



# MobiLab

Janvier 2018  
Gennaio 2018

INTERREG V-A France-Italie  
ALCOTRA 2014-2020  
INTERREG V-A Italia-Francia  
ALCOTRA 2014-2020

**Description technique détaillée**  
**Descrizione dettagliata del progetto**

PITER GRAIES Lab

# PITER GRAIES Lab

## Partenariat · Partenariato



## Architecture du PITER · Architettura del PITER



## Période de mise en œuvre · Periodo di attuazione



# Indice

---

<b>01 MobiLab: scheda di sintesi .....</b>	<b>4</b>
<b>02 Presentazione del partenariato .....</b>	<b>6</b>
2.1 Città Metropolitana di Torino (Capofila).....	7
2.2 Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone - Gruppo di Azione Locale S. C. a r. L .....	8
2.3 Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis .....	10
2.4 Communauté de Communes Coeur de Savoie .....	12
2.5 Communauté d'Agglomération Arlysère .....	14
<b>03 Contesto di cooperazione transfrontaliera.....</b>	<b>17</b>
3.1 Origine del progetto/problematiche individuate .....	18
3.2 Ambito di intervento – swot.....	19
Presente: punti di forza .....	19
Presente: punti di debolezza (criticità).....	19
Futuro: opportunità .....	20
Futuro: minacce.....	20
3.3 Bisogni espressi – albero dei problemi.....	20
<b>04 Il progetto / Quadro logico .....</b>	<b>22</b>
4.1 Logica del progetto.....	23
4.2 Riferimento al Programma ALCOTRA: O.S.....	24
4.3 Obiettivo generale .....	24
4.4 Obiettivi specifici .....	25
4.5 Tipologie d'azione previste .....	27
4.6 Risultati attesi.....	28
Valore aggiunto della progettazione integrata.....	30
4.7 Caratteristiche innovative.....	31
Strategia del PITER GRAIES Lab .....	31
4.8 Gruppi di attività (WP).....	37
WP1 - Governance e gestione amministrativa .....	38
Attività 1.1 – GESTIONE OPERATIVA.....	38
Attività 1.2 - GESTIONE AMMINISTRATIVA E FINANZIARIA.....	40
Attività 1.3 – MONITORAGGIO E VALUTAZIONE .....	41
WP2 - Comunicazione .....	42
Attività 2.1 – COMUNICAZIONE INTERNA ED ESTERNA.....	42
Attività 2.2 – Diffusione dei risultati.....	44
WP3 - Rafforzamento della cultura della mobilità e introduzione di un modello di governance bottom up .....	45
Attività 3.1 – Coinvolgimento e governance .....	45
Attività 3.2 – INTRODUZIONE DI TEMI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE NEL MODELLO CULTURALE .....	47
Attività 3.3 – INTEGRAZIONE CON ALTRI PIANI E PROGETTI .....	48

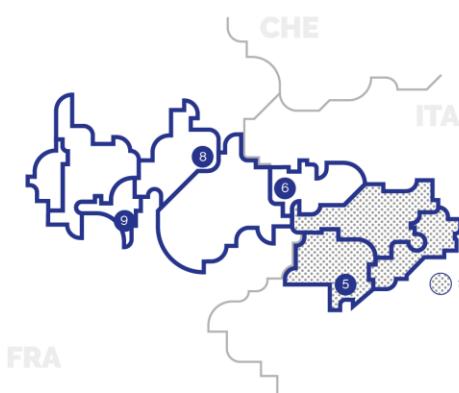
WP4 - Pianificazione e sperimentazione di servizi innovativi.....	49
Attività 4.1 - PIANIFICAZIONE E ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DOMANDA-OFFERTA.....	50
Attività 4.2 - ATTIVAZIONE DI OFFERTE DI MOBILITÀ DIVERSIFICATE.....	52
Attività 4.3 – Integrazione con altri piani e progetti .....	53
4.9 Calendario .....	56
4.10 Costi – lista dettagliata dei costi.....	58
Città metropolitana di Torino (Capofila).....	58
GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone .....	60
Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis .....	61
Communauté de Communes Coeur de Savoie .....	62
4.11 Dimensione transfrontaliera.....	64
4.12 Integrazioni con gli altri progetti del PITER GRAIES Lab.....	65
4.13 Coerenze .....	65
Altri progetti ALCOTRA (2007-2013 e 2014-2020).....	65
Politiche locali.....	67
Politiche regionali.....	68
Politiche nazionali .....	69
Politiche europee (Strategia Alpina, Convenzione Alpi).....	70
4.14 Sostenibilità .....	70
<b>05 IL PROGETTO / Piano finanziario – sovvenzione .....</b>	<b>71</b>
<b>06 Sitografia.....</b>	<b>73</b>
Unité des communes valdôtaines Grand-Paradis - <a href="http://www.cm-grandparadis.vda.it/">http://www.cm-grandparadis.vda.it/</a> .....	75
<b>07 Allegati.....</b>	<b>76</b>
Allegato 1: Soggetti attuatori .....	77
Agenzia della mobilità piemontese.....	77

---

# MobiLab: scheda di sintesi

## 01

**Partenariat · Partenariato**



1. Città metropolitana di Torino (C)
  2. Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Torino
  3. Federazione Provinciale Coldiretti di Torino
  4. GAL Valli del Canavese
  5. GAL Valli di Lanzo Ceronda Casternone
  6. Unité des communes valdôtaines Grand-Paradis
  7. Conseil départemental de la Savoie
  8. Communauté d'Agglomération Arlysère
  9. Communauté de communes Coeur de Savoie
  10. Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard
- (C) = Chef de file · Capofila

**233**  
Communes · Comuni

**4.224**  
Surface · Superficie (km²)

**379.922**  
Habitants · Abitanti

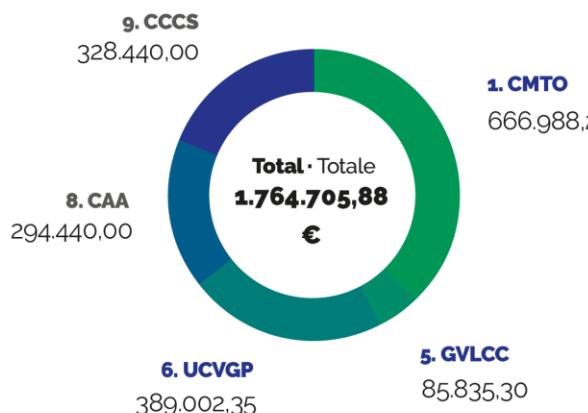
**Objectifs**

L'objectif du projet MobiLab est de développer l'accessibilité du territoire rural et montagnard par tous les différents groupes d'utilisateurs, en favorisant la transition vers un système territorial d'offre et demande de mobilité orientée au rééquilibrage modal et à la durabilité des déplacements.

**Obiettivi**

L'obiettivo di MobiLab è migliorare l'accessibilità del territorio rurale e montano da parte di tutte le categorie di utenti, supportando la transizione verso un sistema territoriale domanda-offerta di mobilità orientato al riequilibrio modale e alla sostenibilità degli spostamenti.

**Budget du projet · Budget del progetto**



**Durée du projet**  
Durata del progetto

**Debut · Inizio**  
01.10.2018

**Fin · Fine**  
30.09.2021



graies.eu

# **Presentazione del partenariato**

**02**

## **2.1 Città Metropolitana di Torino (Capofila)**

### **Forma Giuridica**

La Città metropolitana di Torino è un Ente territoriale di area vasta, istituito dalla Legge Del Rio, la n.56 del 2014 e che, dal 1° gennaio 2015, è subentrato alla Provincia di Torino. La Città metropolitana ha rilevanza costituzionale, essendo prevista all'art. 114 della Costituzione.

### **Scopi e obiettivi**

Nella Città metropolitana di Torino lavorano in sinergia da molti anni gli uffici Mobilità sostenibile e il Servizio Trasporti, che hanno costituito reti specifiche per facilitare lo sviluppo di azioni coordinate e più efficaci. Si possono citare, tra le altre:

- Il coordinamento della rete dei mobility manager aziendali (circa 170 aziende).
- Il presidio ed il coordinamento del tavolo di Agenda XXI “Qualità della vita e mobilità sostenibile intorno ai plessi scolastici” a cui partecipano più di 80 scuole e 46 Comuni del territorio.
- Con l’Agenzia della Mobilità piemontese, il coordinamento della rete di trasporto pubblico extraurbano, di collegamento tra la conurbazione torinese e i poli di piccole e medie dimensioni.

### **Esperienze (legate alla gestione di progetti multiattore e in relazione al tema di progetto)**

La Città metropolitana di Torino (CITTÀMETROTO) è impegnata attraverso l’Ufficio Mobilità Sostenibile e il Servizio trasporti al raggiungimento dei seguenti obiettivi: ridurre l’uso dei mezzi privati, ridurre la congestione veicolare, migliorare la qualità dell’aria, ridurre l’uso di combustibili, pianificare il trasporto pubblico a livello regionale, interregionale e transnazionale attraverso la partecipazione all’Assemblea di Bacino della Città Metropolitana, pianificare il trasporto pubblico locale nei Comuni con una popolazione inferiore a 30.000 abitanti, promuovere l’integrazione tra i servizi di trasporto urbani ed extraurbani, pianificare e finanziare il trasporto pubblico a chiamata nelle aree a domanda debole.

La Città metropolitana ha maturato numerose esperienze specifiche nella gestione di progetti multiattore e in relazione al tema di progetto, proseguendo l’esperienza di partecipazione della Provincia di Torino in tutte i precedenti periodi di programmazione:

- esperienze ALCOTRA attinenti al progetto:
  - AERA, con capofila la Regione Liguria ed il coinvolgimento dei partner: Région Piemonte, Provincia di Cuneo, Regione Autonoma Valle d’Aosta, Région Rhône-Alpes, DREAL (Direction régionale de l’Environnement, de l’Aménagement et du Logement) PACA, ATMO PACA, con l’obiettivo di migliorare ed armonizzare le basi conoscitive e metodologiche relative ai processi di pianificazione e tutela della qualità dell’aria;

- TRIA, con capofila l'Agenzia per la mobilità metropolitana di Torino ed il coinvolgimento dei partner: Provincia di Torino, Comune di Bardonecchia, Comune di Oulx, Syndacat du Pays de Maurienne, Communauté de Communes du Briançonnais, con l'obiettivo di favorire il progressivo sviluppo di un'offerta di trasporto pubblico (treni+bus) integrata, a servizio sia della mobilità turistica sia della mobilità locale, nelle aree transfrontaliere a cavallo tra le regioni alpine storiche della Savoia (Maurienne/Bassa Valle di Susa) e del Delfinato (Briançonnais/Alta Valle di Susa);
- INFOMOBILE: Rete transfrontaliera di informazione stradale, con capofila le Conseil Général des Hautes –Alpes ed il coinvolgimento dei seguenti partner: Provincia di Torino, 5T s.r.l., SITAF S.p.A, con l'obiettivo della messa in rete dei sistemi di informazione stradale tra il territorio della provincia di Torino e il Département des Hautes-Alpes;
- Co&Go - Condivisione e Governance, con capofila la Città metropolitana di Torino, e i partner: Auvergne Rhône-Alpes Énergie Environnement, Zona Ovest di Torino s.r.l., Comune di Leini, Communauté d'agglomération Chambéry métropole - Coeur des Bauges, con l'obiettivo di acquisire e scambiare con i partner francesi le buone prassi e le metodologie in materia di car-pooling, in modo da trovare strumenti idonei e innovativi per incentivare la condivisione dei percorsi in auto e risolvere le criticità riscontrate sul territorio, attraverso specifiche azioni pilota.
- Esperienze di cooperazione in altri programmi UE:
  - Programma SPAZIO ALPINO, con il progetto Poly 5, “Polycentric Planning Models for Local Development in Areas interested by major Communication Infrastructures”, per sfruttare le opportunità offerte dalla realizzazione delle grandi infrastrutture e contrastare il rischio di marginalizzazione dei territori collocati in posizione secondaria rispetto al fascio infrastrutturale.

