	+ Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		

Localizzazione	+ Savoie + Torino 10 scuole in Francia e 10 scuole in Italia, Totale 40 classi, 800 ragazzi, 40 insegnanti		
Azione	3.6 La mobilità scolastica dei bambini e adolescenti: sperimentare	Data di inizio	2024-05-01
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	Questa attività mira a ideare e testare delle azioni e strumenti educativi per le scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado e a costruire un kit pedagogico ricco intorno alla mobilità offrendo un ventaglio di situazioni e approfondimenti nonché strumenti che possano aiutare gli insegnanti a sviluppare attività con classi di età diverse. Il kit resterà come eredità sia alle scuole direttamente coinvolte nell'attività, sia a quelle del territorio coperto dal progetto. Sarà anche messo a disposizione e diffuso a biblioteche, centri giovani, uffici del turismo, comuni dei territori del progetto AMICI L'attività si sviluppa in più azioni. Dal secondo anno di progetto, saranno implementate azioni rivolte direttamente agli alunni, a complemento dell'azione di accompagnamento agli istituti prevista al punto 3.5. • Verrà sviluppato il progetto educativo "A scuola a piedi o in bici, tutti più felici", finalizzato all'educazione alla cittadinanza attiva, alla mobilità sostenibile, alla scoperta del territorio con sopralluoghi nei dintorni della scuola, alla valutazione dei rischi, alla raccolta delle percezioni e dei bisogni delle bambine e dei bambini. Gli istituti identificati (10 in Italia e 10 in Francia) saranno accompagnati da esperti in processi partecipativi e collaboreranno con i Comuni alla co-progettazione e alla realizzazione di interventi condivisi attorno agli edifici scolastici attraverso l'inserimento di arredo urbano, verde, segnaletica di rinforzo e sensibilizzazione, interventi tesi ad assicurare un accesso protetto all'area della scuola. Verrà organizzato un concorso che premierà le classi partecipanti che si impegneranno a realizzare il maggior numero di linee e giornate di pedibus e bici-bus o di modi di spostamento alternativi all'auto individuale, durante l'anno scolastico. Le cerimonie di premiazione saranno organizzate in occasione - o nel periodo - della Settimana europea della mobilità (sia nel secondo che nel terzo anno del progetto). Ci saranno momenti celebrativi per dare visibilità agli spostamenti a piedi e in bicicletta verso la scuola, con l'esposizione dei lavori e la consegna dei premi. Le classi partecipanti saranno premiate con attrezzature a supporto delle scelte di muoversi in modo sostenibile (biciclette, caschi, ecc). Poiché le abitudini di mobilità scolastica nella scuola primaria sono determinate dalle scelte delle famiglie, queste ultime saranno coinvolte nel monitoraggio delle modalità di spostamento all'inizio del progetto e al termine di ogni anno, allo stesso modo saranno sollecitate da un'indagine sulla percezione degli spazi attorno alla scuola, i percorsi utilizzati e sulle aspettative di cambiamento. I risultati dell'indagine realizzata per ogni scuola coinvolta permetterà di circoscrivere il livello di accettazione delle proposte fatte in fase di co-progettazione e tesi a modificare lo spazio pubblico. L'indagine, denominata "Barometro delle zone scolastiche", si ispirerà al modello del Baromètre des villes cyclables et marchables.		
[it] Description (suite)	I prodotti tangibili delle attività educative con le scuole andranno a costituire un kit pedagogico che il progetto AMICI lascerà come eredità a fine progetto. A corredo, il kit diventerà un contenitore per raccogliere schede tematiche, sitografia e risorse media, buone pratiche e linee guida, per permettere alle scuole interessate di continuare a lavorare sul tema della mobilità sostenibile. Inoltre, un appuntamento annuale (il primo anno di progetto in Francia, il secondo in Italia e il terzo in entrambi i Paesi) sarà rappresentato dal Salone della Mobilità Scolastica Attiva, dove scuole italiane e francesi potranno confrontarsi sui prodotti realizzati e costruire gemellaggi transfrontalieri sull'obiettivo di sviluppo sostenibile 11 (Città e comunità sostenibili) dell'Agenda 2030, a partire dal tema della mobilità.		
Prodotti definitivi	+ 20 x 3.6.1-Servizi di animazione per le scuole + 20 x 3.6.2-Arredo urbano, verde e premi per le scuole		

Partner principale	Communauté d'Agglomération Arlysère		
Partner	+ Città metropolitana di Torino + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		
Localizzazione	+ Savoie + Torino		
Azione	3.7 Un gioco numerico per sensibilizzare gli adolescenti alle sfide della mobilità durevole	Data di inizio	2024-10-01
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	Sulla base dell'escape game che era stato sviluppato nell'ambito del progetto Mobilab, sarà ideato un gioco digitale tutto incentrato sulla mobilità sostenibile e sulla valorizzazione della ricchezza del territorio franco-italiano. Si tratta di un gioco on-line che potrà essere utilizzato direttamente dai ragazzi, dopo aver ricevuto una prima formazione in classe. I risultati conseguiti da ciascun alunno in merito alle modalità di trasporto utilizzate, saranno poi oggetto di discussione in classe sotto la guida degli insegnanti. Questo gioco numerico affronta il tema della mobilità sostenibile facendo leva su temi cari ai ragazzi (autonomia, indipendenza, reti sociali, gioco) e mettendo al centro le priorità del rispetto dell'ambiente e della sicurezza. Tramite il gioco digitale, i ragazzi potranno circoscrivere le sfide poste dalla mobilità sostenibile, il suo impatto sull'ambiente e quindi sulla salute delle popolazioni, misurando anche il suo peso economico. Il gioco intende essere uno strumento pedagogico "classico" che permette sia di imparare ad usare modalità di mobilità dolce, sia a praticare la lingua italiana o francese, scoprendo i paesaggi tipici dei territori del progetto AMICI attraversati giocando. Le classi saranno premiate, tra l'altro, con un evento teatrale a loro dedicato e con attrezzature (biciclette, caschi,...).		
Prodotti definitivi	+ 1 x 3.7.1-Gioco digitale franco-italiano e kit pedagogico		
Partner principale	Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard		
Partner	+ Città metropolitana di Torino + Communauté d'Agglomération Arlysère + Unione Montana Valle Susa		
Localizzazione	+ Savoie + Torino		
Azione	3.8 Les imprese come vettore di mobilità durevole e di car-pooling	Data di inizio	2024-01-01
		Data di conclusione	2026-10-09

Descrizione	Il car pooling è una realtà in alcune aziende e amministrazioni pubbliche (in qualità di datori di lavoro) in Francia e in Italia; questa evoluzione verso forme di mobilità sostenibile per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro fatica ad affermarsi e deve essere consolidata e sviluppata nei territori e nei bacini occupazionali, poiché le aziende, così come le zone industriali o artigianali, rappresentano veri e propri poli di mobilità e trasporto. Questa attività si compone di diverse componenti strettamente collegate tra loro: formazione, scambi e visite di studio tra aziende, apprendimento e confronto peer-to-peer degli esempi proposti e delle soluzioni di carpooling o mobilità dolce disponibili nelle aziende. Sessioni di formazione online congiunte, sotto forma di webinar, saranno rivolte ai responsabili della mobilità nelle aziende o, in alternativa, ai responsabili delle risorse umane o agli organi di gestione delle zone industriali o commerciali. Il programma di formazione si concentra sui temi della mobilità sostenibile e resiliente e offre sessioni su: • il confronto tra la legislazione francese e quella italiana in merito ai vantaggi fiscali ed economici, e anche di immagine, legati all'implementazione di sistemi di mobilità sostenibile nelle aziende o nelle aree industriali o artigianali; • il modo in cui alcuni enti locali sostengono questo movimento proponendo strutture specifiche (stazioni di car-sharing, stalli per biciclette, terminali per biciclette elettriche e sussidi per l'acquisto di biciclette elettriche, piattaforme locali di car-pooling) in prossimità di aree industriali o aziende; • la presentazione delle buone pratiche esistenti nei territori dell'UE e di Alcotra; • il supporto alle aziende e/o agli enti di gestione delle aree industriali/artigianali nell'implementazione di un piano di mobilità resiliente adattato ai vincoli e al bacino di manodopera delle aziende o dell'area industriale/artigianale. Questo supporto sarà fornito da esperti di mobilità sostenibile reclutati a questo scopo e da tecnici dei dipartimenti di mobilità delle autorità locali partner del progetto. Le sessioni di formazione in modalità webinar sono bilingue e registrate, e sono rivolte a un panel di 10 aziende in Italia e 10 aziende in Francia, individuate dai partner del progetto attraverso le associazioni imprenditoriali e le Camere di Commercio. Questo programma di formazione comprende visite di studio. Nel corso del progetto sono previste due visite di studio in concomitanza con la Settimana europea della mobilità promossa ogni anno dalla Commissione europea. Infatti, ogni anno, in questa occasione, i 4 partner del progetto promuovono un programma di eventi nei rispettivi territori per sensibilizzare i cittadini. Se il progetto sarà approvato, questo programma sarà arricchito da una visita sul campo per i rappresentanti delle aziende coinvolte nel percorso formativo. La prima visita sul campo si svolgerà in Italia, per scoprire situazioni concrete di carpooling o mobilità sostenibile esistenti nelle aziende del territorio del progetto; la seconda visita sul campo si svolgerà in Francia, per conoscere le esperienze di mobilità sostenibile sviluppate. In occasione di questa seconda visita di studio in Francia, gli scambi tra le aziende saranno incentrati sulla presentazione dei diversi piani di mobilità realizzati nei 12 mesi precedenti e su un confronto tra pari sulle soluzioni proposte.
[it] Description (suite)	Tutti i piani di mobilità e le esperienze fatte, così come il corso di formazione proposto, daranno vita a una specifica cassetta degli attrezzi, distribuita agli enti locali coinvolti nel progetto e a tutti quelli del territorio Alcotra per una diffusione delle buone pratiche attraverso le CCIAA e le associazioni imprenditoriali. L'attività sarà accompagnata dalla costruzione di un repertorio con i riferimenti delle aziende / strutture socio-professionali con lei persone referenti per la mobilità – mobility manager o altro, buone pratiche) e dall'utilizzo e implementazione della piattaforma spostamenti casa-lavoro.
Prodotti definitivi	+ 1 x 3.8.1-Piattaforma trasfrontaliera per aziende/organizzazioni per spostamenti casa-lavoro + 1 x 3.8.2-Database transfrontaliero per imprese-organizzazioni + 20 x 3.8.3-Servizi di animazione per imprese-organizzazioni, formazione e visite studio
Partner principale	Città metropolitana di Torino
Partner	+ Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa

Localizzazione	+ Savoie + Torino		
Gruppo di attività (WP)	4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile		
Azione	4.1 Sviluppo della mobilità ciclistica: rafforzare la rete transfrontaliera di piste ciclabili	Data di inizio	2024-01-01
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	Questa attività mira a contribuire a migliorare la rete ciclabile nel territorio transfrontaliero e a sviluppare l'uso della bicicletta per tutti gli utilizzi. A tal fine, ogni partner contribuisce: • alla raccolta dei dati necessari per la costruzione di una cartografia dei percorsi transfrontalieri o con un potenziale sviluppo transfrontaliero; • alla condivisione delle strategie di sviluppo di ciascun territorio, lo stato della rete ciclabile e le buone pratiche; • alla definizione di una veste grafica comune che identifichi i percorsi franco-italiani; • alla identificazione degli itinerari prioritari sui quali intervenire nell'ottica del miglioramento della rete di percorsi. Questa attività è articolata in 2 sotto-attività e i risultati (intermedi e finali) saranno presentati nel corso del progetto nell'ambito degli scambi previsti nel WP3. 4.1.1 BICIPLAN transfrontaliero Sulla base delle strategie di sviluppo di ciascun territorio (PUMS/Biciplan CMTO, Schéma directeur cyclable du territoire SMAPS e Arlysère), dello stato della rete ciclabile e delle buone pratiche: elaborazione di un piano di azione comune di sviluppo della mobilità ciclistica, coerente e integrativo della pianificazione dei partner e che tenga conto degli interventi necessari: sicurezza, biciclette elettriche, segnaletica (compresi confronto e omogeneizzazione della segnaletica ciclabile transfrontaliera per non disorientare troppo l'utente/turista che passa da uno Stato all'altro, l'indicazione della distanza dalle principali destinazioni in bicicletta, parcheggi o punti di noleggio, negozi, ...), ideazione di servizi specifici (officine itineranti per la riparazione delle biciclette) e definizione di un linguaggio comune per rafforzare l'offerta ciclistica e la visibilità dei servizi sul territorio transfrontaliero. Il piano d'azione includerà un'analisi delle possibili fonti di finanziamento, pubbliche e private, per la realizzazione degli interventi identificati. 4.1.2 Carta franco-italiana degli itinerari Produzione di dati informatici che comprendano la rappresentazione grafica dei percorsi nei formati più comuni da integrare nei principali portali di infomobilità, per consentire il calcolo dei percorsi; l'elaborazione dei percorsi terrà conto di variabili quali velocità, sicurezza, pendenza (Openstreetmaps, Google, Muoversi in Piemonte, Ourà, etc.).		
Prodotti definitivi	+ 1 x 4.1.1-BICIPLAN transfrontaliero + 1 x 4.1.2-Carta franco-italiana degli itinerari		
Partner principale	Communauté d'Agglomération Arlysère		
Partner	+ Città metropolitana di Torino + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		
Localizzazione	+ Savoie + Torino		

Azione	4.2 Completamento del percorso ciclabile lungo la Via Francigena	Data di inizio	2024-01-01
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	Questa azione contribuisce a completare parti della rete ciclabile in chiave transfrontaliera. L'Unione Montana Valle Susa ha terminato nel mese di giugno 2022 i lavori del 1° lotto A della ciclabile della Via Francigena, da Caselette a Vaie. Il secondo lotto 1 B1 da Sant'Antonino di Susa a Villar Focchiardo è in corso e se ne prevede la conclusione ad inizio primavera 2023. Un terzo lotto, da San Giorio di Susa a Bussoleno, è in fase di appalto e si concluderà nel 2023. È inoltre in corso la progettazione definitiva del tratto di completamento della ciclabile della Via Francigena, da Bussoleno al confine francese di Moncenisio. Con questa attività, si propone di completare il tracciato valsusino della ciclostrada della Via Francigena, già realizzato e in corso per circa 45,5 km su un totale di circa 70 km fino alla frontiera. Il completamento della ciclostrada consentirà di dare risposta alle richieste/esigenze dei comuni più a ovest del suo territorio, al fine di connetterli ed inserirli nel progetto di valorizzazione territoriale cui l'UMVS sta lavorando da qualche anno. Il progetto è all'interno di un Protocollo di intesa tra l'UMVS e le amministrazioni del territorio in merito alla concertazione di percorsi legati alla mobilità quotidiana. Partendo dallo studio di fattibilità tecnica ed economica già in possesso, l'UMVS realizzerà il tratto sul territorio del Comune di Novalesa e CMTO realizzerà interventi sulla segnaletica (seguendo le indicazioni derivanti dal BICIPLAN transfrontaliero) sul tratto dal Comune di Moncenisio fino al confine con la Francia. Questo comporta: la realizzazione dei lavori necessari per rendere ciclabile la tratta sul Comune di Novalesa, dal confine con Venaus fino al confine con il Comune di Moncenisio, per un totale di circa 7 km ; la messa in sicurezza e l'installazione della segnaletica sul tratto finale. L'intervento complessivo, abbinato a politiche locali e transfrontaliere di promozione dell'utilizzo della bicicletta, consentirà di fornire alla comunità un percorso veloce e sicuro, dove gli spostamenti possano essere in concorrenza con l'utilizzo del veicolo. Per sicurezza ci si riferisce ad un nuovo itinerario che consenta di spostarsi con una separazione totale dal traffico veicolare unito ad un quasi azzeramento dei dislivelli (fino a Venaus). Questa soluzione consente di limitare i nodi critici, potenziale fonte di incidentalità. Le principali lavorazioni necessarie consistono nella preparazione del fondo della pista, nella pavimentazione bituminosa in ambito urbano ed extraurbano, e nella installazione della segnaletica (come concordata nell'ambito dell'azione 4.1). L'opera produrrà ricavi indiretti che possono essere così riassunti: turistici (strutture ricettive, ciclofficine e noleggio bici)		
[it] Description (suite)	occupazionali (manodopera nel settore turistico e per la realizzazione della ciclopista salute: + bici + movimento + salute – spese mediche traffico e inquinamento: + bici – auto – CO2. Lo studio di fattibilità dell'intero tracciato ha evidenziato come, a regime, la pista possa determinare un indotto teorico annuale pari al costo di realizzazione della stessa. Si allega la sintesi dello studio di fattibilità e tavola sinottica dell'intervento.		
Prodotti definitivi	+ 7 x 4.2.1-Pista ciclabile		

Partner principale	Unione Montana Valle Susa		
Partner	+ Città metropolitana di Torino + Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard		
Localizzazione	Il percorso completo si origina dal Moncenisio. Le azioni specifiche del progetto coinvolgono in particolare il Comune di Novalesa, dal confine con Venaus fino al confine con il Comune di Moncenisio, per un totale di circa 7 km.		
Azione	4.3 Accesso al Polo dell'Arlysère in bicicletta	Data di inizio	2024-01-01
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	Questa azione contribuisce a completare parti della rete ciclabile attraverso interventi su vari percorsi (turistici, casa-lavoro, sportivi...) per dimostrare il valore aggiunto che la mobilità ciclistica apporta allo sviluppo di una strategia di mobilità urbana a 360° Arlysère è diventata una comunità di agglomerazione il 1° gennaio 2017. Questo tipo di autorità locale implica automaticamente la competenza sulla mobilità. Di conseguenza, l'Arlysère ha commissionato fin dall'inizio uno "studio sulla mobilità", definendo le direzioni strategiche del territorio per il futuro. Tutte le raccomandazioni di questo documento lungimirante sono state inserite nel PCAET (piano territoriale per il clima, l'aria e l'energia), che definisce la politica ambientale dell'ente locale per i prossimi anni. Lo sviluppo della mobilità ciclistica è quindi una delle priorità dell'agglomerazione. Per rispondere in modo ancora più efficace alle esigenze della popolazione, Arlysère ha deciso di redigere il suo piano regolatore della mobilità ciclistica, che definisce nel dettaglio le strutture da realizzare per facilitare i collegamenti e gli spostamenti dei cittadini. Il piano regolatore della mobilità ciclistica indica quindi le priorità di intervento e definisce un piano di investimenti pluriennale. Le linee guida adottate da Arlysère tengono conto di diversi elementi: lo studio sulla mobilità 2016/2017, il piano regolatore delle biciclette e il pre-studio sulla riqualificazione della stazione di Albertville. La stazione ospita infatti diverse modalità di trasporto complementari: treni, trasporti urbani, trasporti interurbani, car-sharing, car-pooling, taxi, armadietti per biciclette, ecc. Per quanto riguarda la mobilità ciclistica, l'Arlysère ha avviato la produzione del suo piano di segnaletica per il territorio. Questo documento deve definire la segnaletica da apporre per guidare gli utenti della bicicletta nei loro spostamenti. Come già detto, la stazione sarà il punto focale di questa segnaletica. I progetti, secondo le linee guida sviluppate nell'attività 4.1, comprenderanno: segnaletica, segnaletica a terra e verticale, attrezzature per la sicurezza e per migliorare la visibilità e la credibilità dei sentieri, velobox, aree di riparazione, ricarica di attrezzature/caschi, gilet, portapacchi, luci, cargo bike. Si allega scheda tecnica.		
Prodotti definitivi	+ 5 x 4.3.1-Itinerari ciclabili Hub stazione Albertville		
Partner principale	Communauté d'Agglomération Arlysère		
Partner	+ Città metropolitana di Torino + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		
Localizzazione	+ Savoie		

Azione	4.4 Sviluppo di percorsi ciclabili (SMAPS)	Data di inizio	2024-01-01
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	Lo sviluppo della mobilità ciclistica è una delle priorità del territorio SMAPS. Il masterplan ciclistico SMAPS indica le priorità di intervento e definisce un piano pluriennale per la sua attuazione. Nell'ambito di questo progetto sono stati selezionati i seguenti interventi, che propongono un itinerario turistico che forma un anello facilmente raggiungibile in treno (stazione di Pont de Beauvoisin o stazione di Lépin). Questo itinerario costituisce un collegamento tra la Via Rhona e la futura Vélo Route des 5 lacs. • Uscita sud di Saint Genix sur Guiers (RD916): che permette anche di sviluppare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro, è necessario guidare direttamente verso la RD916 (guida a terra con l'estensione della zona 30). Dalla route de la Glière si può costruire una greenway fino al chemin de Bas Joudin. • Collegamento tra Saint Genix e il parco commerciale di Val Guiers via Tramonet: (realizzazione di una viabilità condivisa). Questo percorso consente di accedere alla zona della Val Guiers. Il resto del percorso serve anche Belmont-Tramonet. • Segnalazione dell'itinerario ciclabile sul collegamento St Genix sur Guiers - Novalaise (Col de la Crusille): questa opzione è stata scelta per formalizzare un itinerario ciclabile per i turisti che raggiungono il lago di Aiguebelette attraverso il Col de la Crusille. L'itinerario scelto utilizza strade a traffico relativamente ridotto che richiedono una segnaletica su strade condivise, nonché l'installazione di una segnaletica turistica franco-italiana in linea con la carta cicloturistica comune (cfr. 4.1). Si allega scheda tecnica.		
Prodotti definitivi	+ 2 x 4.4.1-Itinerario ciclabile Saint Genis		
Partner principale	Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard		
Partner	+ Città metropolitana di Torino		
Localizzazione	+ Savoie		
Azione	4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	Data di inizio	2024-03-01
		Data di conclusione	2026-10-09

Descrizione	Il trasporto a domanda mette direttamente in contatto gli utenti con i fornitori di servizi in grado di soddisfare i bisogni di mobilità, programmando viaggi più economici, più brevi e accessibili. L'azione intende sperimentare un maggiore coordinamento e capillarità di questi servizi, cercando di integrare i vari sistemi di trasporto sul territorio. 4.5.1 Definizione del framework I partner lavoreranno insieme sulla ricognizione e il miglioramento dei servizi e sull'analisi delle soluzioni tecnologiche che consentono la realizzazione dei servizi a chiamata: la possibilità di integrare le diverse modalità di trasporto presenti sul territorio e di quelle che si attiveranno all'interno del progetto AMICI va nell'ottica di favorire uno sviluppo di servizi di mobilità "as a Service". I partner realizzeranno anche: un approfondimento giuridico sulla possibile integrazione di servizi a domanda per il trasporto combinato persone e merci, per consentire tale attività in ambito transfrontaliero (non esistono al momento attuale né linee guida né norme chiare in merito); uno studio sulle filiere che maggiormente potranno avere vantaggi da questa nuova opportunità; la valutazione delle piattaforme tecnologiche che consentono di attivare sistemi di logistica collaborativa tra i vari attori protagonisti nelle filiere; la redazione di un business plan per l'integrazione di servizi a domanda per il trasporto combinato persone e merci. 4.5.2 Progetti pilota SMAPS e Arlysère si concentreranno sul TAD solidale, rivolto, in particolare, alle persone più vulnerabili, fondato sulla costruzione di una rete sociale e di un servizio capace di intercettare i bisogni (es. accompagnamento di persone disabili o anziane alle strutture di assistenza; accompagnamenti ai colloqui di lavoro, esami per la patente di guida... per l'integrazione sociale e professionale); altri target (turisti) e l'integrazione con il trasporto merci potranno essere testati dopo e sperimentati insieme o in parallelo a CMTO. I progetti pilota necessitano un audit preliminare dei servizi esistenti la creazione di partnership con associazioni locali (questo approccio favorisce il mantenimento dei legami sociali), la strutturazione del servizio (veicoli e attrezzature necessarie, coordinamento, personale, orari, procedure operative, ecc.); la sperimentazione per 2 anni e la Valutazione. 4.5.3 Soluzione innovativa merci / passeggeri CMTO sperimenterà, per conto del partenariato, servizi a chiamata per le merci, su alcune tratte locali del trasporto pubblico e su linee turistiche transfrontaliere e sulle stesse svilupperà azioni test di servizi a chiamata per le persone su target diversi (giovani, turisti...). Il progetto pilota di integrazione merci / persone ha lo scopo di contribuire a ridurre la congestione nei luoghi di maggior traffico e allo stesso tempo di assicurare, nelle aree a bassa domanda di trasporto, un'adeguata copertura dei servizi di delivery. Il vantaggio di usare il trasporto pubblico è dato dalla presenza capillare delle fermate sul territorio, della rete dei punti vendita biglietti che potrebbero diventare luoghi per la consegna e il ritiro delle merci e i capolinea con i magazzini di rimessaggio dei servizi bus potrebbero diventare dei transshipment point, possibilmente da infrastrutturare con sistemi di stoccaggio automatico (Hub locker). Le aziende del trasporto pubblico potrebbero avere maggiori introiti da reinvestire nel miglioramento dell'offerta per gli utenti, soprattutto nell'ottica di servizi a chiamata. Allo stesso tempo, le società di servizi di consegna merci avrebbero a disposizione un'opportunità per creare economie sui loro servizi di consegna attraverso l'aggregazione dei carichi soprattutto per i collegamenti dai nodi urbani principali alle aree a domanda debole come le zone rurali o montane, avendo allo stesso tempo un servizio puntuale e continuo grazie al sistema orario cadenzato del trasporto pubblico.
[it] Description (suite)	Non meno importante è l'opportunità per i territori montani e rurali di avere un nuovo servizio di logistica efficace, efficiente e puntuale per connettersi con le città. La realizzazione di questo pilota passa per: una ricognizione dei servizi esistenti e del trasporto merci transfrontaliero; l'individuazione di tratte locali e transfrontaliere e di operatori interessati a effettuare la sperimentazione; uno studio giuridico franco-italiano / di fattibilità rispetto alla possibilità di un'integrazione persone / merci con un'analisi sulle filiere che potrebbero beneficiare di questo nuovo sistema; un'analisi delle piattaforme tecnologiche di mercato e il noleggio di una piattaforma aperta alle prenotazioni B2C, B2B e C2C; il posizionamento di locker in aree strategiche; la sperimentazione di servizi sia a livello locale (per dimostrarne il potenziale) sia a livello transfrontaliero (per testarne la fattibilità); la valutazione del pilota e la definizione di un modello per la sua sostenibilità

Prodotti definitivi	+ 1 x 4.5.1-Studio di ricognizione dei servizi di trasporto + 3 x 4.5.2-Implementazione di 3 servizi a chiamata - TAD (trasporto pubblico, sociale e turistico) + 1 x 4.5.3-Studio giuridico transfrontaliero integrazione merci-passeggeri + 1 x 4.5.4-Piattaforma transfrontaliera per trasporto a chiamata (merci) + 4 x 4.5.5-Noleggio locker + 1 x 4.5.6-Sviluppo modello business del sistema trasporto persone/merci		
Partner principale	Città metropolitana di Torino		
Partner	+ Communauté d'Agglomération Arlysère + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa		
Localizzazione	+ Savoie + Torino		
Azione	4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	Data di inizio	2024-03-01
		Data di conclusione	2026-10-09
Descrizione	Lo sviluppo del car pooling mira a completare la gamma di soluzioni di mobilità disponibili sul territorio, a migliorare l'accesso alla mobilità per le persone senza auto e per gli utenti del treno in transito, e ad aprire alcune aree lontane dai trasporti o prive di trasporti pubblici regolari. L'obiettivo di questa attività è mettere a sistema gli strumenti esistenti nei territori dei partner per valutarne il grado di efficienza, comprendere i punti di forza e di debolezza e definire un piano comune per migliorare la diffusione di questa modalità di trasporto. Analogamente a quanto proposto per lo sviluppo della modalità bici e del trasporto a domanda, si ritiene indispensabile tenere conto dei quadri regolamentari, di conoscere dati e servizi presenti sul territorio in modo da poter contribuire alla costruzione di una rete di servizi sempre più integrata, attraverso la sperimentazione su nuove tratte o grazie al coinvolgimento di nuovi attori. L'attività si sviluppa, quindi, attraverso una prima azione comune per definire precisamente il contesto, azioni pilota condotte dai partner in modo complementare tra loro (per tipologia di utenza e finalità), un prodotto finale comune con relazioni tecniche e raccomandazioni di policy. 4.6.1 Definizione del framework. Realizzazione di un'analisi, dai due lati della frontiera, per verificare i rispettivi quadri giuridici e lo stato di diffusione del carpooling (quali tratte, quali servizi, quale tipologia di utenza, quali piattaforme; differenze e analogie tra i servizi esistenti in Francia e in Italia) e per individuare i poli di interesse ai fini della pianificazione di nuovi servizi e la loro integrazione con il trasporto pubblico; 4.6.2 Progetto pilota SMAPS. Alcuni tratti stradali hanno registrato un aumento del traffico di quasi il 20% tra il 2015 e il 2020 (ad esempio, la A43 verso Chambéry). Questa situazione continua a crescere e gli incentivi per il car sharing stanno diventando essenziali. SMAPS propone di avviare il progetto pilota di un servizio ai cittadini, attraverso una piattaforma, sui due assi principali del territorio SMAPS, con l'obiettivo di decongestionare il traffico: 1. Yenne verso il tunnel dello Chat per raggiungere l'agglomerato di Chambéry o Aix les bains; 2. Pont de Beauvoisin (con la sua stazione), La Bridoire, Lépin (con la sua stazione), Nances e per raggiungere l'A43 verso l'agglomerato di Chambéry : comunicazione grande pubblico, installazione di fermate (visibili, sicure e attrezzate con box/stazione per biciclette e panchina d'attesa.), individuazione dei parcheggi e degli hub di interscambio modale, sperimentazione del servizio su un anno, valutazione della sperimentazione. 4.6.3 Progetto pilota Arlysère. Progetto pilota di un servizio aziendale sul territorio di Arlysère (sul modello di quello sviluppato da CMTO) piattaforma, installazione di fermate (visibili, sicure e attrezzate con box/stazione per biciclette e panchina d'attesa.), individuazione dei parcheggi e degli hub di interscambio modale, sperimentazione del servizio su un anno, valutazione della sperimentazione.		

[it] Description (suite)	4.6.4 Progetto pilota CMTO. Progetto pilota di integrazione di almeno una piattaforma utilizzata su territorio italiano e una piattaforma utilizzata su territorio francese e sviluppo di itinerari verso la Francia, lungo la valle di Susa: comunicazione grande pubblico e aziende (soprattutto turistiche), installazione di fermate (visibili, sicure e attrezzate con box/stazione per biciclette e panchina d'attesa), individuazione dei parcheggi e degli hub di interscambio modale, sperimentazione del servizio su un anno, valutazione della sperimentazione. Al termine delle sperimentazioni portate avanti dai partner, le valutazioni dei servizi sperimentati costituiranno la base per l'elaborazione di raccomandazioni di policy per i decisori intenzionati a supportare lo sviluppo del carpooling.
Prodotti definitivi	+ 1 x 4.6.1-Studio giuridico transfrontaliero carpooling + 1 x 4.6.2-Mappatura transfrontaliera servizi, operatori e piattaforme carpooling + 3 x 4.6.3-Sperimentazione carpooling aziendali e integrazione piattaforme in ottica MaaS + 10 x 4.6.4-Fermate per carpooling
Partner principale	Communauté d'Agglomération Arlysère
Partner	+ Città metropolitana di Torino + Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard + Unione Montana Valle Susa
Localizzazione	+ Savoie + Torino

Lista dei prodotti finali del progetto

Gruppo di attività (WP)	Azione	ID	Tipo di unità	Unità	Nome del prodotto	Descrizione	Valore previsionale totale
0 Attività precedenti il deposito del dossier	0.1 Attività precedenti il deposito del dossier	158660	Servizio realizzato	Numero	0.1.1 Dossier di progetto	Elaborazione del progetto, predisposizione formulario di candidatura e caricamento su Synergie	1
1 Governance e gestione amministrativa del progetto	1.1 Governance e gestione amministrativa del progetto	159231	Atelier / Gruppo di lavoro	Numero	1.1.1 Riunioni Comitato di Pilotaggio	Si ipotizzano 7 riunioni in presenza e almeno 12 riunioni on-line di coordinamento. Con la partecipazione dei partner territoriali e/o dei fornitori di servizi di volta in volta coinvolti	19

1 Governance e gestione amministrativa del progetto	1.2 Gestione finanziaria	15923 2	Audit	Numero	1.2.1 Rapporti controllo I livello	Rapporti del controllore di primo livello	6
1 Governance e gestione amministrativa del progetto	1.3 Monitoraggio e valutazione	15923 3	Sistema di monitoraggio	Numero	1.3.1 Valutazione tecnica dei risultati del progetto	Valutazione tecnica finale dei risultati del progetto svolta da un soggetto esterno	1
2 Comunicazione	2.1 Comunicazione	15923 5	Servizio realizzato	Numero	2.1.1 Servizi di comunicazione a supporto del progetto nel suo insieme	Il piano di comunicazione individuerà i canali e gli strumenti più adatti: advertising; materiali a supporto dell'organizzazione di eventi (inviti, flyer, roll-up, locandine); redazionali; gadget e materiali promozionali.	3
2 Comunicazione	2.2 Conferenza di lancio del progetto	15923 7	Conferenza / Seminario	Numero	2.2.1 Conferenza di lancio del progetto	Supporto all'organizzazione evento kick off	1
2 Comunicazione	2.3 Conferenza finale	15923 9	Conferenza / Seminario	Numero	2.3.1 Conferenza finale	Supporto all'organizzazione evento finale	1
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.1 Muoversi diversamente: i tasselli del dibattito	15924 0	Materiale di comunicazione	Numero	3.1.1 Mobility talks	6 mobility talks in format webinaire, 3 la première année et 3 la troisième année MobilityTalks, video (completo e pillola)	6
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.2 Mobility week ... in bicicletta	15924 3	Servizio realizzato	Numero	3.2.1 Eventi Mobility week	Realizzazione di un'azione congiunta per promuovere l'uso della bicicletta nell'ambito della Settimana europea della mobilità.	2