Programma CIP - Programma quadro per la Competitività e l'Innovazione 2007-2013, con il progetto Syncro che raccoglie e fornisce all'utenza informazioni sullo stato della viabilità (congestione, problematiche del manto stradale, incidenti, ecc.).

## **2.2 VALLI DI LANZO, CERONDA E CASTERNONE - GRUPPO DI AZIONE LOCALE S. C. a r. l.**

### **Forma Giuridica**

Il G.A.L. Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone (GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone) è una

società consortile a responsabilità limitata di tipo misto pubblico-privata (a maggioranza pubblica) con capitale sociale interamente sottoscritto e versato pari ad euro 60.000.

## **Scopi e obiettivi**

Il GAL ha lo scopo mutualistico di promuovere lo sviluppo sociale ed economico del territorio, così come delimitato dai confini amministrativi degli Enti Locali soci, nonché di tutelarne e valorizzarne i patrimoni culturali, naturalistici, ambientali e paesaggistici

## **Esperienze (legate alla gestione di progetti multiattore e in relazione al tema di progetto)**

Il GAL partecipa alla terza programmazione consecutiva di Leader e in 15 anni di attività ha sviluppato esperienze e competenze importanti nel settore dello sviluppo del turismo sostenibile e accessibile, tematiche che hanno costituito in tutte e tre le programmazioni l'ambito tematico prioritario del Piano di Sviluppo Locale.

La valorizzazione dell'ambiente naturale, ambientale e culturale dei territori montani (asse 3.1 del PITER), in una ottica sostenibile e accessibile a tutti, sostenuta da azioni che favoriscano la mobilità sostenibile (asse 3.3 del PITER) è stata sostenuta attraverso diverse Misure Leader. Attraverso la Misura 227 sono stati progettati e realizzati 25 itinerari di fruizione turistica nei boschi dell'area GAL, molti dei quali accessibili anche da turisti con disabilità, erogando contributi a fondo perduto ai Comuni per oltre 1,5 milioni di euro. Su questi percorsi viene realizzata da 7 anni la più importante manifestazione outdoor sovraterritoriale dell'area GAL, "Montagna per Tutti", ideata e coordinata dal GAL, con il coinvolgimento di tutti i soci del GAL stesso (Unioni Montane e Consorzi territoriali di imprese).

Nella presente programmazione il GAL ha elaborato due Manuali per la definizione di linee guida che dovranno caratterizzare nel futuro tutti gli interventi volti al recupero/valorizzazione degli elementi naturali, ambientali ed architettonici dell'area GAL, pertanto le azioni previste dal PITER troveranno modalità applicative innovative a supporto del progetto.

Per quanto riguarda le esperienze maturate nella gestione di progetti multiattore e in relazione al tema di progetto, nell'ambito del programma ALCOTRA il GAL ha presentato una Candidatura insieme al GAL Valli del Canavese, la Città Metropolitana di Torino, Maurienne Expansion e Comité d'Expansion 05 (Gap) sul programma ALCOTRA 2014-2020. Progetto Boutique Inno - L'innovazione su misura per le imprese di montagna, per accompagnare le imprese nuove ed esistenti nei territori di montagna all'innovazione, mettendole in rete con i soggetti regionali e locali fornitori di servizi per l'innovazione. Benché il progetto non sia stato finanziato, a partire da questa esperienza il GAL ha sviluppato il tema della competitività e dell'innovazione. Nell'ambito di altre esperienze di cooperazione, il GAL è stato coinvolto in un progetto di cooperazione avviato a valere sull'Operazione 19.3 del PSR 2014 – 2020 con altri GAL piemontesi sul tema dell'accessibilità in ambito turistico; un secondo progetto (previsto dal PSL del GAL) verrà avviato a breve sul tema dello sviluppo dell'agricoltura sociale e vedrà coinvolti altri Gal

Europei.

## **Collaborazione con altri organismi**

Oltre alla rete Leader il GAL collabora ed ha svolto numerosi progetti con l'associazione dei GAL Piemontesi Assopiemonte L.E.A.D.E.R, con i soci del GAL (Consorzio Operatori Turistici Valli di Lanzo, Associazione Artigiani di Montagna, Coldiretti Torino, ...), con la Camera di Commercio di Torino e con la Città Metropolitana di Torino.

Inoltre il GAL ha partecipato con la Consulta per le Persone in Difficoltà di Torino ad un bando regionale sulle "Pari Opportunità", elaborando - attraverso il progetto finanziato - una serie di pacchetti turistici dedicati ai turisti con disabilità. Il progetto ha coinvolto giovani appena laureatisi in materie turistiche, provenienti sia dall'area GAL che dall'area metropolitana torinese.

## **2.3 Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis**

### **Forma Giuridica**

L'Unité des communes valdôtaines Grand-Paradis (UCVGP) si è costituita in data 12 giugno 2015 e subentra nel patrimonio e nei rapporti giuridici attivi e passivi della preesistente Comunità montana Grand Paradis, ai sensi del comma 1 dell'articolo 22 della legge regionale 5 agosto 2014 n.6.

L'Unité, ai sensi della legge regionale 5 agosto 2014 n.6, è un ente locale dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e di potestà statutaria e regolamentare, istituito per l'esercizio associato di funzioni e servizi comunali.

L'Unité associa i comuni di Sarre, Saint Pierre, Villeneuve, Introd, Valsavarenche, Rhêmes-Saint-Georges, Rhêmes-Notre-Dame, Valgrisenche, Arvier, Avise, Saint Nicolas, Cogne, Aymavilles, che condividono obiettivi di sviluppo comune delle rispettive collettività locali, con l'intento di erogare servizi attraverso il perseguimento di standard qualitativi ottimali, attraverso una mirata politica di programmazione.

### **Scopi e obiettivi**

L'UCVGP ha quale finalità l'esercizio associato di funzioni e servizi comunali.

All'Unité è affidato, ai sensi dell'art. 16 della l.r. 6/2014, l'esercizio obbligatorio delle funzioni e dei servizi comunali nei seguenti ambiti di attività:

- sportello unico degli enti locali;
- servizi alla persona;
- servizi connessi al ciclo dell'acqua;
- servizi connessi al ciclo dei rifiuti;

- servizio di accertamento e riscossione volontaria delle entrate tributarie.
- I servizi gestiti volontariamente in forma associata dai comuni tramite l'Unité sono i seguenti:
  - servizi di gestione del personale;
  - servizi di gestione dei sistemi informativi;
  - servizi tecnici;
  - servizi culturali;
  - servizi sportivi;
  - servizi di gestione del territorio;
  - servizi di promozione dell'economia locale.

In estrema sintesi, gli obiettivi principali dell'Unité sono:

- Rappresentare il livello gestionale per eccellenza per conto ed in attuazione dell'indirizzo politico della Regione e dei comuni
- Rappresentare il momento di coordinamento delle politiche locali sul territorio, nonché di sintesi di una proposta unitaria rappresentativa degli interessi del territorio nei confronti della regione, nel perseguimento di obiettivi tesi allo sviluppo delle comunità locali
- Valorizzare le peculiarità linguistiche e culturali del territorio.

## **Esperienze (legate alla gestione di progetti multiattore e in relazione al tema di progetto)**

11

Nell'ambito delle funzioni svolte (riportate nel paragrafo precedente), l'Unité ha maturato e consolidato esperienze e competenze su diversi temi, oltre che gestionali e amministrative. Per quanto riguarda in particolare i progetti ALCOTRA, l'Unité si è occupata di coordinare e realizzare le attività di sviluppo locale previste dai progetti Proage e Vignes et terroirs, acquisendo competenze gestionali utili alla realizzazione di progetti di cooperazione transfrontalieri.

Per quanto riguarda le esperienze di cooperazione maturate al di fuori del programma ALCOTRA, negli anni passati l'UCVGP (allora Comunità montana) è stata capofila del GAL alta Valle d'Aosta, coordinandone l'attività e garantendo la realizzazione di progetti a regia diretta oltre che il finanziamento di progetti a bando rivolti a privati e enti locali.

Attualmente, l'Unité è coinvolta nella strategia aree interne, che prenderà il via a fine 2018, prevede l'utilizzo di risorse a valere su FEASR, FSE, FESR e ha tra i suoi assi di intervento principali quello della mobilità.

L'UCVGP ha quindi maturato varie esperienze legate alla gestione di progetti multiattore e in relazione al tema di progetto. Inoltre, la centralità del territorio rispetto all'area del PITER e del progetto MobiLab e la piena padronanza delle due lingue di progetto concorrono ad avvalorarne il

ruolo di partner in questo progetto.

## **Collaborazione con altri organismi**

L'Unité esercita servizi in forma associata per tutti i comuni dell'area Grand-Paradis (13, di cui solo 5 nell'area PITER GraiesLab). Inoltre collabora con il Parco nazionale Gran Paradiso e la Fondation Grand-Paradis per lo sviluppo turistico del territorio.

# **2.4 Communauté de Communes Cœur de Savoie**

## **Forma Giuridica**

La Communauté de Communes Cœur de Savoie (CC CŒUR DE SAVOIE) è un ente pubblico di cooperazione intercomunale a fiscalità autonoma. Il 1° gennaio 2014 Cœur de Savoie è diventata una nuova Communauté de Communes, frutto della fusione di quattro storiche comunità di comuni : le Communautés de Communes del Pays de Montmélian, del Gelon e del Coisin, della Rochette Val Gelon, e della Combe de Savoie.

## **Scopi e obiettivi**

La CC CŒUR DE SAVOIE è un ente pubblico di cooperazione intercomunale a fiscalità autonoma, che svolge, per conto dei comuni membri, le seguenti funzioni:

- La pianificazione degli spazi, compresi l'elaborazione e il monitoraggio dello Schema di Coerenza Territoriale (SCOT), la conduzione di procedure contrattuali, le iniziative paesaggistiche e l'elaborazione di una carta di pianificazione del territorio comunitario;
- La definizione e l'attuazione di politiche contrattuali;
- Lo sviluppo economico e turistico, compresa la pianificazione e la gestione di zone di attività industriali, commerciali e terziarie;
- La gestione degli ambienti naturali;
- La raccolta e il trattamento dei rifiuti;
- Il supporto alle azioni di contenimento della domanda di energia;
- di servizi alla persona (prima infanzia, infanzia, giovani, anziani);
- di trasporti e spostamenti, tra cui il trasporto scolastico;
- il sistema fognario non collettivo;
- l'acqua potabile;
- l'accesso alla cultura e allo sport.