3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.3 Circoscrivere gli ostacoli al car-pooling per identificare le leve idonee alla sua implementazione	15924 4	Azione di comunicazione (media)	Numero	3.3.1 Azione di comunicazione sul carpooling	Azione di comunicazione sul carpooling con indagine contenente la descrizione del campione di popolazione target per ottenere dati affidabili, il modello di intervista da seguire, la compilazione dei risultati ottenuti e loro interpretazione	1
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.4 Amministratori e tecnici: scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	15924 6	Atelier / Gruppo di lavoro	Numero	3.4.1 Incontri di formazione/scambio	Incontri di formazione/scambio per amministratori e tecnici per scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	10
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.4 Amministratori e tecnici: scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	15924 8	Banca dati / Inventario	Numero	3.4.2 database transfrontaliero per collettività locali	Repertorio con i riferimenti della varie collettività territoriali e i loro servizi di mobilità dello spazio Alcotra portatori di buone pratiche (banche dati, persone referenti – mobility manager, buone pratiche).	1
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.4 Amministratori e tecnici: scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	15924 9	Studio / Ricerca / Metodologia	Numero	3.4.3 Linee guida transfrontaliere per decisori locali	Guida bilingue on-line e in formato cartaceo per amministratori e tecnici confrontati alle nuove direttive europee, alle leggi nazionali relative alla mobilità sostenibile e alla riduzione delle emissioni di CO2.	1

3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.5 Mobilità scolastica: costruire delle alternative al trasporto dei genitori	15925 2	Banca dati / Inventario	Numero	3.5.1 Database transfrontaliero per le scuole	Repertorio con i riferimenti degli istituti scolastici persone referenti – mobility manager, buone pratiche.	2
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.5 Mobilità scolastica: costruire delle alternative al trasporto dei genitori	15925 5	Servizio realizzato	Numero	3.5.2 Piani di mobilità casa-scuola	Piani di mobilità scolastica finalizzati all'adozione delle misure di mobilità sostenibile le più appropriate	20
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.6 La mobilità scolastica dei bambini e adolescenti: sperimentare	15925 6	Atelier / Gruppo di lavoro	Numero	3.6.1 Servizi di animazione per le scuole	Servizi di animazione per le scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado per lo svolgimento dei progetti educativi e visite studio degli insegnanti e allievi	20
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.6 La mobilità scolastica dei bambini e adolescenti: sperimentare	15925 7	Attrezzature	Numero	3.6.2 Arredo urbano, verde e premi per le scuole	Arredo urbano, verde e premi per le scuole; questi strumenti sono necessari per l'implementazione dei progetti educativi sperimentali.	20
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.7 Un gioco numerico per sensibilizzare gli adolescenti alle sfide della mobilità durevole	15925 8	Software	Numero	3.7.1 Gioco digitale franco-italiano e kit pedagogico	Il gioco, corredato da un kit pedagogico, è uno strumento che permette sia di imparare ad usare modalità di mobilità dolce, sia a praticare la lingua italiana o francese, scoprendo i paesaggi tipici dei territori del progetto AMICI.	1
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.8 Les imprese come vettore di mobilità durevole e di car-pooling	15925 9	Banca dati / Inventario	Numero	3.8.2 Database transfrontaliero per imprese-organizzazioni	Database transfrontaliero per imprese-organizzazioni	1

3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.8 Les imprese come vettore di mobilità durevole e di car-pooling	159260	Attrezzature	Numero	3.8.1 Piattaforma transfrontaliera per aziende/organizzazioni per spostamenti casa-lavoro	Piattaforma transfrontaliera per aziende/organizzazioni per spostamenti casa-lavoro	1
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	3.8 Les imprese come vettore di mobilità durevole e di car-pooling	159261	Servizio realizzato	Numero	3.8.3 Servizi di animazione per imprese-organizzazioni, formazione e visite studio	Servizi di animazione per imprese-organizzazioni, formazione e visite studio	20
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.1 Sviluppo della mobilità ciclistica: rafforzare la rete transfrontaliera di piste ciclabili	159282	Studio / Ricerca / Metodologia	Numero	4.1.1 BICIPLAN transfrontaliero	Piano di azione comune di sviluppo della mobilità ciclistica, coerente e integrativo della pianificazione dei partner	1
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.1 Sviluppo della mobilità ciclistica: rafforzare la rete transfrontaliera di piste ciclabili	159283	Cartografia	Numero	4.1.2 Carta franco-italiana degli itinerari	Dati informatici che comprendano la rappresentazione grafica dei percorsi nei formati più comuni da integrare nei principali portali di infomobilità	1
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.2 Completamento del percorso ciclabile lungo la Via Francigena	159285	Realizzazione di infrastruttura viaria	Chilometro	4.2.1 Pista ciclabile	Percorso ciclabile completo, di 7 km dal confine con Venaus fino al confine con il comune di Moncenisio + segnaletica dal comune di Moncenisio fino alla Francia.	7
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.3 Accesso al Polo dell'Arlysère in bicicletta	159291	Realizzazione di infrastruttura viaria	Chilometro	4.3.1 Itinerari ciclabili Hub stazione Albertville	Completamento della rete ciclabile attraverso interventi su vari percorsi (turistici, casa-lavoro, sportivi...)	5

4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.4 Sviluppo di percorsi ciclabili (SMAPS)	15929 5	Realizzazione di infrastruttura viaria	Chilometro	4.4.1 Itinerario ciclabile Saint Genis	Questo itinerario costituisce un collegamento tra la Via Rhona e la futura Vélo Route des 5 lacs	2
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	15930 8	Studio / Ricerca / Metodologia	Numero	4.5.1 Studio di ricognizione dei servizi di trasporto	Studio di ricognizione dei servizi di trasporto	1
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	15931 1	Servizio realizzato	Numero	4.5.2 Implementazione di 3 servizi a chiamata - TAD (trasporto pubblico, sociale e turistico)		3
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	15931 3	Studio / Ricerca / Metodologia	Numero	4.5.3 Studio giuridico transfrontaliero integrazione merci-passeggeri	approfondimento giuridico sulla possibile integrazione di servizi a domanda per il trasporto combinato persone e merci, per consentire tale attività in ambito transfrontaliero	1
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	15931 4	Attrezzature	Numero	4.5.4 Piattaforma transfrontaliera per trasporto a chiamata (merci)	piattaforma aperta alle prenotazioni B2C, B2B e C2C	1
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	15931 5	Attrezzature	Numero	4.5.5 Noleggio locker	Implementazione di sistemi di consegna e ritiro merci automatizzati	4
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	15931 6	Studio / Ricerca / Metodologia	Numero	4.5.6 Sviluppo modello business del sistema trasporto persone/merci		1

4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	159318	Studio / Ricerca / Metodologia	Numero	4.6.1 Studio giuridico transfrontaliero carpooling		1
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	159320	Cartografia	Numero	4.6.2 Mappatura transfrontaliera servizi, operatori e piattaforme carpooling		1
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	159322	Servizio realizzato	Numero	4.6.3 Sperimentazione carpooling aziendali e integrazione piattaforme in ottica MaaS	Implementazione di 3 progetti pilota sul carpooling	3
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	159325	Attrezzature	Numero	4.6.4 Fermate per carpooling		10

3.2 Piano di lavoro – dettaglio di tutte le attività - Carattere transfrontaliero dell'attività

	Spiegare il carattere transfrontaliero dell'attività prevista
0 Attività precedenti il deposito del dossier	
0.1 Attività precedenti il deposito del dossier	Tutti i partner hanno partecipato alle riunioni preparatorie e all'elaborazione del progetto.
1 Governance e gestione amministrativa del progetto	
1.1 Governance e gestione amministrativa del progetto	Tutti i partner partecipano alla governance e al coordinamento del progetto. CMTO garantisce il coordinamento di questa attività e la organizza in modo da assicurare la rappresentanza di tutti i partner alle riunioni del Comitato di pilotaggio. Le modalità di lavoro tra partner sono state già sperimentate nel corso della fase di progettazione: le riunioni in presenza sono affiancate da incontri on-line a cadenza periodica per facilitare la partecipazione, attraverso i canali messi a disposizione dalla CMTO. La traduzione nelle due lingue viene assicurata, in maniera informale, ma molto collaborativa, da persone dello staff bilingui a supporto delle discussioni. L'apprendimento della lingua dei partner è via via incentivato dal contesto amicale dove si superano le barriere e si apprendono anche i termini tecnici riferiti dell'ambito specifico del progetto.

1.2 Gestione finanziaria	Questa attività comporta uno scambio costante tra i partner di progetto oltre che un apprendimento delle modalità di lavoro e di funzionamento delle amministrazioni dai due lati della frontiera.
1.3 Monitoraggio e valutazione	Il quaderno di campo serve anche per monitorare il valore aggiunto della cooperazione transfrontaliera messa in campo, attraverso una sezione dedicata che metterà in evidenza: • La cooperazione operativa tra i partner di progetto; • La migliorata comprensione del contesto del vicino: quadri normativi, esperienze, vincoli, differenze culturali e di abitudini; • L'avvio di nuove collaborazioni (es. tra imprese, associazioni, reti...); • L'avvio di nuovi servizi / iniziative transfrontaliere; • La messa in comune di mezzi e risorse per ottimizzare l'attuazione delle azioni
2 Comunicazione	
2.1 Comunicazione	Il piano di comunicazione è costruito insieme dai partner che poi veicolano l'informazione attraverso i loro canali. L'obiettivo finale è di rafforzare l'immagine di un territorio franco-italiano sempre più connesso, sia attraverso maggiori collegamenti (per tutti i tipi di spostamento) sia dal punto di vista culturale. I messaggi saranno quindi ideati tenendo conto della necessità di raggiungere i diversi gruppi target scelti dal progetto, senza distinguerli in base alla localizzazione in territorio francese o italiano
2.2 Conferenza di lancio del progetto	La conferenza è organizzata da CMTO con la collaborazione di tutti i partner che contribuiscono alla definizione del programma, alla scelta dei relatori più appropriati e all'animazione della giornata. I partner francesi garantiscono la partecipazione di una nutrita delegazione dei due territori Arlysère e SMAPS e organizzano la trasferta in modo da consentire la partecipazione non solo alla conferenza ma anche alla visita sul campo.
2.3 Conferenza finale	• Seminario co-organizzato dai partner francesi e italiani • Documenti bilingue • Messa in comune delle risorse
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	

3.1 Muoversi diversamente: i tasselli del dibattito	I webinar sono bilingue; gli argomenti legati ad una problematica tipica di mobilità sostenibile saranno selezionati in egual misura in contesti francesi e italiani, allo stesso modo gli esperti chiamati ad intervenire saranno portatori di esperienze contestualizzate nel proprio territorio di cui si dovrà misurare la trasferibilità in altri territori. Questi Mobility talks consentiranno di scambiare gli obiettivi e di costruire collettivamente e a livello transfrontaliero le azioni di sensibilizzazione e formazione previste. La progettazione dell'azione è prevista in cooperazione franco-italiana, così come l'attuazione e la condivisione dei risultati
3.2 Mobility week ... in bicicletta	Realizzazione di un'azione congiunta per promuovere l'uso della bicicletta nell'ambito della Settimana europea della mobilità. Attività comuni. La progettazione di questa azione è realizzata congiuntamente dai partner franco-italiani. L'attuazione di queste azioni viene svolta dalla CMTO e dalla CA Arlysère per tutti i partner. Durante le giornate sono previsti scambi tra italiani e francesi, sia di aziende che di funzionari eletti o di scuole per contribuire agli scambi transfrontalieri.
3.3 Circoscrivere gli ostacoli al car-pooling per identificare le leve idonee alla sua implementazione	Questa attività ha l'obiettivo di indagare il livello di conoscenza del carpooling e gli ostacoli culturali alla sua diffusione. Entrambi questi elementi possono essere molto diversi in Italia e in Francia, anche in funzione del diverso contesto socio-culturale dei territori e delle forme di diffusione del carpooling ad oggi. E' quindi importante comprendere tali differenze per poter avere un panorama più completo e definire una strategia franco-italiana che possa contribuire a sviluppare il carpooling anche su tratte transfrontaliere, a supporto del pendolarismo e del turismo transfrontaliero.
3.4 Amministratori e tecnici: scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	Il carattere transfrontaliero si concretizza nel: • progettare il contenuto e definire il programma delle visite in comune; • organizzare le sessioni di formazione con rappresentanti eletti, tecnici e attori di entrambi i Paesi in siti in cui si realizza qualcosa di interessante in termini di mobilità, combinando così visite e sensibilizzazione e condivisione franco-italiana; • sviluppare la conoscenza tra attori franco-italiani, rappresentanti eletti e tecnici, sia sul tema della mobilità che su quello della ricchezza dei rispettivi territori del potenziale di sviluppo della cooperazione.
3.5 Mobilità scolastica: costruire delle alternative al trasporto dei genitori	Gruppo di lavoro transfrontaliero, confronto sulle soluzioni adottate e adottabili, individuazione di buone pratiche da diffondere

3.6 La mobilità scolastica dei bambini e adolescenti: sperimentare	Questa attività si basa: • sull'ideazione comune di un programma condiviso di accompagnamento agli istituti scolastici nei 2 paesi; • sull'esperienza positiva dei progetti educativi sperimentati nel quadro del progetto ALCOTRA Mobilab, che saranno sviluppati per rispondere alle sfide individuate dai partner; • sulla coprogettazione e gestione di un evento transfrontaliero annuale di confronto (Salone della Mobilità Scolastica Attiva) tra esperienze francesi e italiane e sulla promozione di gemellaggi fra istituti scolastici e/o comuni francesi e italiani • sull'esperienza della rete "Associazione "Rue de l'avenir" che lavora, da più di 30 anni, con omologhi in diversi paesi (Svizzera, Belgio, Lussemburgo, Québec, Italia, France) sui temi mobilità, sicurezza stradale e qualità degli spazi pubblici, attraverso il coinvolgimento dei cittadini, in particolare nei villaggi e nelle città di piccole e medie dimensioni. Un gruppo di lavoro franco-italiano si occuperà del coinvolgimento delle scuole e dei loro comuni, in modo che i progetti educativi possano essere realizzati insieme, dall'ideazione alla realizzazione, e si concluderà con un lavoro sull'arredo urbano intorno agli edifici e con l'organizzazione di visite di studio da parte di classi francesi in Italia e italiane in Francia durante la fiera della mobilità scolastica attiva.
3.7 Un gioco numerico per sensibilizzare gli adolescenti alle sfide della mobilità durevole	Il carattere transfrontaliero dell'attività é fondato su vari aspetti, quali: - la valorizzazione dell'esperienza positiva dei progetti educativi sperimentati nel quadro del progetto ALCOTRA Mobilab, che saranno ulteriormente sviluppati per rispondere alle sfide individuate dai partner; - una co-progettazione franco-italiana dei contenuti digitali del gioco, in modo che rispecchi bene tutte le zone di AMICI; - Il gioco presenterà le caratteristiche dei territori AMICI: turismo, patrimonio, storia, paesaggi, ... per farli conoscere e far venire voglia di scoprirli di più; - sarà bilingue. Inoltre, il gioco presenterà il contesto europeo in cui è stato concepito e grazie al quale è stato creato. Un'occasione per mostrare uno degli aspetti della cooperazione transfrontaliera di ALCOTRA.
3.8 Les imprese come vettore di mobilità durevole e di car-pooling	Incontri e scambi di pratiche tra aziende e strutture socio-professionali francesi e italiane. Creazione di una rete transfrontaliera di aziende e strutture socio-professionali per lo scambio e la sperimentazione di esperienze di mobilità sostenibile. Una guida bilingue contenente i contenuti discussi durante i webinar di formazione, i criteri per la costruzione di un piano di mobilità aziendale e gli esempi utilizzati durante la visita di studio. Questa guida fornirà una bibliografia di riferimento e i link per accedere ai webinar disponibili come podcast sui siti web delle partnership. Se necessario, e previa verifica della disponibilità delle aziende interessate, sarà possibile fornire i riferimenti dei referenti per la mobilità sostenibile.