La CC CŒUR DE SAVOIE è impegnata in un processo di costruzione di progetti territoriali attraverso la strategia per lo sviluppo locale futuro TEPOS “Territorio a Energia POSitiva”. La CC CŒUR DE SAVOIE è stata ufficialmente riconosciuta come territorio in grado di diventare entro il 2050 un territorio dal tenore più sobrio e parsimonioso, aderendo alla “crescita verde”: lo Stato francese le ha infatti attribuito il label TEPCV “Territorio a Energia Positiva per la Crescita Verde”.

La CC CŒUR DE SAVOIE sta lavorando all'elaborazione di un proprio Piano Clima Aria Energia Territoriale, che rappresenta allo stesso tempo una strategia di sviluppo sostenibile basata in modo specifico sul contrasto al cambiamento climatico, e uno strumento operativo del TEPOS con il quale la collettività coordina la transizione energetica del proprio territorio.

Essa opera inoltre per mantenere la sua attrattività, sostenendo lo sviluppo economico e turistico e provvedendo a mantenere i servizi: pianificazione e gestione dei quattro grandi poli di attività economiche, sostegno all'enoturismo, ai canali di distribuzione brevi..., gestione di MSAP (maison de service au public – casa dei servizi per il cittadino) e delle strutture di accoglienza per la prima infanzia.

## **Esperienze (legate alla gestione di progetti multiattore e in relazione al tema di progetto)**

Essendo dotata di un servizio sviluppo economico e pianificazione dei poli di attività economiche, fin dalla sua creazione nel 2014 la CC CŒUR DE SAVOIE ha sempre concentrato i suoi sforzi sulle imprese, mirando ad accompagnarle nel loro sviluppo e nella ricerca di una maggior competitività. Essa opera al mantenimento della propria attrattività turistica intervenendo per mantenere la propria identità attraverso varie pratiche di certificazione per federare i partner del suo territorio.

La CC CŒUR DE SAVOIE provvede a mantenere i servizi per rispondere ai bisogni della popolazione, garantendo la gestione di MSAP e di servizi infanzia e gioventù, in particolare.

Contribuisce a potenziare la sua attrattività sviluppando l'accessibilità e la mobilità all'interno del suo perimetro. Lavora per l'introduzione di nuove soluzioni di mobilità a minor impatto ambientale, a basse emissioni e basso tenore di carbonio, basate su un approccio di condivisione dei mezzi di spostamento, e per il collegamento di reti e servizi di trasporto locali, regionali e nazionali e di iniziative private esistenti, costruite a partire da una strategia ascendente che rafforzerà la coesione sociale.

La Communauté des Communes è stata partner di progetti di Cooperazione Transfrontaliera:

- nell'ambito di un programma leader sul tema della valorizzazione dei paesaggi viticoli attraverso l'enoturismo, insieme al Piemonte dei vini.
- nell'ambito di un programma Alcotra e del progetto Vinalp I con la Provincia di Torino. Questo programma realizzava l'obiettivo di consolidare la cooperazione fra due regioni nel campo dell'economia rurale e in particolare dello sviluppo dei vigneti dei territori montani : ricerca di varietà antiche autoctone e ricerche ampelografiche.
- nell'ambito del progetto Alcotra Vinalp II : oggi la comunità dei comuni prosegue la sua partnership con la metropoli di Torino e la regione di Aosta al fine di valorizzare il contenuto scientifico di Vinalp I, nella prospettiva dell'enoturismo e di un turismo esperienziale e sostenibile.
- Nell'ambito di Espace Alpin e del progetto ASTUS : Cœur de Savoie è oggi il sito pilota ; questo progetto ha lo scopo di aiutare le collettività a integrare, nelle loro strategie per un basso tenore di carbonio sviluppate nell'ambito della mobilità, oltre alla dimensione dei

trasporti anche quella dell'urbanismo.

## 2.5 Communauté d'Agglomération Arlysère

### Forma Giuridica

La Communauté d'Agglomération Arlysère è un EPCI - Établissement Public de Coopération Intercommunale (ente pubblico di cooperazione intercomunale). È stata creata il 1° gennaio 2017 ed è il risultato della fusione di quattro Communautés de Communes preesistenti sul territorio: la CC Beaufortain, la Com'Arly, la CoRAL e la CC Haute Combe de Savoie.

### Scopi e obiettivi

Gli obiettivi comuni della CA Arlysère sono i seguenti:

- La preservazione e la valorizzazione del capitale naturale e paesaggistico, ivi comprese le questioni di spostamenti, di proprietà terriere e di sviluppo urbano,
- Il rafforzamento dell'identità territoriale, della qualità di vita e dell'equità territoriale, in particolare al fine di favorire l'accesso ai servizi e alle attività,
- Il potenziamento del dinamismo economico e l'attrattività.

Queste tre ambizioni corrispondono a un obiettivo centrale, che è quello di un avvenire equilibrato, al servizio della popolazione, in una logica di sviluppo sostenibile sotto controllo.

### Esperienze (legate alla gestione di progetti multiattore e in relazione al tema di progetto)

Essendo una communauté d'agglomération, la CA Arlysère si avvale di ampie competenze e si è dotata di un'organizzazione in grado di gestire al meglio gli interventi previsti.

**MOBILITÀ:** un polo è dedicato a questo tema ed è composto da tecnici esperti che hanno già seguito numerosi interventi e programmi, in particolare il più recente, insieme alla Regione, nell'ambito del programma Pend'Aura sulla mobilità precaria.

**SOCIALE – SERVIZI:** un polo è inoltre dedicato a questa tematica, con tecnici esperti che garantiscono il monitoraggio degli interventi. È un polo istituito di recente, che lavora in particolare a un'acquisizione di competenze più estesa sulla tematica « sociale- servizi ». Il polo lavora in particolare sulla politica della città, partecipa con il Dipartimento della Savoia all'elaborazione dello schema dipartimentale di accessibilità ai servizi...

**FUNZIONI DI SUPPORTO:** CA Arlysère è dotata di poli di supporto che permettono di accompagnare i progetti sul piano amministrativo e finanziario. È anche dotata di una cellula di Coordinamento delle politiche contrattuali che si occupa del monitoraggio e della ricerca di finanziamenti. È abituata a gestire le sovvenzioni, tra cui quelle europee.

Inoltre, la CA Arlysère è una nuova Agglomerazione che si avvale dell'esperienza di assessori e tecnici esperti, che condividono la volontà di sviluppare il territorio di Arlysère (servizi,

attrattività, sostenibilità), in linea con le politiche definite dai partner Dipartimento, Regione, Stato e Unione Europea.

La Communauté d'Agglomération Arlysère partecipa per la prima volta e con entusiasmo a un progetto Alcotra. Al contempo, la CA Arlysère ha maturato numerose esperienze specifiche nella gestione di progetti multiattore e in relazione al tema di progetto. In particolare:

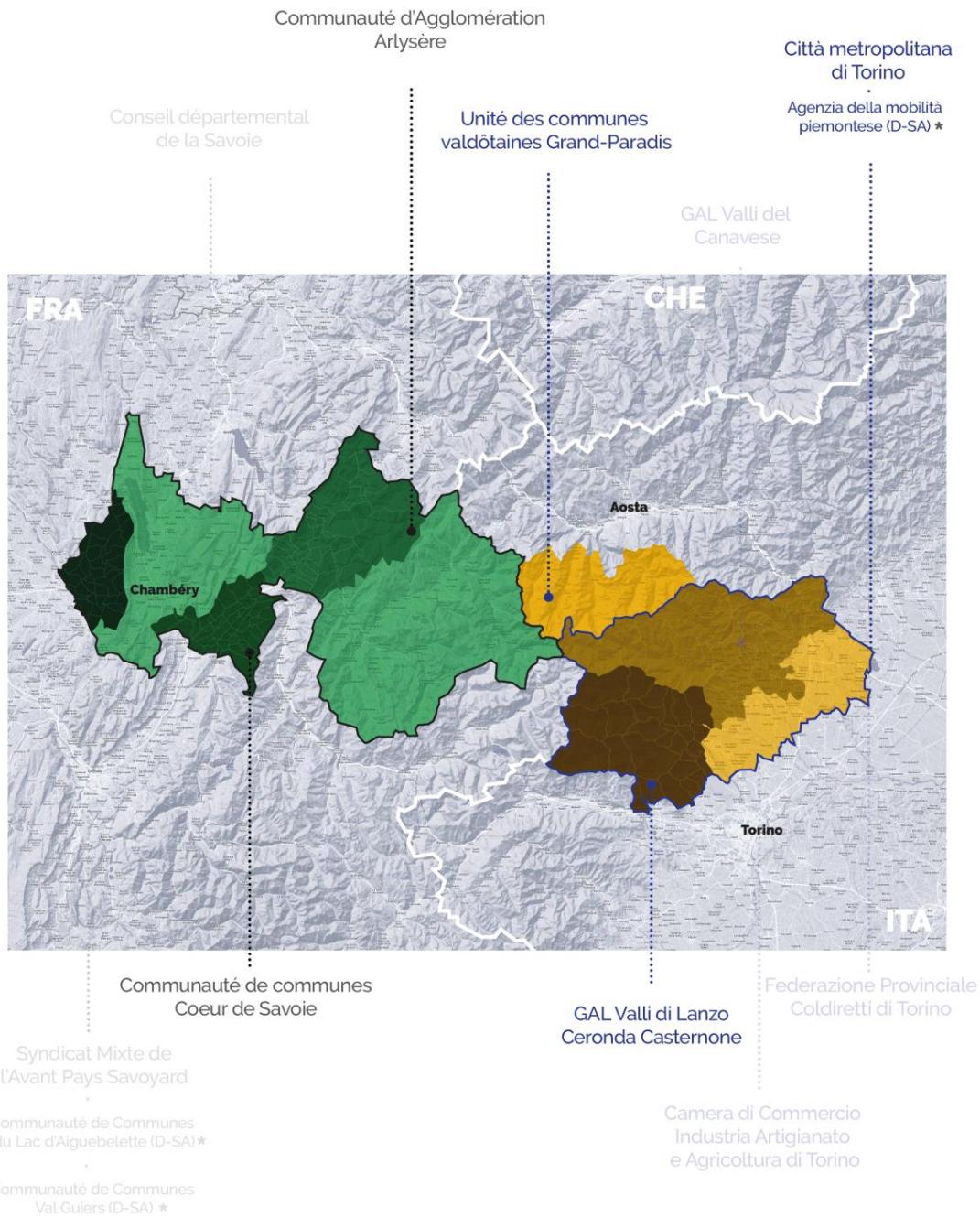
- Esperienza di cooperazione: la CA Arlysère si avvale di esperienze collegate a progetti di cooperazione, tra cui: formazione nell'ambito del progetto Alpin Space PEACE Alps – adattamento al cambiamento climatico, partecipazione a progetti con il GAL PNR Massif des Bauges...
- Esperienza altri programmi dell'UE: CDDMM 2007-2013 – FEDER POIA; Espace Valléen 2014-2020 – FEDER POIA; Fondi FEADER - Agricoltura / PPT attraverso la Regione; Fondi FEDER / FSE più puntualmente.