4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	
4.1 Sviluppo della mobilità ciclistica: rafforzare la rete transfrontaliera di piste ciclabili	Non esiste al momento attuale un Biciplan transfrontaliero. I partner di progetto hanno bisogno di scambiare esperienze su questo mezzo di trasporto per progettare un piano di sviluppo che tenga conto delle migliori pratiche attuate su entrambi i lati del confine. L'interesse a collaborare riguarda, innanzitutto, la necessità di conoscere le azioni già in atto per ridurre i tempi di riproduzione di soluzioni efficaci in altri territori. In secondo luogo, sembra utile mettere in comune le competenze tecniche per soluzioni ulteriori, anche con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo armonioso dei territori su entrambi i lati del confine. L'elaborazione del "BICIPLAN transfrontaliero" sarà congiunta, con risorse umane di tutti i partner coinvolti e un unico principio guida che consiste nella diffusione e nella trasferibilità di soluzioni efficaci nel territorio transfrontaliero. Le informazioni digitalizzate saranno un prodotto open data franco-italiano, con il potenziale per il suo utilizzo e ulteriore sviluppo dopo la fine del progetto. L'esperienza aumenterà la capacità dei decisori delle amministrazioni coinvolte sulla necessità di usare formati comuni per la trasmissione e gestione dei dati. La raccolta ed elaborazione dati sarà fatta in collaborazione con l'Agence eco-mobilité, o tenendo conto di progetti precedenti su quell'area, al fine includere i dati relativi al tratto francese confinante con il territorio italiano e restituire un prodotto realmente transfrontaliero. Anche se il Programma ALCOTRA non mette a disposizione risorse finanziarie per consentire la realizzazione di investimenti infrastrutturali su larga scala, è tuttavia una fonte di finanziamento fondamentale per la realizzazione di investimenti pilota, dimostratori o complementari a quelli realizzati da ciascun partner con risorse nazionali; questi interventi sono fondamentali per introdurre soluzioni e sostenere azioni di mobilità sostenibile.
4.2 Completamento del percorso ciclabile lungo la Via Francigena	Il percorso proposto è fondamentale per la costruzione dell'itinerario verso la Francia e il Programma ALCOTRA offre l'opportunità di farlo sulla base di una strategia globale concordata con i partner francesi. Inoltre, è parte integrante di un più ampio progetto di realizzazione di una "bike area" che consente di attivare le misure e le sperimentazioni identificate nel BICIPLAN transfrontaliero (attività 4.1). Ciò significa che la zona interessata dall'intervento infrastrutturale diventerà un living lab della mobilità ciclabile, supportando la nascita di servizi correlati, replicabile in altri contesti dell'area ALCOTRA, e sarà oggetto di visita delle delegazioni organizzate durante il progetto (v. WP3). L'obiettivo è di contribuire a costruire un legame ciclabile tra le principali zone di influenza urbana dei territori dei partner, valorizzando il percorso della via Francigena già inserito nel Progetto di rete ciclabile di interesse regionale, sviluppato dalla Regione Piemonte.

4.3 Accesso al Polo dell'Arlysère in bicicletta	La stazione di Albertville è il "nodo di scambio multimodale" del territorio. Questo status implica un certo numero di opportunità e aree di sviluppo. In questo centro nevralgico convergono quindi tutti i trasporti urbani, extraurbani e scolastici. Di conseguenza, Arlysère ha deciso di far convergere verso questo punto tutte le piste ciclabili individuate nel piano regolatore della mobilità ciclistica. Questa decisione è giustificata dalla presenza di armadietti sicuri per le biciclette nella stazione e dai futuri sviluppi che faciliteranno gli spostamenti dei ciclisti. Grazie alla funzione multimodale del sito, gli utenti, in particolare quelli che arrivano in bicicletta, potranno fare carpooling, prendere il treno, gli autobus, ecc. e raggiungere così l'Italia.
4.4 Sviluppo di percorsi ciclabili (SMAPS)	Il carattere transfrontaliero risiede nella progettazione di un prodotto per la scoperta in bicicletta dei territori franco-italiani di AMICI, promosso attraverso una mappa turistica comune e una segnaletica comune. I percorsi hanno stazioni che collegano i territori
4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	Le esigenze sono le stesse da entrambi i lati del confine, le risposte possono essere diverse, a seconda dell'approccio e delle priorità di ciascun territorio. Partendo da una prima fase di ricognizione dei bisogni e dei servizi, da una parte e dall'altra della frontiera, si è deciso di sperimentare diverse modalità di organizzazione del trasporto a chiamata per poi valutare i costi e benefici e trarne dei modelli trasferibili, attraverso una fase finale di comparazione dei risultati, di lavoro su modelli di business e di comunicazione comune. È complicato per le autorità locali impegnarsi in uno schema con un alto livello di mobilitazione (sollecitazione di partner, cittadini, rappresentanti eletti) e un costo significativo, senza alcuna certezza di successo sul territorio. Con una partecipazione significativa da parte di ALCOTRA, i mezzi da mettere in campo e le somme da coinvolgere diventano più accessibili per la sperimentazione, prima che un risultato convincente porti a un impegno finanziario più forte da parte dei rappresentanti eletti. CMTO effettuerà l'analisi in collaborazione con tutti i partner e a nome dell'intero territorio di cooperazione.

4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	La fase di progettazione ha messo in evidenza che il carpooling nei territori assume forme molto diverse. In Italia, il carpooling non è regolamentato mentre in Francia le aziende interessate sono obbligate a inserire i loro dati in un sito pubblico, il registro del carpooling. In questo modo le autorità pubbliche hanno accesso ai dati sul carpooling, consentendo loro di individuare meglio le esigenze e le azioni da attuare, con ripercussioni diverse anche sulla responsabilità della collettività locale che se ne fa promotrice. Dai due lati della frontiera sono nati servizi che utilizzano piattaforme private (in Italia) o pubbliche e private (in Francia). Il servizio può poi trovare una veste diversa nei due paesi: per esempio, in Francia è molto più diffuso il percorso a fermate dove le persone interessate possono recarsi per chiedere un passaggio (tipo autostop, ma regolamentato da segnaletica e riconoscimento degli utenti tramite apposite targhe); in Italia, è molto più diffuso il carpooling organizzato attorno a comunità aziendali o territoriali, che si incontrano generalmente attraverso un'App e che trovano poi una visibilità attraverso una segnaletica dedicata. Ci sono poi servizi più adatti alla percorrenza di distanze medio-lunghe e servizi specificamente ideati per il pendolarismo. Infine, non mancano casi di carpooling spontaneo. Tutti questi elementi giustificano la necessità di un'azione comune di "allineamento" sullo stato del carpooling e la sperimentazione di servizi che possano offrire elementi al decisore che voglia supportare la diffusione di questa alternativa all'"autosolismo". Il progetto pilota transfrontaliero si basa su dati che evidenziano importanti flussi transfrontalieri (fonte: "aggiornamento delle indagini TRIA") che giustificano la ricerca di soluzioni per il miglioramento della mobilità di valico. L'area presenta, in generale, una fortissima domanda turistica, ma anche sistematica.
---	---

3.3 Autorizzazione amministrativa necessaria a condurre l'attività

	Saisir
0 Attività precedenti il deposito del dossier	
0.1 Attività precedenti il deposito del dossier	n/a
1 Governance e gestione amministrativa del progetto	
1.1 Governance e gestione amministrativa del progetto	n/a
1.2 Gestione finanziaria	n/a
1.3 Monitoraggio e valutazione	n/a
2 Comunicazione	

2.1 Comunicazione	n/a
2.2 Conferenza di lancio del progetto	n/a
2.3 Conferenza finale	n/a
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	
3.1 Muoversi diversamente: i tasselli del dibattito	Le mailing list saranno trattate nel rispetto del regolamento (UE) n. 2016/679 sulla protezione dei dati (GDPR) e in collaborazione con Responsabile della Protezione Dati di ciascun partner.
3.2 Mobility week ... in bicicletta	Le attività saranno realizzate nel rispetto del regolamento (UE) n. 2016/679 sulla protezione dei dati (GDPR) e in collaborazione con Responsabile della Protezione Dati di ciascun partner (in particolare per quanto riguarda le autorizzazioni all'utilizzo delle immagini).
3.3 Circoscrivere gli ostacoli al car-pooling per identificare le leve idonee alla sua implementazione	L'azione sarà impostata e realizzata nel rispetto del regolamento (UE) n. 2016/679 sulla protezione dei dati (GDPR) e in collaborazione con Responsabile della Protezione Dati di ciascun partner.
3.4 Amministratori e tecnici: scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	n/a
3.5 Mobilità scolastica: costruire delle alternative al trasporto dei genitori	n/a
3.6 La mobilità scolastica dei bambini e adolescenti: sperimentare	n/a
3.7 Un gioco numerico per sensibilizzare gli adolescenti alle sfide della mobilità durevole	n/a
3.8 Les imprese come vettore di mobilità durevole e di car-pooling	n/a
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	
4.1 Sviluppo della mobilità ciclistica: rafforzare la rete transfrontaliera di piste ciclabili	n/a
4.2 Completamento del percorso ciclabile lungo la Via Francigena	Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo Verifica assoggettabilità a VAS Dichiarazione di pubblica utilità e inserimento dell'opera nel PRGC Procedura di occupazione/esproprio
4.3 Accesso al Polo dell'Arlysère in bicicletta	Accordo dei comuni per i lavori sulle strade

4.4 Sviluppo di percorsi ciclabili (SMAPS)	n/a
4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	n/a
4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	n/a

3.4 Piano di lavoro – dettaglio di tutte le attività - Misure di comunicazione europea previste

	indicare per ogni attività le misure di comunicazione previste, se pertinente
0 Attività precedenti il deposito del dossier	
0.1 Attività precedenti il deposito del dossier	n/a
1 Governance e gestione amministrativa del progetto	
1.1 Governance e gestione amministrativa del progetto	Le riunioni di coordinamento e l'attività quotidiana di gestione del progetto non costituiscono momenti pubblici. Tuttavia, il Comitato di pilotaggio ha, tra i suoi compiti, la responsabilità di vegliare a che tutte le attività pubbliche del progetto e tutti i prodotti rispettino le misure di pubblicità europea. Inoltre, l'accompagnamento che sarà fatto tramite i social media anche alle attività di coordinamento tra i partner, farà menzione degli account di riferimento della programmazione europea con ciò assicurando sempre la visibilità del sostegno ricevuto dal finanziamento europeo.
1.2 Gestione finanziaria	n/a
1.3 Monitoraggio e valutazione	Il rapporto di valutazione finale (che di per sé potrebbe includere dati confidenziali o non divulgabili) sarà riassunto in una pubblicazione a scopo informativo, che riporterà il logo del Programma con l'emblema dell'Unione europea e il disclaimer "Co-finanziato dall'Unione europea".
2 Comunicazione	
2.1 Comunicazione	I partner apporranno il logo del Programma Alcotra e la dichiarazione sul sostegno dell'Unione europea in maniera visibile sui documenti e sui materiali per la comunicazione riguardanti l'attuazione dell'operazione, siano essi destinati al pubblico o ai partecipanti alle attività. In attuazione dell'art. 50 del Reg. 2021/1060, i partner rispetteranno le indicazioni tecniche per l'utilizzo del logo del Programma e delle misure delle targhe da apporre sulle attrezzature o della cartellonistica da installare sui luoghi in cui saranno realizzate interventi infrastrutturali.

2.2 Conferenza di lancio del progetto	In preparazione della conferenza di lancio, i partner di progetto inseriranno, sul loro sito web e sui social media, una breve descrizione del progetto, evidenziando il sostegno finanziario ricevuto dal Programma Alcotra. La descrizione del progetto sarà accompagnata dal logo del Programma con l'emblema dell'Unione europea e il disclaimer "Co-finanziato dall'Unione europea". La medesima veste grafica sarà utilizzata sui materiali di diffusione della conferenza (locandina, comunicato, programma). Nell'utilizzo dei social media per la comunicazione della conferenza si farà menzione degli account ufficiali del Programma Alcotra, del FESR e dell'Unione europea.
2.3 Conferenza finale	In preparazione della conferenza finale, i partner di progetto concluderanno le relazioni tecniche, i rapporti divulgativi e i diversi prodotti previsti, inserendo su tutti i supporti l'evidenza del sostegno finanziario ricevuto dal Programma Alcotra e il logo del Programma con l'emblema dell'Unione europea e il disclaimer "Co-finanziato dall'Unione europea". La medesima veste grafica sarà utilizzata sui materiali di diffusione della conferenza (locandina, comunicato, programma). Nell'utilizzo dei social media per la comunicazione della conferenza si farà menzione degli account ufficiali del Programma Alcotra, del FESR e dell'Unione europea.
3 Cambiare il paradigma: offrire nuove forme di mobilità.	
3.1 Muoversi diversamente: i tasselli del dibattito	Gli inviti a partecipare ai webinar saranno corredati dal logo del Programma e dell'UE e rispetteranno i requisiti di comunicazione del programma. Il prodotto finale sarà montato con una schermata finale che riporterà il logo del Programma e la menzione del sostegno dell'UE all'attività.
3.2 Mobility week ... in bicicletta	I partecipanti riceveranno informazioni sul progetto e sul programma, in modo che siano consapevoli che l'azione è realizzata con il sostegno dell'UE. I materiali informativi e i video realizzati e pubblicati riporteranno il logo del Programma e la menzione del sostegno dell'UE all'attività.
3.3 Circoscrivere gli ostacoli al car-pooling per identificare le leve idonee alla sua implementazione	I partecipanti riceveranno informazioni sul progetto e sul programma, in modo che siano consapevoli che l'azione è realizzata con il sostegno dell'UE. I video realizzati e pubblicati saranno montati con una schermata finale che riporterà il logo del Programma e la menzione del sostegno dell'UE all'attività.
3.4 Amministratori e tecnici: scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	Tutto il materiale formativo prodotto e gli inviti a partecipare alla formazione saranno corredati dal logo del Programma e dell'UE e rispetteranno i requisiti di comunicazione del programma. I prodotti riporteranno il logo del Programma e la menzione del sostegno dell'UE all'attività.
3.5 Mobilità scolastica: costruire delle alternative al trasporto dei genitori	Tutto il materiale informativo/formativo prodotto e gli inviti a partecipare alla formazione saranno corredati dal logo del Programma e dell'UE e rispetteranno i requisiti di comunicazione del programma. I prodotti riporteranno il logo del Programma e la menzione del sostegno dell'UE all'attività.

3.6 La mobilità scolastica dei bambini e adolescenti: sperimentare	I partner apporranno il logo del Programma Alcotra e la dichiarazione sul sostegno dell'Unione europea in maniera visibile sui documenti e sui materiali informativi e formativi,, siano essi destinati al pubblico o ai partecipanti alle attività. In attuazione dell'art. 50 del Reg. 2021/1060, i partner rispetteranno le indicazioni tecniche per l'utilizzo del logo del Programma e delle misure delle targhe da apporre sulle attrezzature o della cartellonistica da installare sui luoghi in cui saranno realizzate interventi su spazio pubblico.
3.7 Un gioco numerico per sensibilizzare gli adolescenti alle sfide della mobilità durevole	I partecipanti riceveranno informazioni sul progetto e sul programma, in modo che siano consapevoli che il gioco è realizzato con il sostegno dell'UE. I video realizzati e i materiali formativi riporteranno il logo del Programma e la menzione del sostegno dell'UE all'attività.
3.8 Les imprese come vettore di mobilità durevole e di car-pooling	I video realizzati e i materiali formativi riporteranno il logo del Programma e la menzione del sostegno dell'UE all'attività.
4 Sperimentazione di diverse modalità di mobilità sostenibile	
4.1 Sviluppo della mobilità ciclistica: rafforzare la rete transfrontaliera di piste ciclabili	I partner apporranno il logo del Programma Alcotra e la dichiarazione sul sostegno dell'Unione europea in maniera visibile sui documenti e sui materiali per la comunicazione riguardanti l'attuazione dell'operazione, siano essi destinati al pubblico o ai partecipanti alle attività. In attuazione dell'art. 50 del Reg. 2021/1060, i partner rispetteranno le indicazioni tecniche per l'utilizzo del logo del Programma e delle misure delle targhe da apporre sulle attrezzature o della cartellonistica da installare sui luoghi in cui saranno realizzate interventi infrastrutturali.
4.2 Completamento del percorso ciclabile lungo la Via Francigena	In attuazione dell'art. 50 del Reg. 2021/1060, i partner rispetteranno le indicazioni tecniche per l'utilizzo del logo del Programma e delle misure delle targhe da apporre sulle attrezzature o della cartellonistica da installare sui luoghi in cui saranno realizzate interventi infrastrutturali.
4.3 Accesso al Polo dell'Arlysère in bicicletta	In attuazione dell'art. 50 del Reg. 2021/1060, i partner rispetteranno le indicazioni tecniche per l'utilizzo del logo del Programma e delle misure delle targhe da apporre sulle attrezzature o della cartellonistica da installare sui luoghi in cui saranno realizzate interventi infrastrutturali.
4.4 Sviluppo di percorsi ciclabili (SMAPS)	In attuazione dell'art. 50 del Reg. 2021/1060, i partner rispetteranno le indicazioni tecniche per l'utilizzo del logo del Programma e delle misure delle targhe da apporre sulle attrezzature o della cartellonistica da installare sui luoghi in cui saranno realizzate interventi infrastrutturali. Tutti i lavori sul campo e i documentari evidenzieranno il sostegno dell'Unione europea.

4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	I partner apporranno il logo del Programma Alcotra e la dichiarazione sul sostegno dell'Unione europea in maniera visibile sui documenti e sui materiali per la comunicazione riguardanti l'attuazione dell'operazione, siano essi destinati al pubblico o ai partecipanti alle attività. In attuazione dell'art. 50 del Reg. 2021/1060, i partner rispetteranno le indicazioni tecniche per l'utilizzo del logo del Programma e delle misure delle targhe da apporre sulle attrezzature o della cartellonistica da installare sui luoghi in cui saranno realizzate interventi infrastrutturali.
4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	n/a

3.5 Gruppi target

	Gruppi destinatari / Target (selezionare tra le seguenti scelte proposte) Selezionare l'insieme di persone che beneficia dei risultati del progetto	Si è stato scelto "Altro" specificare	Indicare con precisione i gruppi destinatari (es. scuole elementari bilingue, esperti ambientali, ecc)
1	Amministrazioni e enti pubblici		Amministratori di tutti i comuni dei partner del progetto: 312 comuni della CMTO (inclusa UMVS), 39 comuni di Arlysère, 34 comuni della SMAPS, per un totale di 385 comuni. Si ipotizza il coinvolgimento diretto di almeno un 30% del totale.
2	Tecnici / Professionisti di settore		Tecnici e professionisti del settore facenti parte delle amministrazioni pubbliche coinvolte. Operatori del trasporto pubblico e privato.
3	Istituti scolastici o di formazione		10 scuole in Francia e 10 scuole in Italia (primaria e secondaria). (40 insegnanti)
4	Popolazione inferiore a 18 anni		800 studenti coinvolti nei progetti educativi con le 20 scuole (10 in Italia e 10 in Francia)
5	Cittadini		I cittadini potranno prendere parte alle manifestazioni pubbliche organizzate dai partner in occasione della settimana europea della mobilità sostenibile, e fruire dei contenuti pubblici sviluppati dal progetto e disponibili sui siti internet (es. video e mobility talks).

6	Imprese		Aziende e strutture socio-professionali raggiunte dalle attività di progetto: si stima possano essere circa 400; direttamente coinvolte circa il 20%.
7	Turisti		Target principale del WP 4.2

3.6 Prodotti

Lista dei prodotti del WP

[it] Activité	ID	[it] Type de livrable	[it] Unité	[it] Nom du livrable	Descrizione	[it] Valeur cible Total
0.1 Attività precedenti il deposito del dossier	163433	Servizio realizzato	Numero	0.1.1 Dossier di progetto	Elaborazione del progetto, predisposizione formulario di candidatura e caricamento su Synergie	1
1.1 Governance e gestione amministrativa del progetto	163434	Atelier / Gruppo di lavoro	Numero	1.1.1 Riunioni Comitato di Pilotaggio	Si ipotizzano 7 riunioni in presenza e almeno 12 riunioni on-line di coordinamento. Con la partecipazione dei partner territoriali e/o dei fornitori di servizi di volta in volta coinvolti	19
1.2 Gestione finanziaria	163435	Audit	Numero	1.2.1 Rapporti controllo I livello	Rapporti del controllore di primo livello	6
1.3 Monitoraggio e valutazione	163436	Sistema di monitoraggio	Numero	1.3.1 Valutazione tecnica dei risultati del progetto	Valutazione tecnica finale dei risultati del progetto svolta da un soggetto esterno	1

2.1 Comunicazione	16343 7	Servizio realizzato	Numero	2.1.1 Servizi di comunicazione a supporto del progetto nel suo insieme	Il piano di comunicazione individuerà i canali e gli strumenti più adatti: advertising; materiali a supporto dell'organizzazione di eventi (inviti, flyer, roll-up, locandine); redazionali; gadget e materiali promozionali.	3
2.2 Conferenza di lancio del progetto	16343 8	Conferenza / Seminario	Numero	2.2.1 Conferenza di lancio del progetto	Supporto all'organizzazione evento kick off	1
2.3 Conferenza finale	16343 9	Conferenza / Seminario	Numero	2.3.1 Conferenza finale	Supporto all'organizzazione evento finale	1
3.1 Muoversi diversamente: i tasselli del dibattito	16344 0	Materiale di comunicazione	Numero	3.1.1 Mobility talks	6 mobility talks in format webinaire, 3 la première année et 3 la troisième année MobilityTalks, video (completo e pillola)	6
3.2 Mobility week ... in bicicletta	16344 1	Servizio realizzato	Numero	3.2.1 Eventi Mobility week	Realizzazione di un'azione congiunta per promuovere l'uso della bicicletta nell'ambito della Settimana europea della mobilità.	2

3.3 Circoscrivere gli ostacoli al car-pooling per identificare le leve idonee alla sua implementazione	16344 2	Azione di comunicazione (media)	Numero	3.3.1 Azione di comunicazione sul carpooling	Azione di comunicazione sul carpooling con indagine contenente la descrizione del campione di popolazione target per ottenere dati affidabili, il modello di intervista da seguire, la compilazione dei risultati ottenuti e loro interpretazione	1
3.4 Amministratori e tecnici: scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	16344 3	Atelier / Gruppo di lavoro	Numero	3.4.1 Incontri di formazione/scambio	Incontri di formazione/scambio per amministratori e tecnici per scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	10
3.4 Amministratori e tecnici: scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	16344 4	Banca dati / Inventario	Numero	3.4.2 database transfrontaliero per collettività locali	Repertorio con i riferimenti della varie collettività territoriali e i loro servizi di mobilità dello spazio Alcotra portatori di buone pratiche (banche dati, persone referenti – mobility manager, buone pratiche).	1
3.4 Amministratori e tecnici: scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	16344 5	Studio / Ricerca / Metodologia	Numero	3.4.3 Linee guida transfrontaliere per decisori locali	Guida bilingue on-line e in formato cartaceo per amministratori e tecnici confrontati alle nuove direttive europee, alle leggi nazionali relative alla mobilità sostenibile e alla riduzione delle emissioni di CO2.	1

3.5 Mobilità scolastica: costruire delle alternative al trasporto dei genitori	16344 6	Banca dati / Inventario	Numero	3.5.1 Database transfrontaliero per le scuole	Repertorio con i riferimenti degli istituti scolastici persone referenti – mobility manager, buone pratiche.	2
3.5 Mobilità scolastica: costruire delle alternative al trasporto dei genitori	16344 7	Servizio realizzato	Numero	3.5.2 Piani di mobilità casa-scuola	Piani di mobilità scolastica finalizzati all'adozione delle misure di mobilità sostenibile le più appropriate	20
3.6 La mobilità scolastica dei bambini e adolescenti: sperimentare	16344 8	Atelier / Gruppo di lavoro	Numero	3.6.1 Servizi di animazione per le scuole	Servizi di animazione per le scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado per lo svolgimento dei progetti educativi e visite studio degli insegnanti e allievi	20
3.6 La mobilità scolastica dei bambini e adolescenti: sperimentare	16344 9	Attrezzature	Numero	3.6.2 Arredo urbano, verde e premi per le scuole	Arredo urbano, verde e premi per le scuole; questi strumenti sono necessari per l'implementazione dei progetti educativi sperimentali.	20
3.7 Un gioco numerico per sensibilizzare gli adolescenti alle sfide della mobilità durevole	16345 0	Software	Numero	3.7.1 Gioco digitale franco-italiano e kit pedagogico	Il gioco, corredato da un kit pedagogico, è uno strumento che permette sia di imparare ad usare modalità di mobilità dolce, sia a praticare la lingua italiana o francese, scoprendo i paesaggi tipici dei territori del progetto AMICI.	1
3.8 Les imprese come vettore di mobilità durevole e di car-pooling	16345 1	Banca dati / Inventario	Numero	3.8.2 Database transfrontaliero per imprese-organizzazioni	Database transfrontaliero per imprese-organizzazioni	1

3.8 Les imprese come vettore di mobilità durevole e di car-pooling	16345 2	Attrezzature	Numero	3.8.1 Piattaforma transfrontaliera per aziende/organizzazioni per spostamenti casa-lavoro	Piattaforma transfrontaliera per aziende/organizzazioni per spostamenti casa-lavoro	1
3.8 Les imprese come vettore di mobilità durevole e di car-pooling	16345 3	Servizio realizzato	Numero	3.8.3 Servizi di animazione per imprese-organizzazioni, formazione e visite studio	Servizi di animazione per imprese-organizzazioni, formazione e visite studio	20
4.1 Sviluppo della mobilità ciclistica: rafforzare la rete transfrontaliera di piste ciclabili	16345 4	Studio / Ricerca / Metodologia	Numero	4.1.1 BICIPLAN transfrontaliero	Piano di azione comune di sviluppo della mobilità ciclistica, coerente e integrativo della pianificazione dei partner	1
4.1 Sviluppo della mobilità ciclistica: rafforzare la rete transfrontaliera di piste ciclabili	16345 5	Cartografia	Numero	4.1.2 Carta franco-italiana degli itinerari	Dati informatici che comprendano la rappresentazione grafica dei percorsi nei formati più comuni da integrare nei principali portali di infomobilità	1
4.2 Completamento del percorso ciclabile lungo la Via Francigena	16345 6	Realizzazione di infrastruttura viaria	Chilometro	4.2.1 Pista ciclabile	Percorso ciclabile completo, di 7 km dal confine con Venaus fino al confine con il comune di Moncenisio + segnaletica dal comune di Moncenisio fino alla Francia.	7
4.3 Accesso al Polo dell'Arlysère in bicicletta	16345 7	Realizzazione di infrastruttura viaria	Chilometro	4.3.1 Itinerari ciclabili Hub stazione Albertville	Completamento della rete ciclabile attraverso interventi su vari percorsi (turistici, casa-lavoro, sportivi...)	5

4.4 Sviluppo di percorsi ciclabili (SMAPS)	163458	Realizzazione di infrastruttura viaria	Chilometro	4.4.1 Itinerario ciclabile Saint Genis	Questo itinerario costituisce un collegamento tra la Via Rhona e la futura Vélo Route des 5 lacs	2
4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	163459	Studio / Ricerca / Metodologia	Numero	4.5.1 Studio di ricognizione dei servizi di trasporto	Studio di ricognizione dei servizi di trasporto	1
4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	163460	Servizio realizzato	Numero	4.5.2 Implementazione di 3 servizi a chiamata - TAD (trasporto pubblico, sociale e turistico)		3
4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	163461	Studio / Ricerca / Metodologia	Numero	4.5.3 Studio giuridico transfrontaliero integrazione merci-passeggeri	approfondimento giuridico sulla possibile integrazione di servizi a domanda per il trasporto combinato persone e merci, per consentire tale attività in ambito transfrontaliero	1
4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	163462	Attrezzature	Numero	4.5.4 Piattaforma transfrontaliera per trasporto a chiamata (merci)	piattaforma aperta alle prenotazioni B2C, B2B e C2C	1
4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	163463	Attrezzature	Numero	4.5.5 Noleggio locker	Implementazione di sistemi di consegna e ritiro merci automatizzati	4
4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	163464	Studio / Ricerca / Metodologia	Numero	4.5.6 Sviluppo modello business del sistema trasporto persone/merci		1

4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	16346 5	Studio / Ricerca / Metodologia	Numero	4.6.1 Studio giuridico transfrontaliero carpooling		1
4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	16346 6	Cartografia	Numero	4.6.2 Mappatura transfrontaliera servizi, operatori e piattaforme carpooling		1
4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	16346 7	Servizio realizzato	Numero	4.6.3 Sperimentazione carpooling aziendali e integrazione piattaforme in ottica MaaS	Implementazione di 3 progetti pilota sul carpooling	3
4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	16346 8	Attrezzature	Numero	4.6.4 Fermate per carpooling		10

3.7 Localizzazione delle attività situate nell'area del programma

Lista delle attività e della zona del programma

Attività	Localizzazioni nella zona del programma
0.1 Attività precedenti il deposito del dossier	+ Torino + Savoie
1.1 Governance e gestione amministrativa del progetto	+ Torino + Savoie
1.2 Gestione finanziaria	+ Savoie + Torino
1.3 Monitoraggio e valutazione	+ Savoie + Torino
2.1 Comunicazione	+ Torino + Savoie

2.2 Conferenza di lancio del progetto	+ Torino
2.3 Conferenza finale	+ Savoie
3.1 Muoversi diversamente: i tasselli del dibattito	+ Savoie + Torino
3.2 Mobility week ... in bicicletta	+ Savoie + Torino
3.3 Circoscrivere gli ostacoli al car-pooling per identificare le leve idonee alla sua implementazione	+ Savoie + Torino
3.4 Amministratori e tecnici: scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	+ Savoie + Torino I destinatari sono tutti i comuni delle amministrazioni partner del progetto, ovvero: 312 comuni della CMT0, 39 comuni di Arlysère, 34 comuni della SMAPS, ovvero 385 comuni in totale.
3.5 Mobilità scolastica: costruire delle alternative al trasporto dei genitori	+ Savoie + Torino 10 scuole in Francia e 10 scuole in Italia, Totale 40 classi, 800 ragazzi, 40 insegnanti
3.6 La mobilità scolastica dei bambini e adolescenti: sperimentare	+ Savoie + Torino
3.7 Un gioco numerico per sensibilizzare gli adolescenti alle sfide della mobilità durevole	+ Savoie + Torino
3.8 Les imprese come vettore di mobilità durevole e di car-pooling	+ Savoie + Torino
4.1 Sviluppo della mobilità ciclistica: rafforzare la rete transfrontaliera di piste ciclabili	+ Savoie + Torino
4.2 Completamento del percorso ciclabile lungo la Via Francigena	Il percorso completo si origina dal Moncenisio. Le azioni specifiche del progetto coinvolgono in particolare il Comune di Novalesa, dal confine con Venaus fino al confine con il Comune di Moncenisio, per un totale di circa 7 km.
4.3 Accesso al Polo dell'Arlysère in bicicletta	+ Savoie

4.4 Sviluppo di percorsi ciclabili (SMAPS)	+ Savoie
4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	+ Savoie + Torino
4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	+ Savoie + Torino

Lista delle attività dei fuori zona coperta dal programma ma appartenendo al territorio dell'UE

Attività	Localizzazioni fuori zona coperta dal programma ma appartenendo al territorio dell'UE
0.1 Attività precedenti il deposito del dossier	
1.1 Governance e gestione amministrativa del progetto	
1.2 Gestione finanziaria	
1.3 Monitoraggio e valutazione	
2.1 Comunicazione	
2.2 Conferenza di lancio del progetto	
2.3 Conferenza finale	
3.1 Muoversi diversamente: i tasselli del dibattito	
3.2 Mobility week ... in bicicletta	
3.3 Circoscrivere gli ostacoli al car-pooling per identificare le leve idonee alla sua implementazione	
3.4 Amministratori e tecnici: scambiare e costruire un bagaglio di sapere e conoscenze comuni sulle forme di mobilità durevole e la loro implementazione	
3.5 Mobilità scolastica: costruire delle alternative al trasporto dei genitori	
3.6 La mobilità scolastica dei bambini e adolescenti: sperimentare	
3.7 Un gioco numerico per sensibilizzare gli adolescenti alle sfide della mobilità durevole	

3.8 Les imprese come vettore di mobilità durevole e di car-pooling	
4.1 Sviluppo della mobilità ciclistica: rafforzare la rete transfrontaliera di piste ciclabili	
4.2 Completamento del percorso ciclabile lungo la Via Francigena	
4.3 Accesso al Polo dell'Arlysère in bicicletta	
4.4 Sviluppo di percorsi ciclabili (SMAPS)	
4.5 Sviluppo del trasporto a domanda delle persone e delle merci: ideazione di strumenti condivisi e servizi per migliorare l'efficacia questo modo di trasporto	
4.6 Sviluppo del carpooling e soluzioni innovative, cittadini e imprese	

Importo in fuori zona coperta dal programma ma appartenendo al territorio dell'UE :: 0,00 €