## **Collaborazione con altri organismi**

La CA Arlysère si trova a collaborare strettamente con il Dipartimento della Savoia, con la Regione Auvergne- Rhône e con lo Stato o con l'Unione Europea nell'ambito dell'attuazione delle sue competenze.

Per la realizzazione di progetti e operazioni specifiche, essa si trova a collaborare anche con numerosi altri enti statali o parastatali.

**Carte du territoire**  
 Carta del territorio



# **Contesto di cooperazione transfrontaliera**

**03**

## **3.1 Origine del progetto/problemsiche individuate**

I territori dei partner di progetto presentano numerose affinità, da diversi punti di vista, tra cui in particolare i caratteri geomorfologici, le condizioni demografiche e socioeconomiche e il sistema domanda-offerta di mobilità. Per quanto riguarda il sistema domanda-offerta di mobilità, si tratta di territori rurali e montani poco accessibili e a domanda debole. È opportuno sottolineare che, in MobiLab, “accessibilità” è intesa da un lato come possibilità di raggiungere il territorio e di muoversi al suo interno, con diversi mezzi (auto, TPL, bici, ...) e da diverse categorie di utenti (compresi gli utenti deboli), dall’altro come possibilità di raggiungere agevolmente a partire da esso attrattori esterni (es. servizi sanitari ed educativi, luoghi di lavoro, poli commerciali, ...). Tutti i territori dei partner del progetto presentano criticità, più e meno marcate, dal punto di vista dell’accessibilità così intesa. A questa condizione di marginalità che connota i territori cui si rivolge il progetto, si collega un insieme di problemi, bisogni e opportunità, che costituiscono le sfide che il MobiLab vuole affrontare.

Trattandosi di territori “a domanda debole”, ovvero in cui la domanda di mobilità risulta dispersa sul territorio e quantitativamente bassa, il sistema del trasporto pubblico fatica a rimanere efficiente e competitivo rispetto al mezzo privato. La domanda di mobilità, generata da chi popola il territorio (residenti, lavoratori e turisti), da un lato è sempre più carente e dispersa, dall’altro è sempre più esigente e di conseguenza sempre meno soddisfatta dal servizio. Inoltre, complice la mancanza di una cultura della mobilità sostenibile e la resistenza al cambiamento da parte del territorio, le alternative all’automobile sono percepite dall’utenza in modo negativo e il predominio dell’auto privata come mezzo di spostamento è sempre più forte.

Altri problemi che si riscontrano nei territori dei partner di progetto riguardo alla carenza del sistema d’offerta nell’offrire valide alternative all’automobile, sono relative all’intermodalità, alla fruibilità in sicurezza (in particolare per le fermate del trasporto pubblico e i punti di interscambio) e alla mobilità elettrica.

Tutte le suddette criticità si riscontrano, con intensità variabile, in tutti i territori dei partner di progetto, e sono emerse a seguito sia di un confronto interno tra i partner, sia della consultazione diretta degli stakeholder del territorio da parte di ciascun partner.

È a partire da tali condizioni di contesto comuni che trova origine il progetto, riconoscendo la necessità di intervenire sul sistema domanda-offerta nei territori rurali e di montagna transfrontalieri.

I cinque partner di progetto hanno dunque intrapreso il processo di definizione di MobiLab, per dare luogo a un sistema integrato di azioni che sappiano fare fronte alle problematiche e rispondere ai bisogni individuati.

## **3.2 Ambito di intervento – swot**

### **Presente: punti di forza**

- Presenza di stakeholder (amministrazioni pubbliche e private, associazioni locali, etc..) fortemente interessati al tema della mobilità sostenibile.
- Progetti già realizzati sul tema della mobilità sostenibile e relative lezioni apprese.
- Territori coesi, con fiducia reciproca tra gli abitanti, che si prestano a sperimentazioni di servizi fondati sulla condivisione dei mezzi.
- Residenti e lavoratori dei territori di montagna abituati a condizioni non facili, anche dal punto di vista della mobilità.
- Territori attrattivi dal punto di vista turistico e già inseriti in circuiti/programmi orientati alla sostenibilità (es: Alpine Pearls, TEPOS, ...), quindi orientati alla sostenibilità anche nell'ambito della mobilità.
- Il PITER GraiesLab è visto dal territorio come interessante e concreta opportunità per migliorare le condizioni di accessibilità del territorio in chiave sostenibile.

### **Presente: punti di debolezza (criticità)**

- Inadeguatezza del trasporto pubblico locale.
- Tempi di connessione tra le testate di valle e i centri principali eccessivamente lunghi e complicati con il trasporto pubblico.
- Difficoltà di organizzazione dell'agenda degli spostamenti per le famiglie (in particolare famiglie con bambini).
- Carenza di interconnessione e di conseguenza difficoltà nella continuità della catena intermodale.
- Carenza di infrastrutture e strutture di supporto per la mobilità dolce: piste ciclabili a bordo strada poco sicure; assenza di luoghi sicuri per il ricovero di biciclette (es: presso le stazioni).
- Carenza di servizi di interconnessione territorio-stazioni ferroviarie.
- Servizio di trasporto pubblico poco competitivo e poco rispondente alla domanda, che è quantitativamente bassa e dispersa sul territorio.
- Debolezza della cultura della mobilità sostenibile, sia da parte dei decisori (amministrazioni pubbliche e private), sia da parte degli utenti.
- Carenza di risorse non solo economiche ma anche umane, e scarsa formazione sul tema della mobilità.

## Futuro: opportunità

- Miglioramento della tecnologia e delle condizioni di contesto necessarie per sviluppare e sperimentare servizi di mobilità *smart*, fondati sulle nuove tecnologie e sull'interconnessione.
- Avvio sui territori del progetto di altri progetti, sia sul tema della mobilità sostenibile, sia su temi e in ambiti complementari (es. socioeconomico, sanitario, etc.), che potranno instaurare sinergie positive con MobiLab.
- Adozione di norme e incentivi per la diffusione di mezzi e servizi di mobilità a basso impatto ambientale.

## Futuro: minacce

- Ulteriore esacerbazione dei processi di spopolamento, invecchiamento e indebolimento socioeconomico dei territori di montagna.
- Crescente tendenza della popolazione giovanile a relazionarsi prevalentemente in modo virtuale e perdita del senso di comunità, che potrebbe ostacolare la diffusione di pratiche di mobilità condivisa, fondate sulla fiducia reciproca.

## 3.3 Bisogni espressi – albero dei problemi

A partire dall'analisi dei contesti territoriali dei partner di progetto e dei rispettivi punti di forza, debolezza, opportunità a minacce, sono stati individuati i bisogni espressi dal territorio transfrontaliero oggetto di intervento.

L'analisi dei bisogni e dei problemi individuati, organizzati nell'albero dei problemi, costituisce il punto di partenza per la definizione degli obiettivi, dei risultati attesi, degli indicatori di risultato e delle azioni.

Tali bisogni e problemi sono stati rilevati anche mediante la consultazione diretta degli stakeholder dei territori, condotta da ciascun partner durante incontri di animazione territoriale dedicati.

Durante il lavoro di costruzione dell'albero dei problemi, sono stati individuati quattro ambiti tematici:

- Governance;
- Cultura e comunicazione;
- Infrastrutture;
- Organizzazione e servizi.

Questi quattro ambiti sorreggono lo sviluppo del progetto anche nelle successive fasi, ovvero la

definizione degli obiettivi, dei risultati attesi e delle azioni. In particolare, i primi due ambiti saranno sviluppati nel WP3 - RAFFORZAMENTO DELLA CULTURA DELLA MOBILITÀ E INTRODUZIONE DI UN MODELLO DI GOVERNANCE BOTTOM UP, e i restanti due ambiti nel WP4 - PIANIFICAZIONE E SPERIMENTAZIONE DI SERVIZI INNOVATIVI.

L'albero dei problemi riportato di seguito si sviluppa attorno a un problema strutturale (idealmente, il tronco dell'albero), costituito dal fatto che si tratti di territori rurali e montani poco accessibili. Alle radici di ciò vi sono tre problemi "strutturali", su cui il progetto non ha modo di intervenire:

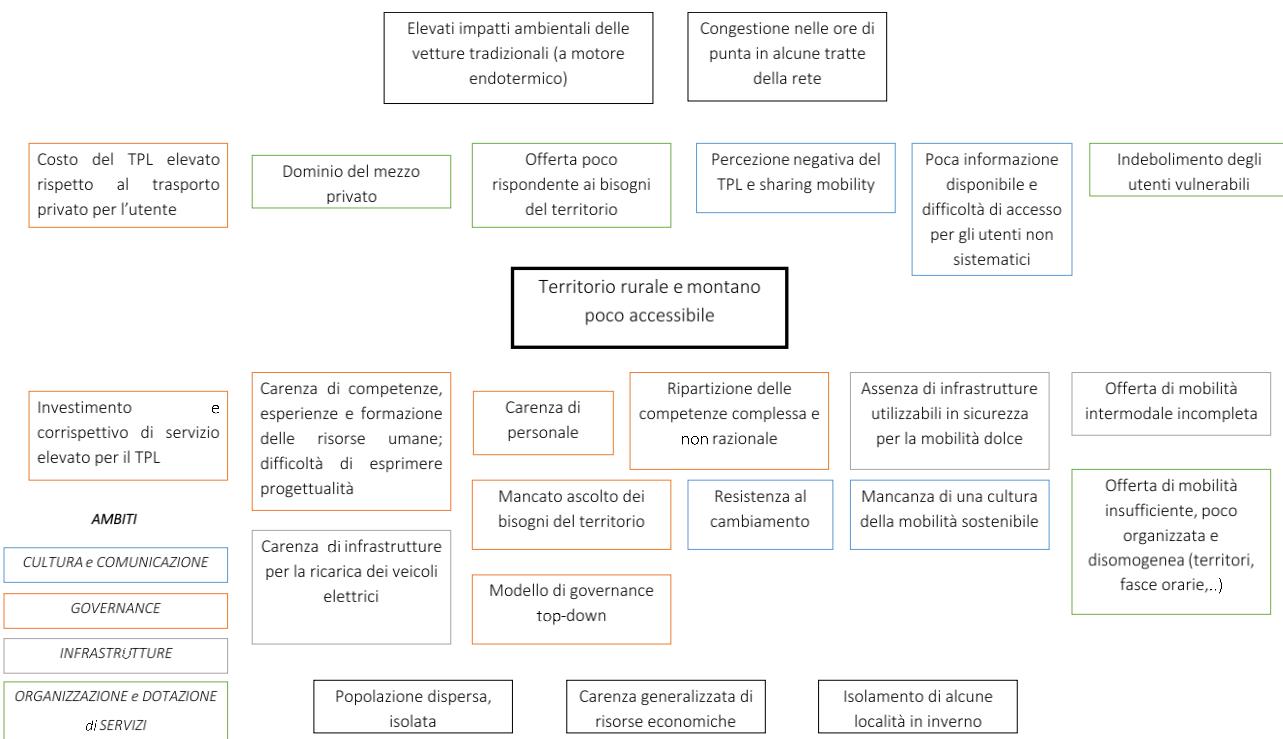
- Popolazione dispersa e isolata;
- Carenza generalizzata di risorse economiche;
- Isolamento di alcune località in inverno.