20% programmato FESR: 477 940,00 €

4. Output del progetto

4.1 Indicatori del progetto

Gruppo di indicatori: OS 2.8 output

Indicatori		Previsione	Indicare brevemente come il progetto contribuisce agli indicatori selezionati
Indicatori specifici dell'asse			
Strategie e piani d'azione sviluppati congiuntamente	Quantitativo	1 (Strategie / Piani di azione)	Piano di azione comune di sviluppo della mobilità ciclistica, coerente e integrativo della pianificazione strategica dei partner e che tiene conto degli interventi necessari identificati congiuntamente: sicurezza, biciclette elettriche, segnaletica (compresi confronto e omogeneizzazione della segnaletica ciclabile transfrontaliera per non disorientare troppo l'utente/turista che passa da uno Stato all'altro, l'indicazione della distanza dalle principali destinazioni in bicicletta, parcheggi o punti di noleggio, negozi, ...), ideazione di servizi specifici (officine itineranti per la riparazione delle biciclette) e definizione di un linguaggio comune per rafforzare l'offerta ciclistica e la visibilità dei servizi sul territorio transfrontaliero. Il piano d'azione includerà: un'analisi delle possibili fonti di finanziamento, pubbliche e private, per la realizzazione degli interventi identificati; uno studio delle ricadute dello sviluppo della mobilità ciclabile a livello transfrontaliero su: salute, turismo, traffico, incidenti.
Azioni pilota sviluppate congiuntamente e attuate nell'ambito di progetti	Quantitativo	7 (Azioni pilota)	3 azioni pilota sviluppate congiuntamente e attuate nell'ambito del progetto sul trasporto a chiamata (TAD)/persone. 1 azione pilota sviluppata congiuntamente e attuata nell'ambito del progetto sull'integrazione merci-persone. 3 azioni pilota sviluppate congiuntamente e attuate nell'ambito del progetto sul carpooling. Tutte le azioni pilota proposte prevedono, ciascuna sulla base delle sue caratteristiche, la condivisione di procedure, strumenti e il trasferimento di pratiche. Sono da prevedere 7 rapporti di attuazione in merito alle diverse azioni

Gruppo di indicatori: OS 2.8 risultato

Indicatori		Previsione	Indicare brevemente come il progetto contribuisce agli indicatori selezionati
Indicatori specifici dell'asse			
Strategie e piani d'azione congiunti adottati da organizzazioni	Quantitativo	1 (Strategie / Piani di azione)	Il Biciplan transfrontaliero sarà un piano d'azione che verrà formalizzato attraverso il suo recepimento delle strategie di sviluppo di ciascun territorio, (PUMS/Biciplan per la CMTO, Schéma directeur cyclable du territoire per SMAPS e Arlysère). Il BICIPLAN deve essere approvato dall'insieme dei partner del progetto

4.2 Sostenibilità del progetto

I piani strategici e regolatori della mobilità e dello sviluppo sostenibile dei territori e delle amministrazioni partner del progetto AMICI sono alla base degli approcci promossi dal progetto e costituiscono lo sfondo e il quadro normativo delle azioni implementate. Pertanto, una volta testate e validate nell'ambito del progetto AMICI, tali azioni possono essere riprese e proposte ai decisori per essere inserite nell'attività ordinaria di pianificazione e gestione dei servizi di mobilità delle amministrazioni partner o delle loro agenzie.

Ad esempio, i risultati e i prodotti delle azioni del WP3, volte a sostenere un cambiamento di paradigma nei comportamenti individuali in materia di mobilità, declinate tenendo conto della dimensione transfrontaliera, saranno utilizzati dalle amministrazioni partner del progetto nelle loro azioni a favore della mobilità sostenibile nei rispettivi territori. Le metodologie di lavoro e i prodotti, valutati come particolarmente efficaci nell'ambito del monitoraggio del progetto AMICI, saranno integrati nelle diverse cassette degli attrezzi previste dal progetto e in quelle utilizzate dai partner nelle rispettive attività istituzionali. L'adesione di comuni, scuole, aziende e associazioni alle attività che li riguardano nel WP3 e WP4 sarà monitorata; questo monitoraggio permetterà di valutare il livello di adesione di questi attori sociali agli approcci proposti e alle nuove forme di mobilità sperimentate e implementate in modo pilota. Sulla base dei risultati ottenuti e del grado di soddisfazione degli utenti, sarà possibile capire, insieme ai Comuni, alle scuole e alle aziende, come sostenere i servizi istituiti nel tempo e quali risorse finanziarie mobilitare a livello dei Comuni o delle aziende.

Allo stesso modo, i database costruiti durante il WP 3 che raccolgono i referenti di vari attori sociali e stakeholder intorno alla mobilità sostenibile nei principali gruppi target (amministratori e tecnici dei comuni, scuole, aziende e associazioni) sono altrettanti vettori di trasferibilità dei risultati e degli strumenti del progetto e quindi del loro utilizzo oltre la conclusione del progetto.

Anche per il WP 4, l'implementazione di diverse forme di mobilità alternativa verrà effettuata all'interno di un quadro giuridico nazionale e transfrontaliero e sulla base di un inventario della situazione esistente (ad esempio, infrastrutture, piattaforme digitali) al fine di garantire la loro fattibilità. La valutazione a cui saranno sottoposti dopo la sperimentazione prevista permetterà, anche in questo caso, di individuare le leve concrete per la loro continuazione oltre la conclusione del progetto.

Le azioni per incoraggiare l'uso della bicicletta negli spostamenti quotidiani e/o turistici, così come lo sviluppo del BICIPLAN transfrontaliero, prevedono l'individuazione di fonti di finanziamento pubbliche e private per il mantenimento di azioni a corollario di quelle riguardanti le infrastrutture. Nel caso delle infrastrutture, i partner si impegnano a garantire il finanziamento delle operazioni realizzate per un periodo di 5 anni, dopo il pagamento del saldo del progetto, come previsto dall'articolo 65 del Regolamento UE 1060/2021. Oltre alla realizzazione di nuovi tratti di piste ciclabili, sarà garantita la manutenzione delle infrastrutture, attraverso un impegno dei partner e dei Comuni coinvolti.

Le sperimentazioni relative al trasporto a domanda sono anch'esse soggette a monitoraggio e valutazione, che dovrebbero consentire alle amministrazioni partner di integrare questo tipo di servizio nell'offerta esistente, in base ai risultati ottenuti e al grado di soddisfazione degli utenti.

La sperimentazione di un servizio di trasporto pubblico che integri passeggeri e pacchi merci è, come le altre, soggetta a monitoraggio e valutazione, ma soprattutto alla fattibilità economica e commerciale con gli operatori dei servizi di trasporto individuati. In questo caso, dopo un periodo di sperimentazione, si tratterà di capire a quali condizioni (in termini di frequenza, numero di pacchi, percorsi, ecc.) questo tipo di servizio sarà, se non redditizio, almeno finanziariamente sostenibile. La fattibilità economica, se verificata, è infatti l'argomento di base che spinge le amministrazioni pubbliche a sollecitare gli operatori del trasporto privato a istituire questo tipo di servizio per raggiungere le aree scarsamente servite.

Sulla base dello stesso approccio e della stessa metodologia di monitoraggio/valutazione, al termine della fase di sperimentazione l'azione di carpooling sarà valutata dal punto di vista della sua fattibilità economica e rilevanza operativa, al fine di individuare le leve economiche che ne consentano la continuazione da parte di attori privati o pubblici/privati.

5. Costi semplificati

	Opzione costi per il personale – Tasso forfettario	Opzione costi per il personale – Costi reali	Texte libre
Città metropolitana di Torino	.		
Unione Montana Valle Susa	.		
Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	.		
Communauté d'Agglomération Arlysère	.		

6. Entrate

6.1 Entrate generate durante l'attuazione del progetto

	Il progetto genera delle entrate nel corso dell'attuazione ?	Se sì, precisare	Stima delle entrate
Città metropolitana di Torino	NO		
Unione Montana Valle Susa	NO		
Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	NO		
Communauté d'Agglomération Arlysère	NO		

6.2 Entrate generate dopo la conclusione del progetto

	Il progetto genera delle entrate successivamente alla conclusione del progetto?	Se sì, precisare	Stima delle entrate
Città metropolitana di Torino	NO		
Unione Montana Valle Susa	NO		
Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	NO		
Communauté d'Agglomération Arlysère	NO		

6.3 Altri co-finanziamenti

	I cofinanziamenti richiesti coprono un periodo corrispondente a quello di attuazione e le sole spese ammissibili del progetto ?	Se no, precisare
Città metropolitana di Torino	OUI	

Unione Montana Valle Susa	OUI	
Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	OUI	
Communauté d'Agglomération Arlysère	OUI	

7. Integrazione del progetto nell'ambito di riferimento

7.1 Capitalizzazione e trasferibilità degli output del progetto

	Choix	Precisare
Il progetto propone il riutilizzo di una o più metodologie già sviluppate da un altro progetto CTE?	SI	Sì, il progetto AMICI si basa sulle metodologie di indagine sviluppate nell'ambito del progetto Co&Go per quanto riguarda l'uso o il ricorso al carpooling per gli spostamenti quotidiani o per gli spostamenti di breve distanza verso le attrazioni turistiche durante il WE. Inoltre, riprende e modifica il concetto di Mobility talk del progetto Mobilab. In entrambi i casi, e sulla base dell'esperienza fatta in questi due progetti, queste due metodologie/strumenti saranno migliorati e sistematizzati per avere : - uno schema di indagine che possa essere utilizzato su entrambi i lati del confine e che, per quanto possibile, consenta di confrontare i dati con altre indagini esistenti nell'area di Alcotra o in altri progetti Eusalp; - un formato di webinar utilizzabile da entrambi i lati del confine, con argomenti e temi chiaramente identificati che consentano di trasferirli come prodotti finiti alle agenzie nazionali o regionali che lavorano su politiche e strategie di mobilità sostenibile.
Il progetto propone il riutilizzo di uno o più risultati già raggiunti da un altro progetto CTE?	SI	Sì, il progetto AMICI parte dall'escape game prodotto nel progetto Mobilab e lo trasforma in un gioco digitale bilingue per adolescenti. In definitiva, si tratta di un gioco e di un prodotto educativo sui temi della mobilità sostenibile, che valorizza i paesaggi e i luoghi del patrimonio dell'area di progetto. Allo stesso modo, il progetto Amici si baserà sull'esperienza del trasporto a domanda sviluppata come azione pilota nel progetto Mobilab, per applicarla ad altri contesti.
Una o più metodologie del progetto potrebbero essere utilizzate e/o trasferite ad altri progetti CTE? (indicare la metodologia in questione, la tipologia del progetto e/o il settore d'intervento al quale trasferire la metodologia e la tipologia di partner potenzialmente interessato/i)	NO	

Uno o più risultati del progetto potrebbero essere utilizzati e/o trasferiti ad altri progetti CTE? (indicare il risultato in questione, la tipologia del progetto e/o il settore d'intervento al quale trasferire il risultato e la tipologia di partner potenzialmente interessato/i)	SI	Il progetto Amici mira a produrre diversi prodotti bilingue: conferenze sulla mobilità sotto forma di webinar, webinar di formazione bilingue per amministratori e tecnici degli enti locali francesi e italiani nell'area del progetto, webinar bilingue per i mobility manager delle aziende. Tutti questi prodotti, o risultati tangibili del progetto Amici, saranno disponibili in modalità podcast e potranno essere trasmessi, a richiesta, ad altri attori del territorio dell'Alcotra o di ESUALP. È possibile trasmetterli su richiesta ad altri programmi come Med.
---	----	--

7.2 Collegamenti con le strategie e politiche europee, nazionali, regionali e locali

	Choix	Precisare
Strategia macro-regionale alpina		
Impegnarsi a bilanciare la protezione dell'ambiente e lo sviluppo economico nonostante il contesto della crisi sanitaria del Covid-19	SI	La Rete delle Università per lo Sviluppo Sostenibile (RUS), in uno studio (https://www.unito.it/comunicati_stamp/ripresa-post-lockdown-ecco-come-il-covid-19-cambiera-la-mobilita-verso-le) che ha analizzato il comportamento di 85.000 persone, ha evidenziato come, a causa della pandemia, il trasporto pubblico sia il mezzo che ha subito il maggior calo in termini percentuali favorendo la preferenza per l'automobile privata e in misura più marginale per la mobilità attiva (a piedi, in monopattino o in bici). Il progetto AMICI, proponendo lo sviluppo di diverse forme di mobilità alternativa, sarà in grado di affrontare due scenari : un contesto di progressivo superamento della crisi pandemica, con una valorizzazione importante del trasporto pubblico e del carpooling, oltre che della mobilità attiva; oppure un contesto in cui il livello dei contagi, attraverso nuove varianti, rimarrà elevato, con una maggiore valorizzazione della mobilità ciclabile, ma anche con una migliore offerta e gestione dei mezzi del trasporto pubblico, attraverso lo sviluppo delle piattaforme.

Accelerare l'attuazione dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile e dell'Accordo di Parigi	SI	L'Agenda per lo sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, firmata nel 2015, stabilisce 17 obiettivi da raggiungere entro il 2030. Il decennio d'azione 2020-2030 è caratterizzato da una mobilitazione di tutti i livelli decisionali: globale, locale - cioè città e autorità locali - e individuale. Le priorità del decennio comprendono la lotta ai cambiamenti climatici, la riduzione dell'impatto negativo delle città pro capite, con particolare attenzione alla qualità dell'aria, ma anche la necessità di rendere le città più resilienti garantendo, entro il 2030, « l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolar ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni di vulnerabilità, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani (ob. 11)» CMTO ha approvato nel dicembre 2022 le linee di indirizzo per la costruzione dell'Agenda metropolitana per lo sviluppo sostenibile, intesa come dispositivo di integrazione e orientamento degli strumenti vigenti e/o in corso di adozione, come lo stesso Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/risorse/ambiente/dwd/agenda-metropolitana/linee-indirizzo.pdf Il progetto AMICI tiene conto di questi obiettivi e indirizzi a livello locale attraverso il suo partenariato e intende contribuire alla diffusione di comportamenti virtuosi e alla realizzazione della mobilità come servizio multimodale accessibile al maggior numero di persone. Il progetto AMICI tiene conto di questi obiettivi a livello locale attraverso il suo partenariato e intende contribuire alla diffusione di comportamenti virtuosi e alla realizzazione della mobilità come servizio multimodale accessibile al maggior numero di persone.
Preservare la biodiversità alpina e prevenire l'esposizione ai rischi naturali legati al cambiamento climatico	SI	La promozione di forme e modalità di mobilità sostenibili e l'attuazione di azioni pilota su scala locale che favoriscano l'uso della bicicletta negli spostamenti quotidiani, il ricorso al carpooling o al trasporto su richiesta sono alternative in grado di ridurre il livello di CO2 di cui è responsabile la mobilità basata sull'uso di veicoli individuali. In questa prospettiva, e sulla sua stessa scala, le azioni del progetto AMICI contribuiscono alla riduzione delle emissioni di CO2 nell'atmosfera e quindi al cambiamento climatico.

Accelerare la transizione energetica nella regione alpina	SI	Il progetto concorre a ridurre i consumi energetici legati all'utilizzo di modalità di trasporto motorizzate - che per il 91% del totale sono alimentate a petrolio - e a creare e consolidare posti di lavoro (come le figure dei mobility manager e dei change agent) in un settore "circolare" dell'economia legato al turismo e al commercio di prossimità. Inoltre formerà amministratori e tecnici dei territori transalpini sulle strategie di sviluppo della mobilità elettrica e della mobilità a idrogeno, attraverso la collaborazione con il Team Idrogeno istituito dalla Regione Piemonte, e valorizzando i risultati del progetto Interreg Alpine Space ASP0100097 "H2MA", Green Hydrogen Mobility for Alpine Region Transportation di cui CMTO è partner.
Sviluppare soluzioni di trasporto e mobilità sostenibile	SI	La strategia Eusalp si basa su 3 politiche tematiche principali e una trasversale; tra le politiche tematiche trasversali, la mobilità e la connettività, che mira a un'accessibilità interna ed esterna sostenibile per tutti. Questa misura riguarda sia l'implementazione di modalità di trasporto sostenibili che la connettività digitale nell'intero spazio alpino. Il gruppo di azioni 4 si occupa della promozione dell'intermodalità e dell'interconnessione dei modi di trasporto merci e passeggeri. Il progetto AMICI, grazie alle azioni culturali e di cambio di paradigma proposte nel WP3, contribuisce attivamente alla diffusione di questo tema tra gli attori sociali dell'area dell'Alcotra; permette inoltre di consolidare la necessaria connettività di tutti i mezzi di trasporto per garantire una continuità di servizio e prepara il terreno per la promozione della mobilità come servizio. Il progetto AMICI non pretende, e non può, fornire le infrastrutture necessarie, ma contribuisce all'implementazione di reti ciclabili, sistemi di carpooling e trasporto su richiesta, rafforzando così la rete di trasporto nei territori dello spazio Alcotra.
Stimolare la transizione verso un turismo sostenibile in tutte le stagioni	SI	Le sperimentazioni previste nel WP4 si indirizzano anche al target turisti, offrendo soluzioni alternative alla scoperta del territorio con la propria autovettura individuale e anche verso zone poco servite dal trasporto pubblico.
Stimolare la produzione, la trasformazione e il consumo dei prodotti locali di montagna nella regione alpina attraverso la filiera corta	N/A	