L'albero si sviluppa quindi in verticale, secondo un criterio cause-effetti ove le prime sono poste in basso e gli ultimi sulla sommità. Questi ultimi sono costituiti da:

- Elevati impatti ambientali delle vetture tradizionali (a motore endotermico)
- Congestione nelle ore di punta in alcune tratte della rete.

Anche su questi ultimi, il progetto non interverrà in modo diretto, benché potrà contribuire attraverso le sue azioni a un loro complessivo miglioramento.

## ALBERO DEI PROBLEMI



# **Il progetto / Quadro logico**

**04**

## 4.1 Logica del progetto

Obiettivo generale	Migliorare l'accessibilità del territorio rurale e montano da parte di tutte le categorie di utenti, supportando la transizione verso un sistema territoriale domanda-offerta di mobilità orientato al riequilibrio modale e alla sostenibilità degli spostamenti										
Obiettivi specifici	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Supportare il cambiamento delle abitudini di mobilità della popolazione locale, dei visitatori e dei turisti</li> <li>- Diversificare l'offerta di mobilità locale esistente e sviluppare modalità di spostamento più rispettose dell'ambiente</li> </ul> <p><i>Destinatari:</i> <i>Popolazione locale, amministrazioni pubbliche e private, imprese</i></p> <p><i>Territorio:</i> <i>Territorio ALCOTRA e, in particolare, il territorio che comprende la parte nord della Città metropolitana di Torino (zone omogenee 7,8 e 9), l'UCVGP, la CCCS, la CAA.</i></p>										
Risultati attesi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Introduzione di un modello di governance bottom-up per la mobilità sostenibile, fondato sul coinvolgimento attivo dei gruppi target</li> <li>2. Introduzione di temi di mobilità sostenibile nel modello culturale</li> <li>3. Sperimentazione di strategie e azioni di pianificazione e organizzazione dell'offerta di mobilità</li> </ol>										
Attività	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%; vertical-align: top;"> <b>WP 0 Preparazione progetto</b> </td><td> <i>0. 1 Creazione dossier candidatura</i> </td></tr> <tr> <td> <b>WP 1 Governance e gestione amministrativa funzionale ai risultati attesi n. 1, n. 2 e n. 3</b> </td><td> <i>1.1 Gestione operativa</i>  <i>1.2 Gestione amministrativa e finanziaria</i>  <i>1.3 Monitoraggio e valutazione</i> </td></tr> <tr> <td> <b>WP 2 Comunicazione funzionale ai risultati attesi n. 1, n. 2 e n. 3</b> </td><td> <i>2.1 Comunicazione interna ed esterna</i>  <i>2.2 Diffusione dei risultati</i> </td></tr> <tr> <td> <b>WP 3 Supporto all'innovazione dei modelli di business funzionale ai risultati attesi n. 1 e n. 2</b> </td><td> <i>3.1 Coinvolgimento e governance</i>  <i>3.2 Introduzione di temi di mobilità sostenibile nel modello culturale</i>  <i>3.3 Integrazione con altri piani e progetti</i> </td></tr> <tr> <td> <b>WP 4 Supporto alla trasformazione digitale funzionale ai risultati attesi n. 2 e n. 3</b> </td><td> <i>4.1 Pianificazione e organizzazione del sistema domanda-offerta</i>  <i>4.2 Attivazione di offerte di mobilità diversificate</i>  <i>4.3 Integrazione con altri piani e progetti</i> </td></tr> </table>	<b>WP 0 Preparazione progetto</b>	<i>0. 1 Creazione dossier candidatura</i>	<b>WP 1 Governance e gestione amministrativa funzionale ai risultati attesi n. 1, n. 2 e n. 3</b>	<i>1.1 Gestione operativa</i> <i>1.2 Gestione amministrativa e finanziaria</i> <i>1.3 Monitoraggio e valutazione</i>	<b>WP 2 Comunicazione funzionale ai risultati attesi n. 1, n. 2 e n. 3</b>	<i>2.1 Comunicazione interna ed esterna</i> <i>2.2 Diffusione dei risultati</i>	<b>WP 3 Supporto all'innovazione dei modelli di business funzionale ai risultati attesi n. 1 e n. 2</b>	<i>3.1 Coinvolgimento e governance</i> <i>3.2 Introduzione di temi di mobilità sostenibile nel modello culturale</i> <i>3.3 Integrazione con altri piani e progetti</i>	<b>WP 4 Supporto alla trasformazione digitale funzionale ai risultati attesi n. 2 e n. 3</b>	<i>4.1 Pianificazione e organizzazione del sistema domanda-offerta</i> <i>4.2 Attivazione di offerte di mobilità diversificate</i> <i>4.3 Integrazione con altri piani e progetti</i>
<b>WP 0 Preparazione progetto</b>	<i>0. 1 Creazione dossier candidatura</i>										
<b>WP 1 Governance e gestione amministrativa funzionale ai risultati attesi n. 1, n. 2 e n. 3</b>	<i>1.1 Gestione operativa</i> <i>1.2 Gestione amministrativa e finanziaria</i> <i>1.3 Monitoraggio e valutazione</i>										
<b>WP 2 Comunicazione funzionale ai risultati attesi n. 1, n. 2 e n. 3</b>	<i>2.1 Comunicazione interna ed esterna</i> <i>2.2 Diffusione dei risultati</i>										
<b>WP 3 Supporto all'innovazione dei modelli di business funzionale ai risultati attesi n. 1 e n. 2</b>	<i>3.1 Coinvolgimento e governance</i> <i>3.2 Introduzione di temi di mobilità sostenibile nel modello culturale</i> <i>3.3 Integrazione con altri piani e progetti</i>										
<b>WP 4 Supporto alla trasformazione digitale funzionale ai risultati attesi n. 2 e n. 3</b>	<i>4.1 Pianificazione e organizzazione del sistema domanda-offerta</i> <i>4.2 Attivazione di offerte di mobilità diversificate</i> <i>4.3 Integrazione con altri piani e progetti</i>										

## 4.2 Riferimento al Programma ALCOTRA: O.S.

MobiLab si colloca in piena coerenza con il programma ALCOTRA, e in particolare con le finalità generali e specifiche dell'asse 3 “Attrattività del territorio”, obiettivo specifico 3 “Mobilità sostenibile”.

### ASSE 3 – ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO

**Obiettivo specifico 3 – mobilità sostenibile:** incrementare le azioni strategiche e i piani per una mobilità nella zona transfrontaliera più efficace, diversificata e rispettosa dell’ambiente.

Le azioni in progetto consentiranno migliorare l’accessibilità del territorio montano transfrontaliero, supportando la **diversificazione della scelta modale** mediante un approccio di **governance bottom-up** capace di introdurre temi di mobilità sostenibile all’interno del **modello culturale** della popolazione e delle amministrazioni pubbliche e private del territorio. Il progetto si sviluppa in modo transfrontaliero, instaurando sinergie tra le esperienze dei partner, dando luogo ad una **strategia d’azione condivisa** e progettata in modo congiunto e sperimentando l’efficacia e la trasferibilità di un insieme complementare di azioni. Il progetto potrà così configurarsi come **buona pratica transfrontaliera** di riferimento sul tema della **mobilità in aree montane a domanda debole**, sviluppandosi in contesti estremamente affini da determinati punti di vista e differenti sotto altri aspetti e dando luogo ad un *unicum* di azioni integrate concettualmente e sviluppate territorialmente su entrambi i versanti.

I target di riferimento sono: la **popolazione** residente e attiva sul territorio di pertinenza dei partner; i **decisori pubblici e privati**, che a diverso titolo pianificano e governano il sistema della mobilità. Al fine di garantire l’efficacia del progetto e il pieno coinvolgimento dei target, le azioni verranno sviluppate secondo l’approccio del CLLD (Community-Led Local Development) e mediante il metodo LivingLab.

Lo sviluppo del progetto consentirà di incrementare il valore degli **indicatori** di **risultato** e di **output** del programma per l’obiettivo specifico 3.3, ponendo in essere **strategie di mobilità sostenibile destinate a specifici gruppi target** e sviluppando **iniziativa e servizi innovativi di mobilità sostenibile**.

## 4.3 Obiettivo generale

Obiettivo generale del progetto è **migliorare l’accessibilità del territorio rurale e montano** da parte di tutte le categorie di utenti, supportando la transizione verso un sistema territoriale domanda-offerta di mobilità orientato al riequilibrio modale e alla sostenibilità degli spostamenti,

con positive ricadute sull'ambiente, sulla qualità della vita e sul sistema socioeconomico locale. Il perseguitamento di tale obiettivo si pone in linea con gli orientamenti delle principali strategie comunitarie e macroregionali: sia la strategia **Europa 2020**, sia la strategia macroregionale **EUSALP** hanno tra le loro finalità la riduzione dei gas serra, l'accessibilità e la mobilità sostenibile.

L'obiettivo generale del progetto contribuisce direttamente all'**obiettivo specifico 3.3 “Mobilità sostenibile”** dell'asse 3 “Attrattività del territorio”, ponendo in essere azioni strategiche materiali e immateriali per una mobilità nella zona transfrontaliera più efficace, diversificata e rispettosa dell'ambiente.

I gruppi target del progetto, costituiti dalla **popolazione locale** e dagli **amministratori pubblici e privati**, saranno al contempo attori chiave e beneficiari diretti, sia a breve sia a lungo termine, delle innovazioni introdotte e dei processi di transizione dei comportamenti innescati dal progetto.

Dall'obiettivo generale discendono due obiettivi specifici, tra loro strettamente interrelati, descritti di seguito.

## 4.4 Obiettivi specifici

Gli obiettivi specifici del progetto discendono direttamente dall'obiettivo generale e ne costituiscono specificazioni il cui perseguitamento sarà tangibile e si svilupperà nel corso dell'attuazione del progetto, attraverso i suoi principali output.

A ciascuno dei due obiettivi specifici corrispondono azioni che ne supporteranno il perseguitamento. Di seguito si richiamano in estrema sintesi i due obiettivi specifici del progetto. L'indicazione delle azioni correlate a ciascun obiettivo (riportate sotto a ciascun obiettivo) si concentra sulle azioni che più direttamente concorrono al perseguitamento dell'obiettivo stesso, tralasciando tutte le azioni che, pur concorrendo al suo perseguitamento, esercitano un'influenza minore.

- **OBIETTIVO SPECIFICO 1: Supportare il cambiamento delle abitudini di mobilità della popolazione locale, dei visitatori e dei turisti**

Supportare il cambiamento delle abitudini di mobilità, a partire dal modello culturale che sottende alle scelte modali e ai comportamenti di viaggio.

A tal fine verranno sviluppate azioni di coinvolgimento e governance bottom-up e iniziative di formazione e sensibilizzazione, rivolte sia a chi pianifica e governa il sistema della mobilità, sia a chi ne fruisce (WP3).

Il perseguitamento di questo obiettivo specifico contribuirà direttamente a raggiungere l'obiettivo specifico 3.3 del programma e l'obiettivo generale del progetto.

### AZIONI CORRELATE

**3.1 Coinvolgimento e governance; 3.2 Introduzione di temi di mobilità sostenibile nel modello culturale; 3.3 Integrazione con altri piani e progetti.**

#### RISULTATI ATTESI

**Introduzione di un modello di governance bottom-up per la mobilità sostenibile, fondato sul coinvolgimento attivo dei gruppi target.**

**Introduzione di temi di mobilità sostenibile nel modello culturale e un'informazione completa e accessibile sul tema della mobilità sostenibile.**

- **OBIETTIVO SPECIFICO 2: Diversificare l'offerta di mobilità locale esistente e sviluppare modalità di spostamento più rispettose dell'ambiente**

Fornire all'utenza un sistema di offerta integrato e rispettoso dell'ambiente, proponendo alternative all'uso esclusivo del mezzo privato per gli spostamenti (sistematici e non), favorendo il riequilibrio modale e l'equità nell'accesso all'offerta di mobilità. Trattandosi di aree montane a domanda debole (territori montani con scarsa popolazione e scarsa densità abitativa), il TPL tradizionale mal si adatta a soddisfare questo tipo di domanda, stante anche la carenza di risorse pubbliche da destinargli. È quindi necessario affrontare il problema diversamente; pertanto, la diversificazione avverrà mediante azioni di supporto alla condivisione dei mezzi, trasporto a domanda, supporto alla mobilità elettrica (WP4). Le azioni specifiche discenderanno da un'azione di pianificazione e organizzazione del sistema domanda-offerta.

Il perseguitamento di questo obiettivo specifico contribuirà direttamente a raggiungere l'obiettivo specifico 3.3 del programma e l'obiettivo generale del progetto. Il perseguitamento di questo obiettivo specifico contribuirà direttamente a raggiungere l'obiettivo specifico 3.3 del programma e l'obiettivo generale del progetto.

#### AZIONI CORRELATE

**4.1 Pianificazione e organizzazione del sistema domanda-offerta; 4.2 Attivazione di offerte di mobilità diversificate; 4.3 Integrazione con altri piani e progetti**

#### RISULTATI ATTESI

**Introduzione di temi di mobilità sostenibile nel modello culturale e un'informazione completa e accessibile sul tema della mobilità sostenibile.**

**Sperimentazione di strategie e azioni di pianificazione e organizzazione dell'offerta di mobilità.**

Le azioni di comunicazione concorrono, in modo non prioritario ma **trasversale**, al perseguitamento dei due obiettivi specifici:

## 2.1 Comunicazione interna ed esterna; 2.2 diffusione dei risultati

### 4.5 Tipologie d'azione previste

Le tipologie di azione previste dal progetto sono coerenti con le tipologie indicate dalla guida di attuazione del programma ALCOTRA per l'obiettivo specifico 3.3 “mobilità sostenibile”, consistendo in:

- **Azioni di comunicazione e informazione per il pubblico al fine di modificare le strategie comportamentali** – WP2, azioni 2.1 e 2.2; WP3, azioni 3.1, 3.2 e 3.3;
- **Studi e scambi di esperienze:**
  - ✖ Studi sulla mobilità nella zona ALCOTRA per consentire l'adattamento delle soluzioni innovative di mobilità con le infrastrutture esistenti – WP4, azione 4.1;
  - ✖ Scambi di esperienze e di metodologie tra territori aventi le stesse problematiche di mobilità – WP3, azioni 3.1, 3.2, 3.3; WP4, azioni 4.1, 4.2, 4.3.
- **Sviluppo di progetti e di servizi innovativi:** sviluppo di progetti e di servizi innovativi di mobilità sostenibile per la diversificazione dell'offerta di sistemi di trasporto a piccola scala locale – WP4, azioni 4.2; 4.3.

Inoltre, sviluppando strategie transfrontaliere di mobilità che migliorano l'accessibilità alle aree più periferiche e disagiate (TAD, carpooling, mobility management, ...) e adottando modalità innovative per sensibilizzare e informare la popolazione relativamente alla mobilità sostenibile (LivingLab), il progetto risponde ai criteri di **priorità** individuati per l'obiettivo specifico 3.3.

La corrispondenza tra le azioni previste e le tipologie di azione indicate dalla guida di attuazione per l'obiettivo specifico 3.3 è indicata all'interno della tabella che segue (sono escluse dalla tabella le attività di preparazione e di coordinamento del progetto – WP0 e WP1):

AZIONI	WP2		WP3			WP4		
	2.1	2.2	3.1	3.2	3.3	4.1	4.2	4.3
<b>Azioni di comunicazione e informazione per il pubblico al fine di modificare le strategie comportamentali</b>								
<b>Studi e scambi di</b>								

<b>esperienze sulla mobilità tra territori aventi le stesse problematiche di mobilità</b>							
<b>Sviluppo di progetti e di servizi innovativi di mobilità sostenibile per la diversificazione dell'offerta</b>							

## 4.6 Risultati attesi

I risultati attesi dalla realizzazione del progetto, che costituiscono dirette espressioni del perseguitamento degli obiettivi specifici richiamati nel paragrafo 3 di questo capitolo, si collegano con l'indicatore di risultato previsto per l'obiettivo specifico 3.3 “Mobilità” del programma ALCOTRA: **“Numero di strategie locali di mobilità sostenibile messe in atto e destinate a specifici gruppi target”**.

Complessivamente, a seguito della realizzazione del progetto verranno sviluppate **6 strategie locali di mobilità sostenibile destinate a specifici gruppi target** (popolazione residente, lavoratori, decisori pubblici e privati, turisti), riferite ai territori interessati dal progetto: Zone 7-8-9 della Città Metropolitana di Torino (Ciriaco e Valli di Lanzo; Canavese occidentale; Eporediese); Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis; Communauté de communes Coeur de Savoie; Communauté d'Agglomération Arlysère.

Si richiamano di seguito sinteticamente i 3 principali risultati attesi del progetto:

- **RISULTATO 1: Introduzione di un modello di governance bottom-up per la mobilità sostenibile, fondato sul coinvolgimento attivo dei gruppi target**

Introduzione, nei territori di pertinenza dei partner di progetto, di un modello di governance bottom-up per la pianificazione e la gestione del sistema della mobilità. Il modello di governance, fondato sull'approccio CLLD e supportato dal metodo LivingLab, prevederà il coinvolgimento attivo dei gruppi target (residenti, lavoratori e amministrazioni).

- **RISULTATO 2: Introduzione di temi di mobilità sostenibile nel modello culturale**

Introduzione di temi di mobilità sostenibile nel modello culturale e integrazione informativa per ottenere un'informazione completa e accessibile a tutti sul tema della mobilità sostenibile. Ciò si tradurrà nella diffusione della cultura della mobilità sostenibile,

da parte sia degli utenti (a tutte le età), sia di chi, a diverso titolo, si occupa della pianificazione e della gestione del sistema d'offerta. Il metodo LivingLab consentirà il pieno coinvolgimento (operativo quanto emotivo) dei target.

### - **RISULTATO 3: Sperimentazione di strategie e azioni di pianificazione e organizzazione dell'offerta di mobilità**

Durante il progetto verranno sperimentate strategie e azioni di pianificazione e organizzazione dell'offerta di mobilità, in particolare per quanto riguarda i seguenti ambiti d'azione:

- Strategie di mobilità sostenibile;
- Azioni a supporto della sharing mobility;
- Servizi innovativi di trasporto a domanda;
- Meccanismi e servizi di “mobilità solidale”.

Anche in questo caso, il metodo LivingLab consentirà il pieno coinvolgimento (operativo quanto emotivo) dei target.

I risultati del progetto miglioreranno sensibilmente le condizioni attuali e concorreranno al perseguitamento dell'obiettivo specifico 3.3 e a incrementare l'indicatore di risultato “strategie locali di mobilità sostenibile messe in atto e destinate a specifici gruppi target”.

Le **realizzazioni principali** del progetto, indicate nel formulario di candidatura (parte III.6, piano di lavoro), concorreranno ad alimentare gli **indicatori di output** come segue:

<b>Realizzazioni principali del progetto</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Indicatore di output</b>	<b>Quantità</b>
<b>INIZIATIVE DI FORMAZIONE, EDUCAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE (WP3)</b>	Le iniziative di formazione, educazione e sensibilizzazione saranno rivolte sia a coloro che pianificano, organizzano e gestiscono il sistema della mobilità, sia agli utenti finali. Verranno condotte azioni di formazione per mobility manager e azioni di educazione e sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza. Le iniziative comprenderanno sia temi generali di mobilità sostenibile, sia approfondimenti specifici legati alle azioni del progetto. Tutte le iniziative di formazione, educazione e sensibilizzazione verranno realizzate con il metodo LivingLab.	Numero di iniziative e servizi innovativi di mobilità sostenibile sviluppati	2

<b>STRATEGIE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE A SCALA TERRITORIALE (WP4)</b>	Definizione di strategie di mobilità sostenibile a scala territoriale, a partire da un impianto strategico sviluppato in modo congiunto dai partner alla luce delle problematiche e degli obiettivi comuni e grazie alle esperienze complementari. Il processo di definizione di strategie di mobilità sostenibile prevederà il coinvolgimento della popolazione attraverso tecniche di partecipazione innovative e la condivisione degli obiettivi di sviluppo. Le strategie e i piani di mobilità sostenibile verranno definite mediante un processo di co-costruzione supportato dal metodo LivingLab.	Numero di iniziative e servizi innovativi di mobilità sostenibile sviluppati	6
<b>ATTIVAZIONE DI SERVIZI A SUPPORTO DELLA CONDIVISIONE DEI MEZZI E DEL TRASPORTO PUBBLICO (WP4)</b>	Attivazione di iniziative pilota per sperimentare servizi fondati sulla sharing mobility. In particolare, verranno sperimentati, nei diversi territori di progetto, servizi di carpooling, trasporto a domanda e “mobilità solidale”. Inoltre, ove possibile, si coniugheranno i temi di sharing mobility con: <ul style="list-style-type: none"> <li>- il potenziamento della mobilità elettrica;</li> <li>- i servizi di “mobilità solidale”.</li> </ul> I servizi a supporto della condivisione dei mezzi e del trasporto pubblico a domanda verranno sviluppati mediante un processo di co-costruzione supportato dal metodo LivingLab.	Numero di iniziative e servizi innovativi di mobilità sostenibile sviluppati	3

## Valore aggiunto della progettazione integrata

I partner di progetto da un lato condividono problemi, criticità e obiettivi comuni, dall'altro dispongono di esperienze pregresse (con le relative lezioni apprese), sensibilità e competenze specifiche complementari. Non solo: anche a fronte di esperienze condotte sul medesimo tema (es. carpooling), ciascun partner ha riscontrato risposte differenti dal proprio territorio, traendo lezioni la cui condivisione è essenziale per definire azioni efficaci. Lezioni che possono essere

positive o negative: le esperienze pregresse dei partner mostrano infatti che non sempre buoni propositi conducono a risultati altrettanto buoni, in ragione di elementi di criticità che solo l'esperienza diretta consente di rilevare. Inoltre, non tutti i partner dispongono di risorse e capacità progettuali sufficienti per poter sviluppare un insieme integrato di azioni rivolte ai diversi elementi sensibili del sistema domanda-offerta di mobilità.

La condivisione di competenze complementari e del bagaglio di esperienze positive e negative di ciascun partner consentirà di mettere in campo un insieme unitario e integrato di azioni che tocca contemporaneamente diversi elementi chiave, sia sul lato domanda, sia sul lato offerta. MobiLab si configura quindi come una buona pratica transfrontaliera e metterà a sistema informazioni sull'efficacia, la praticabilità e la trasferibilità delle azioni.