Educare i giovani alla cultura della montagna e permettere loro di partecipare allo sviluppo sostenibile della regione alpina	SI	Il progetto AMICI non contribuisce direttamente all'educazione dei giovani alla cultura della montagna, ma attraverso le azioni del WP3, che si rivolgono direttamente alle classi giovani della popolazione (scolari e adolescenti), contribuisce a renderli consapevoli dell'urgenza dello sviluppo di una mobilità più sostenibile, che si traduce anche in una maggiore qualità della progettazione dello spazio pubblico. In questa prospettiva, il progetto AMICI dovrebbe fornire alle giovani generazioni una base di conoscenze coerenti con i temi dello sviluppo sostenibile e invitarli ad adottare modalità di spostamento più consapevoli e rispettose dell'ambiente. Inoltre, lo strumento educativo che verrà sviluppato in forma digitale, mira non solo a trasmettere informazioni e concetti su modalità di spostamento alternative e sulla mobilità intesa come servizio, ma anche a calare il giovane utente nel contesto del territorio transfrontaliero, in modo da accompagnarlo nella sua scoperta. Si tratta, quindi, di uno strumento che mira anche a sensibilizzare i giovani sugli aspetti più fragili del territorio, aiutandoli a riflettere su come i loro comportamenti quotidiani possano contribuire allo sviluppo sostenibile della regione alpina, e a riconoscerne l'identità.
Fare della regione alpina un laboratorio modello per la governance multilivello	N/A	
European Green Deal		
Aria e acqua pulite, un suolo sano e biodiversità	N/A	
Edifici rinnovati ed efficienti dal punto di vista energetico	N/A	
Cibo sano e a prezzi accessibili	N/A	
Più trasporti pubblici	SI	Tutti gli studi scientifici disponibili dimostrano che i trasporti contribuiscono in larga misura alle emissioni di gas serra, ma anche all'inquinamento atmosferico, soprattutto nelle aree urbane (polveri sottili). È stato dimostrato che questi fattori hanno un effetto diretto sulla salute delle popolazioni urbane e un impatto negativo sulle emissioni di gas serra e sul bilancio del carbonio. Il Green Deal europeo mira a ridurre le emissioni di gas serra e a migliorare la salute delle persone, oggi e in futuro. Nell'ambito del Green Deal, la transizione verso questi obiettivi prevede la trasformazione del parco auto e l'accesso ai servizi di trasporto per tutti. Il Green Deal mira a ridurre le emissioni delle auto del 55% (rispetto ai livelli del 1990) entro il 2030 e a raggiungere le emissioni zero delle nuove auto entro il 2035. Il progetto Amici, proponendo azioni di promozione della mobilità dolce e sostenibile e l'implementazione di servizi di trasporto alternativi all'uso dell'auto individuale (bicicletta, carpooling, trasporto su richiesta), contribuisce a livello progettuale agli obiettivi del Green Deal e mostra come ogni individuo possa muoversi riducendo il proprio impatto sull'ambiente.

Energia più pulita e innovazione tecnologica pulita d'avanguardia	N/A	
Prodotti che durano più a lungo, che possono essere riparati, riciclati e riutilizzati	N/A	
Posti di lavoro adeguati e formazione delle competenze per la transizione	N/A	
Un'industria competitiva e resiliente a livello globale	N/A	
Strategia dell'UE per la gioventù 2019-2027		
Promuovere il senso di appartenenza dei giovani al progetto europeo e costruire un ponte tra l'UE e i giovani, al fine di riconquistare la loro fiducia ed accrescerne la partecipazione.	SI	Il progetto AMICI contribuisce in parte a questo obiettivo che, nel quadro della strategia europea per i giovani, corrisponde piuttosto al concetto di coinvolgimento dei giovani nei dibattiti della società e nella vita politica dell'UE per definire i suoi orientamenti futuri. Tuttavia, il progetto coinvolge direttamente bambini e ragazzi italiani e francesi in diverse attività. In questo contesto, saranno portati a confrontarsi, a riflettere sulle questioni sollevate dalla mobilità e dal suo impatto sull'ambiente, ad acquisire conoscenze che permettano loro di fare scelte di mobilità in totale autonomia. Inoltre, partecipare in prima persona alle attività di un progetto finanziato direttamente dai fondi europei FESR permette ai giovani di toccare con mano l'azione dell'UE e di verificarne le implicazioni sui loro contesti di vita e sui loro territori.
Creare condizioni che consentano ai giovani di realizzare il loro potenziale nelle zone rurali.	SI	I giovani delle aree rurali hanno spesso difficoltà ad accedere alle informazioni, ai servizi o semplicemente agli istituti di istruzione e formazione che corrispondono alle loro aspirazioni. Una delle leve per risolvere la distanza che li separa da queste risorse per il loro sviluppo personale e individuale è l'accesso ai trasporti a un prezzo ragionevole e il più vicino possibile alle loro case. Il progetto AMICI, proponendo metodi di mobilità sostenibile sviluppati con i comuni di tutte le dimensioni, contribuisce, attraverso azioni pilota, a rafforzare la rete di trasporto disponibile in un territorio e avvia quello che potrebbe essere lo sviluppo nel campo del concetto di mobilità come servizio, che in futuro dovrebbe facilitare l'interconnessione dei territori.
Garantire un mercato del lavoro accessibile con opportunità che conducano alla creazione di posti di lavoro di qualità per tutti i giovani.	N/A	
Rafforzare la partecipazione democratica e l'autonomia e fornire spazi dedicati ai giovani in tutti i settori della società.	N/A	

Realizzare una società in cui tutti i giovani siano attivi, istruiti e in grado di fare la differenza nella loro vita quotidiana.	SI	Il progetto AMICI coinvolge direttamente i bambini e i giovani in diverse attività. Queste attività hanno tutte una base comune, quella di evidenziare i problemi posti dai trasporti all'ambiente e la necessità di porvi rimedio entro il 2030. Allo stesso modo, il progetto offre ai giovani l'opportunità di mettersi in gioco e di sperimentare altre forme di mobilità nella loro vita quotidiana e in base alla loro età. Le conoscenze e le pratiche che scopriranno attraverso il progetto dovrebbero quindi consentire loro di essere consapevoli degli aspetti ambientali della mobilità e dei trasporti e, di conseguenza, di fare scelte consapevoli.
Si prega di indicare all'interno di quali strategie europee o nazionali non sopra-citate, regionali o locali si inserisce il progetto		
Si prega di indicare all'interno di quali strategie europee o nazionali non sopra-citate si inserisce il progetto	SI	Strategia UE per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro - 9.12.2020 Libro Verde della Commissione UE - Verso una nuova cultura della mobilità urbana, 25/09/2007, Libro Bianco della Commissione UE - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti. Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, 28/03/2011 Risoluzione del Parlamento europeo sul piano d'azione per promuovere il trasporto ferroviario transfrontaliero e su lunga distanza di passeggeri, Green Deal – Comunicazione 640/2019 Trattato del Quirinale, in particolare in riferimento agli articoli 10 sulla cooperazione transfrontaliera e 6.5 che riconosce il ruolo significativo della mobilità nel perseguimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, del Green Deal europeo e del contrasto ai cambiamenti climatici.
Si prega di indicare all'interno di quali strategie regionali o locali si inserisce il progetto	SI	Piano qualità dell'aria Regione Piemonte – marzo 2019 Piano dei trasporti della Regione Piemonte - 2018 Piano Urbano della mobilità sostenibile, CMTO Piano regolatore Arlysère Piano Territoriale Clima-Energia (PCAET Arlysère) -2017 Schema di coerenza territoriale dell'Arlysère (SCoT) Piano di Coerenza Territoriale per l'Avant Pays Savoyard (SCoT) Piano regolatore della mobilità ciclistica Avant Pays Savoyard 2021 TEPOS Territorio ad energia positiva 2020

7.3 Principi orizzontali

	Choix	Precisare
Pari opportunità tra uomini e donne		
Il progetto dimostra un forte impegno verso il principio di uguaglianza tra uomini e donne?	SI	La sottorappresentazione* delle donne nelle posizioni decisionali chiave è ben nota in Francia come in Italia; allo stesso modo, i problemi inerenti alla condizione femminile nelle aree rurali o nei quartieri svantaggiati delle grandi e medie città non sono sempre presi in considerazione, a causa dell'invisibilità" o "assenza" di questa parte della popolazione nei servizi pubblici. Per quanto riguarda la mobilità e in particolare l'implementazione di servizi di mobilità sostenibile, i partner del progetto AMICI, consapevoli di questa problematica, faranno attenzione nell'implementazione delle azioni del progetto (sondaggi, micro-trottoir, interviste, formazione di funzionari eletti e insegnanti, gamma di azioni pilota di mobilità) a garantire una rappresentanza equilibrata di donne e uomini, al fine di ottenere una reale rappresentazione dei bisogni di tutti gli utenti. *Il recente sondaggio pubblicato dal Consiglio superiore per l'uguaglianza tra donne e uomini sul coinvolgimento delle donne nella vita locale e sulla prossimità dell'azione politica mostra che le donne sono sottorappresentate nelle posizioni decisionali chiave degli organismi intercomunali (circa il 12%).
Il progetto mira o contribuisce a colmare il divario di genere nel mercato del lavoro?	N/A	
Il progetto mira o contribuisce a colmare il divario salariale e pensionistico tra i sessi?	N/A	
Il progetto mira o contribuisce a sfidare gli stereotipi di genere?	N/A	
Pari opportunità e non discriminazione		
Il progetto garantisce il rispetto dei diritti delle persone con disabilità in conformità con la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità?	N/A	
Il progetto mira o contribuisce ad aumentare l'accessibilità per le persone con disabilità agli ambienti costruiti e virtuali, alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), ai beni e ai servizi?	N/A	
Il progetto mira o contribuisce allo sviluppo di condizioni di vita indipendenti e al rafforzamento dei servizi basati sulla comunità per le persone con disabilità?	SI	Il diritto all'autonomia è uno dei principi della Convenzione sui diritti delle persone con disabilità. Questo diritto è spesso compromesso dalle modalità di accesso ai servizi di trasporto pubblico. Il progetto AMICI intende, attraverso l'attività 4.5 dedicata all'implementazione di un servizio di trasporto su richiesta, sperimentare un servizio di trasporto su richiesta solidale per le persone più vulnerabili. La sperimentazione permetterà di determinare a quali condizioni e come questo tipo di servizio possa essere garantito e trasferito ad altri contesti di fragilità.

Il progetto mira o contribuisce a combattere tutte le forme di discriminazione nell'occupazione, nell'istruzione, nell'assistenza sanitaria e nell'alloggio?	N/A	
Sviluppo sostenibile Si prega di indicare a quali obiettivi di sviluppo sostenibile dell'ONU il progetto contribuisce direttamente o indirettamente (Più risposte possibili) vedere dettagli https://unric.org/it/agenda-2030/		
SDG n°1 – Sconfiggere la povertà	N/A	
SDG n°2 – Sconfiggere la fame	N/A	
SDGs n°3 – Salute e benessere	N/A	
SDGs n°4 – Istruzione di qualità	N/A	
SDGs n°5 – Parità di genere	N/A	
SDGs n°6 – Acqua pulita e servizi igienico-sanitari	N/A	
SDGs n°7 – Energia pulita e accessibile	N/A	
SDGs n°8 – Lavoro dignitoso e crescita economica	N/A	
SDGs n°9 – Imprese, innovazione e infrastrutture	N/A	
SDGs n°10 – Ridurre le disuguaglianze	N/A	
SDGs n°11 – Città a comunità sostenibili	SI	L'Agenda per lo sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, firmata nel 2015, stabilisce 17 obiettivi da raggiungere entro il 2030. Il decennio d'azione 2020-2030 è caratterizzato da un'ampia gamma di priorità, tra cui: lotta ai cambiamenti climatici, riduzione dell'impatto negativo delle città per abitante, con particolare attenzione alla qualità dell'aria, ma anche "la necessità di rendere le città più resilienti garantendo "entro il 2030, l'accesso per tutti a sistemi di trasporto sicuri, accessibili e sostenibili a costi accessibili, migliorando la sicurezza stradale, anche attraverso lo sviluppo del trasporto pubblico, con particolare attenzione alle esigenze delle persone in situazioni di vulnerabilità, delle donne, dei bambini, delle persone con disabilità e degli anziani ob.1.1 ". Il progetto AMICI tiene conto di questi obiettivi a livello locale attraverso il suo partenariato e intende contribuire alla diffusione di comportamenti virtuosi e alla realizzazione di una mobilità sostenibile multimodale "come servizio" accessibile al maggior numero di utenti.
SDGs n°12 – Consumo e produzione responsabili	N/A	
SDGs n°13 – Lotta contro il cambiamento climatico	N/A	
SDGs n°14 – La vita sott'acqua	N/A	
SDGs n°15 – La vita sulla terra	N/A	
SDGs n°16 – Pace, giustizia e istituzioni solide	N/A	
SDGs n°17 – Partnership per gli obiettivi	N/A	

7.4 Codici per la tematica “Uguaglianza di genere”

	Choisissez un élément
Code	03. Neutralità di genere

7.5 Il progetto contribuisce a uno degli obiettivi ambientali definiti dal Regolamento 2020/852 ?

	Choix	Se sì, precisare
a) mitigazione del cambiamento climatico	OUI, direttamente	AMICI propone e supporta l'introduzione di sistemi di trasporto sostenibili, a basse / zero emissioni, in alternativa all'uso del mezzo individuale
b) adattamento al cambiamento climatico	N/A	
c) utilizzo sostenibile e protezione delle	N/A	
d) transizione verso un'economia circolare	N/A	
e) prevenzione e riduzione dell'inquinamento	OUI, direttamente	AMICI propone e supporta l'introduzione di sistemi di trasporto sostenibili, a basse / zero emissioni, in alternativa all'uso del mezzo individuale. In particolare, il progetto contribuisce a ridurre le emissioni di PM10, PM2.5 e NOX
f) protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi	N/A	

7.6 Il progetto o una qualsiasi delle sue attività rientra nell'ambito di applicazione dei seguenti regolamenti?

	Choix	Se sì, precisare
Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche	NO	
Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque	NO	
Direttiva 2006/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006 relativa ai rifiuti	NO	
Direttiva 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 novembre 2002 concernente la conservazione degli uccelli selvatici	NO	
Direttive 2011/92/UE e 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati	NO	

8. Budget per anno, partner e categoria di spesa

Città metropolitana di Torino

1. Tassi forfettari per le spese di personale, di amministrazione e di viaggio

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Totale	Commento (facoltativo)
Costi per il personale								
Costi per il personale - Tasso forfettario	0,00 €	3 540,00 €	45 320,00 €	61 380,00 €	65 160,00 €	0,00 €	175 400,00 €	
Totale Costi per il personale	0,00 €	3 540,00 €	45 320,00 €	61 380,00 €	65 160,00 €	0,00 €	175 400,00 €	
Spese d'ufficio e amministrative								
Spese d'ufficio e amministrative - Tasso forfettario	0,00 €	531,00 €	6 798,00 €	9 207,00 €	9 774,00 €	0,00 €	26 310,00 €	
Totale Spese d'ufficio e amministrative	0,00 €	531,00 €	6 798,00 €	9 207,00 €	9 774,00 €	0,00 €	26 310,00 €	
Spese di viaggio e soggiorno								
Spese di viaggio e soggiorno - Tasso forfettario	0,00 €	354,00 €	4 532,00 €	6 138,00 €	6 516,00 €	0,00 €	17 540,00 €	
Totale Spese di viaggio e soggiorno	0,00 €	354,00 €	4 532,00 €	6 138,00 €	6 516,00 €	0,00 €	17 540,00 €	
Costi per consulenze e servizi esterni								
Costi per consulenze e servizi esterni	0,00 €	17 700,00 €	181 600,00 €	199 400,00 €	193 300,00 €	0,00 €	592 000,00 €	
Totale Costi per consulenze e servizi esterni	0,00 €	17 700,00 €	181 600,00 €	199 400,00 €	193 300,00 €	0,00 €	592 000,00 €	
Spese relative alle attrezzature								
Spese relative alle attrezzature	0,00 €	0,00 €	40 000,00 €	87 500,00 €	107 500,00 €	0,00 €	235 000,00 €	
Totale Spese relative alle attrezzature	0,00 €	0,00 €	40 000,00 €	87 500,00 €	107 500,00 €	0,00 €	235 000,00 €	
Spese per infrastrutture e lavori								
Spese per infrastrutture e lavori	0,00 €	0,00 €	5 000,00 €	20 000,00 €	25 000,00 €	0,00 €	50 000,00 €	
Totale Spese per infrastrutture e lavori	0,00 €	0,00 €	5 000,00 €	20 000,00 €	25 000,00 €	0,00 €	50 000,00 €	
Totale	0,00 €	22 125,00 €	283 250,00 €	383 625,00 €	407 250,00 €	0,00 €	1 096 250,00 €	
Finanziamento del partner							1 096 250,00 €	