In sintesi la cooperazione transfrontaliera offrirà i seguenti vantaggi:

- Partner: coinvolgimento in un percorso di crescita delle competenze e della capacità progettuale basato sulla condivisione e sulla co-progettazione; sperimentazione di metodi innovativi;
- Gruppi target: coinvolgimento in processi di co-progettazione e governance inclusiva;
- Zone del progetto: miglioramento dell'accessibilità e della competitività, e di conseguenza della vivibilità;
- Zona del programma: sviluppo di strategie di mobilità sostenibile in territori rurali e montani integrate ed efficaci, trasferibili in contesti affini.

## 4.7 Caratteristiche innovative

Gli aspetti innovativi che caratterizzano il progetto MobiLab sono di due livelli: da un lato si hanno elementi riconducibili alla strategia complessiva del PITER GRAIES Lab, dall'altro alcuni elementi propri del progetto.

### Strategia del PITER GRAIES Lab

Con riferimento al PITER GRAIES Lab, come descritto nella relazione dettagliata del PCC, gli aspetti innovativi concernono:

- lettura del PITER GRAIES Lab come elemento innovativo rispetto alle dinamiche di sviluppo dei territori;
- integrazione tematica e integrazione metodologica, proseguendo il lavoro e l'impostazione adottata in fase di candidatura.

### PITER GRAIES Lab come elemento innovativo dei territori

IL partenariato del PITER, e pertanto anche di MobiLab, considera il PITER GRAIES Lab l'inizio di un percorso di innovazione territoriale.

Per innovazione territoriale si intende la stimolazione (diretta o indiretta) di un cambiamento delle caratteristiche sociali, economiche, di governance, ecc. dei contesti locali e sovralocali in una logica di implementazione delle opportunità e/o della qualità.

Con specifico riferimento al PITER GRAIES Lab si può osservare la dimensione “innovazione” sia adottando un punto di vista interno al PITER sia esterno.

Per quanto concerne il punto di vista interno, come descritto precedentemente, le azioni, l’approccio, la struttura, il percorso di lavoro e i risultati attesi dal PITER GRAIES Lab possono essere tutti considerati elementi di innovazioni per il territorio.

Osservando il PITER dall'esterno, come parte delle dinamiche di sviluppo dei territori, può essere considerato come un laboratorio territoriale per l'innovazione tematica e sul piano della governance, come l'inizio di un percorso di innovazione territoriale.

## INNOVATION SPIRAL

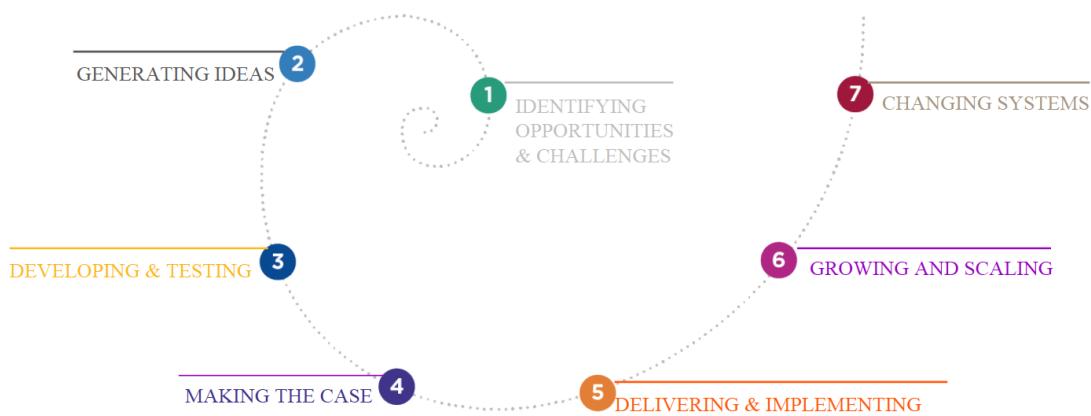


Immagine tratta da Scuola di Tecnologie Civiche, intervento di Marco Zappalorto, Nesta Italia (Nesta Italia, *Innovation Teams and labs. A practice guide*, ©Nesta 2014, p. 14)<sup>1</sup>

Se poniamo infatti il PITER all'interno della spirale dell'innovazione si osserva che: la fase 1 corrisponde alla fase in cui il partenariato ha condiviso l'opportunità di lavorare insieme e di cogliere la “sfida” promossa da ALCOTRA. Nella fase 2 i partner hanno lavorato con metodo e in maniera integrata e condivisa alla definizione dei progetti (fase di candidatura). Le fasi 3, 4 e 5 corrispondono al periodo di attuazione nel corso del quale si sperimenteranno strumenti e azioni che verranno valutati e ridefiniti in relazioni agli obiettivi di progetto.

La fase 5 è la fase in cui si avvierà il percorso riflessione e prima valorizzazione del lavoro realizzato e delle competenze e conoscenze acquisite, un lavoro che dovrà però necessariamente

<sup>1</sup> Documento disponibile sul sito di Nesta.uk: [www.nesta.org.uk/publications/innovation-teams-and-labs-practice-guide](http://www.nesta.org.uk/publications/innovation-teams-and-labs-practice-guide)

continuare nelle fasi successive della spirale dell'innovazione, fasi che non rientrano nell'arco temporale del PITER. Il percorso di valorizzazione, di conseguenza, avverrà sia nel PITER, con una riflessione puntuale sul futuro, sia dovrà essere un obiettivo di ogni singolo partner e del partenariato nel suo complesso.

## Integrazione tematica

Il PITER GRAIES Lab, e quindi anche MobiLab, si caratterizza per due tipologie di integrazione tematica (cosa si fa): integrazione tematica interna e integrazione tematica esterna.

L'**integrazione tematica interna** concerne le sinergie tra le azioni previste non solo all'interno dei singoli progetti del PITER ma anche tra i progetti singoli. Nel PITER, infatti, i progetti singoli solo tra loro interconnessi: vi sono dinamiche di utilità funzionale (realizzo una specifica azione in un progetto che mi consentirà di attuare altre azioni in un altro progetto) e/o dinamiche di partecipazione ad un obiettivo condiviso (l'insieme delle azioni di più progetti consente di raggiungere uno specifico risultato).

L'**integrazione tematica esterna**, prende in considerazione le integrazioni tematiche con altri progetti sviluppati sul territorio locale, a livello di area di PITER e a scala europea ed internazionale (integrazione tematica esterna). In questa cornice si inseriscono le integrazioni individuate in fase di candidatura con i PITEM e gli altri PITER.

Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 4.11.

## Integrazione metodologica

Questo livello di integrazione concerne il “come si fa” e si riferisce a tutti gli aspetti comuni ai progetti singoli (compreso MobiLab) e che concorrono a perseguire gli obiettivi generali del PITER, in linea con la strategia / l'idea forza individuata.

All'interno dell'integrazione metodologica ritroviamo:

- PCM – Approccio del Quadro Logico (per un approfondimento si rimanda all'Allegato 6 della Strategia del PITER GRAIES Lab)
- Co-creazione aperta;
- Approccio Lab.

### Co-creazione aperta

Co-creazione significa “*dar vita con*” a strategie e soluzioni con altre persone, tenendo conto di altri punti di vista, di una molteplicità di esigenze, mettendo in rete informazioni, conoscenze e risorse. La co-creazione consente approcci personalizzati che si adattano in modo appropriato alle esigenze dei cittadini e delle imprese e pone particolare attenzione alla co-diffusione, alla condivisione e alla valorizzazione dei risultati, delle competenze e delle conoscenze apprese per rispondere a specifici bisogni.

Con specifico riferimento al PITER, si intende sviluppare e promuovere una “co-creazione aperta”, ovvero un percorso di co-creazione nel quale la dimensione open data è basilare e funzionale al

raggiungimento degli obiettivi.



Questa impostazione metodologica consentirà di:

- ricercare contemporaneamente, su uno stesso territorio, in un arco temporale ristretto, con un confronto costante, soluzioni ottimali in relazione ai cinque elementi chiave;
- disporre delle competenze territoriali, tematiche e tecnico-operative di un numero significativo di attori (i partner con i soggetti facenti delle loro reti locali e sovralocali);
- valorizzare l'esperienza e i risultati progressivamente ottenuti.

34

## Approccio Living Lab

I partner, come descritto, considerano il PITER GRAIES Lab come parte di un percorso di innovazione territoriale. L'innovazione interessa le dinamiche di governare, le azioni proposte, gli obiettivi ma anche e soprattutto il metodo di lavoro.

Con specifico riferimento al metodo, oltre agli approcci descritti, ritengono fondamentale la sperimentazione della dimensione Living Lab, intesa come spazi di ampia ed effettiva co-creazione con il territorio (WP 3.1 e WP 4.1 di MobiLab).

## Definizione

---

<sup>2</sup> OECD e Commissione Europea, studi sul ciclo di vita dell'innovazione

L'ENoLL, la rete Europea dei Living Lab<sup>3</sup> (alla quale il PITER GRAIES Lab aderisce attraverso il suo Coordinatore – allegato 6 della Strategia del Piano), definisce i Living Lab come ecosistemi innovativi aperti e centrati sull'utente. Questi ecosistemi operano utilizzando un approccio di co-creazione sistematico con l'utente finale (systematic user co-creation approach), approccio che consente di integrare i processi di ricerca e innovazione nelle comunità e negli ambienti reali.

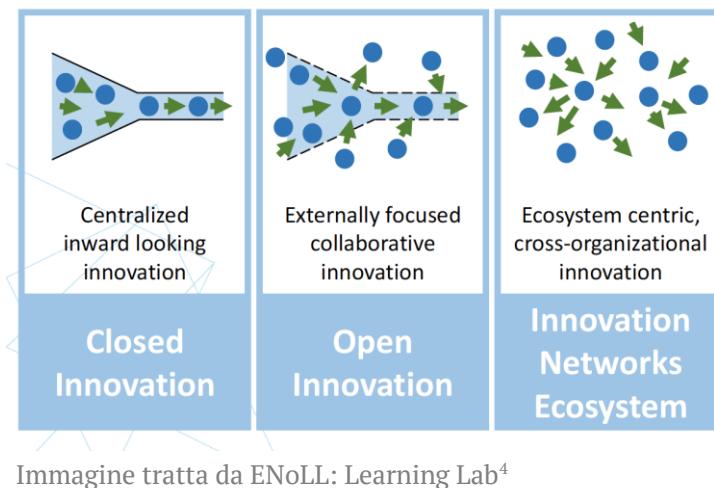


Immagine tratta da ENoLL: Learning Lab<sup>4</sup>

I Living Lab sono, pertanto, sia organizzazioni orientate alla pratica che facilitano e promuovono l'innovazione aperta e collaborativa, sia ambienti o arene reali in cui l'innovazione aperta (*open innovation*) e i processi di innovazione dell'utente (*user innovation processes*) possono essere studiati e sottoposti a esperimenti e/o dove nuove soluzioni vengono sviluppate.

I Living Lab, in sintesi, operano come intermediari tra i cittadini, le organizzazioni che si occupano di ricerca, le aziende, le città e le regioni per la co-creazione congiunta di valore, la prototipazione rapida o la convalida per potenziare l'innovazione e le imprese (es. input e idee su come una specifica situazione può essere migliorata con soluzioni intelligenti; co-creare soluzioni; fornire dati usando servizi; testare prodotti / servizi; ecc.).