Unione Montana Valle Susa

1. Tassi forfettari per le spese di personale, di amministrazione e di viaggio

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Totale	Commento (facoltativo)
Costi per il personale								
Costi per il personale - Tasso forfettario	0,00 €	0,00 €	26 180,00 €	25 780,00 €	26 280,00 €	0,00 €	78 240,00 €	
Totale Costi per il personale	0,00 €	0,00 €	26 180,00 €	25 780,00 €	26 280,00 €	0,00 €	78 240,00 €	
Spese d'ufficio e amministrative								
Spese d'ufficio e amministrative - Tasso forfettario	0,00 €	0,00 €	3 927,00 €	3 867,00 €	3 942,00 €	0,00 €	11 736,00 €	
Totale Spese d'ufficio e amministrative	0,00 €	0,00 €	3 927,00 €	3 867,00 €	3 942,00 €	0,00 €	11 736,00 €	
Spese di viaggio e soggiorno								
Spese di viaggio e soggiorno - Tasso forfettario	0,00 €	0,00 €	2 618,00 €	2 578,00 €	2 628,00 €	0,00 €	7 824,00 €	
Totale Spese di viaggio e soggiorno	0,00 €	0,00 €	2 618,00 €	2 578,00 €	2 628,00 €	0,00 €	7 824,00 €	
Costi per consulenze e servizi esterni								
Costi per consulenze e servizi esterni	0,00 €	0,00 €	15 900,00 €	11 900,00 €	16 400,00 €	0,00 €	44 200,00 €	
Totale Costi per consulenze e servizi esterni	0,00 €	0,00 €	15 900,00 €	11 900,00 €	16 400,00 €	0,00 €	44 200,00 €	
Spese per infrastrutture e lavori								
Spese per infrastrutture e lavori	0,00 €	0,00 €	115 000,00 €	117 000,00 €	115 000,00 €	0,00 €	347 000,00 €	
Totale Spese per infrastrutture e lavori	0,00 €	0,00 €	115 000,00 €	117 000,00 €	115 000,00 €	0,00 €	347 000,00 €	
Totale	0,00 €	0,00 €	163 625,00 €	161 125,00 €	164 250,00 €	0,00 €	489 000,00 €	
Finanziamento del partner							489 000,00 €	

Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard

1. Tassi forfettari per le spese di personale, di amministrazione e di viaggio

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Totale	Commento (facoltativo)
Costi per il personale								
Costi per il personale - Tasso forfettario	0,00 €	200,00 €	19 700,00 €	41 000,00 €	48 000,00 €	0,00 €	108 900,00 €	
Totale Costi per il personale	0,00 €	200,00 €	19 700,00 €	41 000,00 €	48 000,00 €	0,00 €	108 900,00 €	
Spese d'ufficio e amministrative								
Spese d'ufficio e amministrative - Tasso forfettario	0,00 €	30,00 €	2 955,00 €	6 150,00 €	7 200,00 €	0,00 €	16 335,00 €	
Totale Spese d'ufficio e amministrative	0,00 €	30,00 €	2 955,00 €	6 150,00 €	7 200,00 €	0,00 €	16 335,00 €	
Spese di viaggio e soggiorno								
Spese di viaggio e soggiorno - Tasso forfettario	0,00 €	20,00 €	1 970,00 €	4 100,00 €	4 800,00 €	0,00 €	10 890,00 €	
Totale Spese di viaggio e soggiorno	0,00 €	20,00 €	1 970,00 €	4 100,00 €	4 800,00 €	0,00 €	10 890,00 €	
Costi per consulenze e servizi esterni								
Costi per consulenze e servizi esterni	0,00 €	1 000,00 €	78 500,00 €	107 500,00 €	142 500,00 €	0,00 €	329 500,00 €	
Totale Costi per consulenze e servizi esterni	0,00 €	1 000,00 €	78 500,00 €	107 500,00 €	142 500,00 €	0,00 €	329 500,00 €	
Spese relative alle attrezzature								
Spese relative alle attrezzature	0,00 €	0,00 €	20 000,00 €	25 000,00 €	25 000,00 €	0,00 €	70 000,00 €	
Totale Spese relative alle attrezzature	0,00 €	0,00 €	20 000,00 €	25 000,00 €	25 000,00 €	0,00 €	70 000,00 €	
Spese per infrastrutture e lavori								
Spese per infrastrutture e lavori	0,00 €	0,00 €	0,00 €	72 500,00 €	72 500,00 €	0,00 €	145 000,00 €	
Totale Spese per infrastrutture e lavori	0,00 €	0,00 €	0,00 €	72 500,00 €	72 500,00 €	0,00 €	145 000,00 €	
Totale	0,00 €	1 250,00 €	123 125,00 €	256 250,00 €	300 000,00 €	0,00 €	680 625,00 €	
Finanziamento del partner							680 625,00 €	

Communauté d'Agglomération Arlysère

1. Tassi forfettari per le spese di personale, di amministrazione e di viaggio

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Totale	Commento (facoltativo)
Costi per il personale								
Costi per il personale - Tasso forfettario	0,00 €	200,00 €	17 900,00 €	47 600,00 €	49 700,00 €	0,00 €	115 400,00 €	
Totale Costi per il personale	0,00 €	200,00 €	17 900,00 €	47 600,00 €	49 700,00 €	0,00 €	115 400,00 €	
Spese d'ufficio e amministrative								
Spese d'ufficio e amministrative - Tasso forfettario	0,00 €	30,00 €	2 685,00 €	7 140,00 €	7 455,00 €	0,00 €	17 310,00 €	
Totale Spese d'ufficio e amministrative	0,00 €	30,00 €	2 685,00 €	7 140,00 €	7 455,00 €	0,00 €	17 310,00 €	
Spese di viaggio e soggiorno								
Spese di viaggio e soggiorno - Tasso forfettario	0,00 €	20,00 €	1 790,00 €	4 760,00 €	4 970,00 €	0,00 €	11 540,00 €	
Totale Spese di viaggio e soggiorno	0,00 €	20,00 €	1 790,00 €	4 760,00 €	4 970,00 €	0,00 €	11 540,00 €	
Costi per consulenze e servizi esterni								
Costi per consulenze e servizi esterni	0,00 €	1 000,00 €	89 500,00 €	140 500,00 €	151 000,00 €	0,00 €	382 000,00 €	
Totale Costi per consulenze e servizi esterni	0,00 €	1 000,00 €	89 500,00 €	140 500,00 €	151 000,00 €	0,00 €	382 000,00 €	
Spese per infrastrutture e lavori								
Spese per infrastrutture e lavori	0,00 €	0,00 €	0,00 €	97 500,00 €	97 500,00 €	0,00 €	195 000,00 €	
Totale Spese per infrastrutture e lavori	0,00 €	0,00 €	0,00 €	97 500,00 €	97 500,00 €	0,00 €	195 000,00 €	
Totale	0,00 €	1 250,00 €	111 875,00 €	297 500,00 €	310 625,00 €	0,00 €	721 250,00 €	
Finanziamento del partner							721 250,00 €	

- IV - Piano di finanziamento del progetto**1. Sintesi del Budget del progetto – Riepilogo per categoria di spesa**

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Totale
Costi per il personale							

Costi per il personale - Tasso forfettario	0,00 €	3 940,00 €	109 100,00 €	175 760,00 €	189 140,00 €	0,00 €	477 940,00 €
Costi per il personale - Costi reali	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Totale Costi per il personale	0,00 €	3 940,00 €	109 100,00 €	175 760,00 €	189 140,00 €	0,00 €	477 940,00 €
Spese d'ufficio e amministrative							
Spese d'ufficio e amministrative - Tasso forfettario	0,00 €	591,00 €	16 365,00 €	26 364,00 €	28 371,00 €	0,00 €	71 691,00 €
Totale Spese d'ufficio e amministrative	0,00 €	591,00 €	16 365,00 €	26 364,00 €	28 371,00 €	0,00 €	71 691,00 €
Spese di viaggio e soggiorno							
Spese di viaggio e soggiorno - Tasso forfettario	0,00 €	394,00 €	10 910,00 €	17 576,00 €	18 914,00 €	0,00 €	47 794,00 €
Totale Spese di viaggio e soggiorno	0,00 €	394,00 €	10 910,00 €	17 576,00 €	18 914,00 €	0,00 €	47 794,00 €
Costi per consulenze e servizi esterni							
Costi per consulenze e servizi esterni	0,00 €	19 700,00 €	365 500,00 €	459 300,00 €	503 200,00 €	0,00 €	1 347 700,00 €
Totale Costi per consulenze e servizi esterni	0,00 €	19 700,00 €	365 500,00 €	459 300,00 €	503 200,00 €	0,00 €	1 347 700,00 €
Spese relative alle attrezzature							
Spese relative alle attrezzature	0,00 €	0,00 €	60 000,00 €	112 500,00 €	132 500,00 €	0,00 €	305 000,00 €
Totale Spese relative alle attrezzature	0,00 €	0,00 €	60 000,00 €	112 500,00 €	132 500,00 €	0,00 €	305 000,00 €
Spese per infrastrutture e lavori							
Spese per infrastrutture e lavori	0,00 €	0,00 €	120 000,00 €	307 000,00 €	310 000,00 €	0,00 €	737 000,00 €
Totale Spese per infrastrutture e lavori	0,00 €	0,00 €	120 000,00 €	307 000,00 €	310 000,00 €	0,00 €	737 000,00 €
Altri costi – Tasso forfettario del 40% dei costi per il personale costi reali							
Altri costi – Tasso forfettario del 40% dei costi per il personale costi reali	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Totale Altri costi – Tasso forfettario del 40% dei costi per il personale costi reali	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Totale	0,00 €	24 625,00 €	681 875,00 €	1 098 500,00 €	1 182 125,00 €	0,00 €	2 987 125,00 €

- V - Risorse del progetto

1. Piano di finanziamento del progetto

FESR

Partner	Importo del fondo	Percentuale sul totale ammissibile	Percentuale sul totale FESR del progetto	Contropartita pubblica	Contropartita privata	Entrate	Totale contropartite	Totale budget ammissibile
Città metropolitana di Torino	877 000,00 €	80.00 %	36.70 %	219 250,00 €	0,00 €	0,00 €	219 250,00 €	1 096 250,00 €
Unione Montana Valle Susa	391 200,00 €	80.00 %	16.37 %	97 800,00 €	0,00 €	0,00 €	97 800,00 €	489 000,00 €
Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	544 500,00 €	80.00 %	22.79 %	136 125,00 €	0,00 €	0,00 €	136 125,00 €	680 625,00 €
Communauté d'Agglomération Arlysère	577 000,00 €	80.00 %	24.15 %	144 250,00 €	0,00 €	0,00 €	144 250,00 €	721 250,00 €
Totale	2 389 700,00 €	320.00 %	100.00 %	597 425,00 €	0,00 €	0,00 €	597 425,00 €	2 987 125,00 €

2. Contropartite pubbliche

Città metropolitana di Torino

Fonte di finanziamento	Denominazione o nome del cofinanziatore	Importo	%
FESR			
FESR		877 000,00 €	80.00

Contropartite nazionali al FESR			
Contributo privato			0.00
Locale			0.00
Altro pubblico			0.00
Regione			0.00
Stato	Fondo di Rotazione	219 250,00 €	20.00
Totale Stato		219 250,00 €	20.00
Totale Contropartite nazionali al FESR		219 250,00 €	20.00
Budget totale ammissibile		1 096 250,00 €	100.00 %
[Translate to it] Other Financing			
Totale		0,00 €	100.00 %

Unione Montana Valle Susa

Fonte di finanziamento	Denominazione o nome del cofinanziatore	Importo	%
FESR			
FESR		391 200,00 €	80.00
Contropartite nazionali al FESR			
Contributo privato			0.00
Locale			0.00

Altro pubblico			0.00
Regione			0.00
Stato	Fondo di Rotazione	97 800,00 €	20.00
Totale Stato		97 800,00 €	20.00
Totale Contropartite nazionali al FESR		97 800,00 €	20.00
Budget totale ammissibile		489 000,00 €	100.00 %
[Translate to it] Other Financing			
Totale		0,00 €	100.00 %

Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard

Fonte di finanziamento	Denominazione o nome del cofinanziatore	Importo	%
FESR			
FESR		544 500,00 €	80.00
Contropartite nazionali al FESR			
Contributo privato			0.00
Locale	Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	136 125,00 €	20.00
Totale Locale		136 125,00 €	20.00
Altro pubblico			0.00
Regione			0.00

Stato			0.00
TotaleContropartite nazionali al FESR		136 125,00 €	20.00
Budget totale ammissibile		680 625,00 €	100.00 %
[Translate to it] Other Financing			
Totale		0,00 €	100.00 %

Communauté d'Agglomération Arlysère

Fonte di finanziamento	Denominazione o nome del cofinanziatore	Importo	%
FESR			
FESR		577 000,00 €	80.00
Contropartite nazionali al FESR			
Contributo privato			0.00
Locale	Communauté d'Agglomération Arlysère	144 250,00 €	20.00
Totale Locale		144 250,00 €	20.00
Altro pubblico			0.00
Regione			0.00
Stato			0.00
TotaleContropartite nazionali al FESR		144 250,00 €	20.00
Budget totale ammissibile		721 250,00 €	100.00 %

[Translate to it] Other Financing		
Totale	0,00 €	100.00 %

- VI - Rispetto delle altre politiche settoriali

1. Appalti Pubblici

	Amministrazione aggiudicatrice o ente aggiudicatore di diritto pubblico soggetto al Codice sui contratti pubblici	Amministrazione aggiudicatrice di diritto privato soggetta al Codice sui contratti pubblici	Amministrazione aggiudicatrice di diritto privato non soggetta al Codice sui contratti pubblici	Nel caso di un'amministrazione non soggetta al Codice dei contratti pubblici, precisare la politica di acquisto interna che garantisce la trasparenza e il principio di economia	Il beneficiario si impegna a integrare clausole sociali e/o ambientali nei contratti? (In caso di risposta positiva, tale punto sarà verificato in fase di realizzazione)
Città metropolitana di Torino	.				
Unione Montana Valle Susa	.				
Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard	.				
Communauté d'Agglomération Arlysère	.				

2. Aiuti di Stato

	Partner coinvolti	Ente finanziatore pubblico (UE, Stato, Regione...)	Regime dell'aiuto come indicato nella convenzione o delibera	Importo	Data della concessione
1	Città metropolitana di Torino	Regione	Procedura di notifica (Titolo della Misura: Misura 8 Investimenti nello sviluppo delle aree forestali e nel miglioramento della redditività delle foreste)	346325,68	05/10/2022

- VII - Dichiarazione di impegno finale

1. Dichiarazione di impegno finale

	Cocher
A nome del partenariato	
Selezionando questa casella, accetto senza riserva il trattamento dei dati personali necessari del partenariato in conformità con i Regolamenti UE 2016/679 et 2018/1725	X

- VIII - Allegati del progetto

1. Documenti obbligatori da allegare al formulario di domanda di sovvenzione (NB: L'assenza di questi documenti comporterà il rifiuto della candidatura)

1.1 Lettera di impegno firmata dal Capofila

1.2 Lettera di mandato firmata dei partner

2. Allegati da inserire nel formulario di candidatura

2.1 Delibera dell'organismo competente recante approvazione dell'operazione e del piano di finanziamento previsto e autorizzazione del suo rappresentante a richiedere sovvenzioni

2.2 Lista disaggregata delle spese (modello fornito)

2.3 Delega della firma (facoltativo)

2.4 Lettere d'intenti di cofinanziamento o atti di concessione di cofinanziamento

2.5 IBAN del Capofila

2.6 Attestazione di non essere sottoposto o essere sottoposto parzialmente all'IVA, se applicabile (facoltativo)

3. Associazioni : documenti complementari obbligatori da allegare al formulario di domanda di sovvenzione

3.1 Statuti

3.2 Ogni atto utile a comprovare la sussistenza della personalità o della capacità giuridica del beneficiario, secondo la disciplina nazionale vigente

3.3 Lista dei membri del Consiglio di amministrazione

3.4 Ultimo rapporto morale approvato dal Consiglio di amministrazione

3.5 Bilancio e conti economici approvati degli ultimi 3 esercizi

4. Imprese : documenti complementari obbligatori da allegare al formulario di

domanda di sovvenzione

4.1 Statuti

4.2 Estrazione Visure Camerale di meno di tre mesi

4.3 Bilancio e conti economici approvati degli ultimi tre esercizi

5. GIP : documenti complementari obbligatori da allegare al formulario di domanda di sovvenzione

5.1 Copia della pubblicazione del verbale di approvazione dell'accordo costitutivo

5.2 Convenzione costitutiva

5.3 Ultimo bilancio finanziario e rapporto approvato

6. Beneficiari di diritto privato sottomessi al Codice degli appalti pubblici : documenti complementari da allegare al formulario di domanda di sovvenzione

6.1 Un'attestazione relativa al rispetto dei criteri della Direttiva 2014/24/UE del 26 febbraio 2014

7. Altro Altri documento documenti utile utili (mappa, grafico, ecc.)