### Elementi caratterizzanti

**Chi:** possono partecipare tutti gli attori a vario titolo interessati (*multi-stakeholder participation*). I LL si basano sul Quadruple Helix Model (modello della Quadrupla elica) secondo il quale tutte le categorie devono essere coinvolte: persone (cittadini/utenti), governo (alle diverse scale), industria e università/mondo della ricerca.

**Come:** gestione puntuale (*orchestration*); integrazione di approcci differenti (*multi-method approach*); coinvolgimento attivo dei potenziali utenti finali (*active user involvement*).

**In quali ambiti:** l'approccio dei LL è multitematico, non vi sono vincoli rispetto agli ambiti tematici (cultura, innovazione urbana, patrimonio culturale, qualità della vita, ICT, sostenibilità, inclusione sociale, ecc.)

<sup>3</sup> ENoLL - [www.openlivinglabs.eu](http://www.openlivinglabs.eu)

<sup>4</sup> ENoLL Learning Lab, Day 0, 28.08.2017, Krakow (Poland)

**Dove:** contesti reali per un'effettiva sperimentazione e test (*real-life setting*);

**Perché:** co-creazione (*co-creation*) di soluzioni che saranno maggiormente efficaci e sostenibili perché rispondenti a reali bisogni e definite a partire da situazioni reali e non ipotizzate.

### Principi chiave

Le attività nei Living Lab (LL) si basano su cinque principi chiave che possono essere utilizzati sia come strumenti per guidare la pianificazione e le prestazioni del processo di innovazione, sia come strumenti per valutare il processo di innovazione e assicurarsi che sia progettato e svolto secondo la modalità Living Lab:

- **Valore** (*Value*). I processi LL dovrebbero supportare la creazione di valore sia per i partner (valore di business) sia per gli utenti presunti dell'innovazione (esperienza come valore);
- **Influenza** (*Influence*). I presunti utenti dovrebbero essere considerati come partner attivi e competenti e esperti di dominio. Questo aspetto è fondamentale perché il loro coinvolgimento e la loro influenza nei processi di innovazione è essenziale. Per motivare la partecipazione e il coinvolgimento è pertanto importante illustrare l'impatto che i loro contributi può avere sull'innovazione;
- **Sostenibilità** (*Sustainability*). I LL utilizzano approcci che soddisfano i bisogni del presente senza compromettere la possibilità per le generazioni future di soddisfare i loro bisogni da una prospettiva economica, sociale ed ecologica;
- **Apertura** (*Openness*). Nei LL il presupposto è che il processo di innovazione si arricchisce maggiormente se le prospettive, i punti di vista, sono molteplici.
- **Realismo** (*Realism*). Uno dei capisaldi dei LL è che le attività dovrebbero essere svolte in un ambiente realistico, naturale e reale. I risultati migliori in termini di validazione e verifica, ad esempio, provengano dalla messa a disposizione dei prototipi per un tempo sufficientemente lungo e nelle stesse condizioni "di vita reale" in cui i corrispondenti prodotti o servizi sarebbero utilizzati una volta attivati/immessi nel mercato.

### Valore aggiunto

Perché coinvolgere gli utenti finali /cittadini? Perchè...

- sono degli esperti di un territorio/servizio/ecc. ed è loro diritto poter influenzare scelte, servizi, ecc;
- in questo modo si avrà un numero maggiore di idee e soluzioni con originalità, creatività;
- i gruppi multidisciplinari pensano meglio in quanto riescono a comprendere le diverse prospettive;
- hanno aspettative realistiche;
- sviluppando la competenza tecnica degli utenti si avvia un percorso di potenziamento ed educazione della collettività;
- consente di bilanciare i rapporti di forza.

### Attività MobiLab

Gli aspetti innovativi specifici che caratterizzano il progetto MobiLab, oltre a quelli descritti, sono:

- la pianificazione e la sperimentazione di servizi di mobilità innovativi;
- l'offerta di servizi che sappiano concorrere fattivamente al riequilibrio modale facendo fronte alle difficoltà in cui ilTPL tradizionale incorre nelle aree montane a domanda debole.

Tutte le realizzazioni principali del progetto (richiamate nella tabella sopra) sono di carattere innovativo.

## 4.8 Gruppi di attività (WP)

<b>WP 0</b> <b>Preparazione del progetto</b>	<b>0.1</b> <i>Creazione del dossier di candidatura</i>		
<b>WP 1</b> <b>Governance e gestione amministrativa</b>	<b>1.1</b> <i>Gestione operativa</i>	<b>1.2</b> <i>Gestione amministrativa e finanziaria *</i>	<b>1.3</b> <i>Monitoraggio e valutazione</i>
<b>WP 2</b> <b>Comunicazione</b>	<b>2.1</b> <i>Comunicazione interna esterna</i>		<b>2.2</b> <i>Diffusione dei risultati*</i>
<b>WP 3</b> <b>Rafforzamento della cultura della mobilità e introduzione di un modello di governance bottom-up</b>	<b>3.1</b> <i>Coinvolgimento e governance</i>	<b>3.2</b> <i>Introduzione di elementi di mobilità nel modello culturale*</i>	<b>3.3</b> <i>Integrazione con altri piani e progetti</i>
<b>WP 4</b> <b>Pianificazione e sperimentazione di servizi innovativi</b>	<b>4.1</b> <i>Pianificazione e organizzazione del sistema domanda-offerta</i>		
	<b>4.2</b> <i>Attivazione di offerte di mobilità diversificate*</i>		
	<b>4.3</b> <i>Integrazione con altri piani e progetti</i>		

\* Attività funzionali alla perennizzazione nel tempo del Piano

## WP1 - Governance e gestione amministrativa

Le attività di questo WP permettono di attuare il progetto secondo gli indirizzi e le procedure del Programma ALCOTRA ed i contenuti presentati nel dossier di candidatura. Inoltre garantiscono la collaborazione tra i partner, il rafforzamento delle relazioni e conseguentemente il valore aggiunto della cooperazione transfrontaliera.

Infine questo WP assicura le migliori condizioni per la corretta gestione amministrativa e la rendicontazione delle spese sostenute.

**Parole chiave:** gestione amministrativa; gestione operativa; monitoraggio; valutazione

**Attività:** 1.1 Gestione operativa

- 1.2 Gestione amministrativa e finanziaria
- 1.3 Monitoraggio e valutazione

### Attività 1.1 – GESTIONE OPERATIVA

#### **Descrizione dettagliata**

Il capofila è incaricato di coordinare il progetto per tutta la sua durata: organizzerà gli incontri tecnici, redigerà i documenti di lavoro e si occuperà della loro diffusione interna.

Il capofila e i partner istituiranno durante il primo mese di progetto un Comitato di Pilotaggio del progetto (COPIL), che sarà composto da almeno un rappresentante tecnico per ogni partner (5 membri), con la presenza dei rappresentanti politici nelle fasi di lancio, valutazione intermedia e chiusura. Il COPIL si riunirà almeno due volte l'anno (in totale, 7 volte) per verificare l'andamento del progetto, assumere le decisioni necessarie al prosieguo delle attività e adottare misure correttive, se necessario.

Alle riunioni potranno essere invitati esperti o funzionari delle amministrazioni partner del progetto o dei soggetti attuatori la cui presenza si renda necessaria sulla base alle tematiche da affrontare.

Per ogni riunione tecnica verrà predisposta a cura del capofila, una convocazione e l'invio con congruo anticipo dell'Ordine del giorno corredata di documenti preparatori. Per le riunioni transfrontaliere le convocazioni e gli ordini del giorno saranno predisposti in doppia lingua. Verrà garantita la traduzione consecutiva tra le due lingue quando necessario, e la stesura di un verbale entro i 5 giorni lavorativi successivi alla riunione. Quest'ultimo, per le riunioni transfrontaliere verrà redatto in entrambe le lingue.

Il contatto tra i partner nel corso del progetto avverrà inoltre attraverso conference call a cadenza ravvicinata (per garantire un contatto con cadenza almeno bimestrale) e comunque ogni qualvolta

se ne ravvisi la necessità.

Al fine di redigere e scambiare documenti di lavoro si utilizzeranno diffusamente sistemi di condivisione di documenti, come Google Drive.

Il capofila e i partner faranno ricorso al proprio personale e a esperti esterni (laddove se ne è ravvisata la maggiore necessità a garanzia dell'espletamento di tutte le azioni previste) per servizi legati principalmente al reporting e al sistema di monitoraggio (cfr. Attività 1.3).

## **Partner coinvolti – forme di collaborazione e interazione**

La Città metropolitana di Torino, quale capofila, assicura il buon andamento del progetto (tecnico, amministrativo e finanziario), coordina e anima l'insieme dei lavori/scambi, e fa da collante tra i partner (comunicazione, vita del progetto, assistenza...) durante tutta la durata del progetto.

Tutti i partner partecipano attivamente all'attività, contribuendo al buon andamento del progetto, e organizzano presso i rispettivi territori riunioni tecniche e tavoli di lavoro con soggetti direttamente interessati allo sviluppo delle azioni previste dal progetto.

## **Localizzazione**

Territori dei partner di progetto

## **Calendario**

1-10-2018 / 30-09-2021

39

## **Prodotti**

### ORDINI DEL GIORNO E VERBALI (7)

Note preparatorie relative a ciascuna delle riunioni tecniche, tavoli di lavoro e scambi transfrontalieri, contenenti tutte le informazioni a supporto del rispettivo incontro; verbali dettagliati contenenti gli esiti degli incontri.

### ORGANISMI DI GOVERNANCE TRANSFRONTALIERA (1)

Comitato di pilotaggio del progetto, responsabile degli aspetti di carattere strategico e dello sviluppo operativo delle azioni previste. Sono previsti 7 incontri, con cadenza semestrale.

### RIUNIONI TECNICHE E TAVOLI DI LAVORO (15)

Riunioni e tavoli di lavoro di carattere tecnico-operativo, che prevedono la partecipazione dei soggetti direttamente interessati allo sviluppo delle azioni previste dal progetto.

### INCONTRI TECNICI DI ALLINEAMENTO TRA PROGETTI SINGOLI DEL PITER (6)

Incontri periodici di coordinamento con progetti singoli che abbiano particolari interazioni operative con azioni di MobiLab. Sono previsti 6 momenti d'incontro transfrontalieri.

## Attività 1.2 - GESTIONE AMMINISTRATIVA E FINANZIARIA

### **Descrizione dettagliata**

Tutti i partner, sulla base del programma di attività presentato in sede di candidatura e di eventuali modifiche concordate nel corso delle riunioni di coordinamento, elaborano gli strumenti di gestione finanziaria e assicurano la messa in opera della realizzazione finanziaria del progetto. Il capofila assicura la raccolta delle informazioni e le relazioni con le strutture di gestione del Programma.

Ogni partner individuerà al suo interno un responsabile del controllo amministrativo del progetto, il quale dovrà predisporre tutti i documenti ed i formulari richiesti dal programma ALCOTRA così come le procedure e gli atti amministrativi necessari per gli appalti pubblici e per il conferimento delle prestazioni di servizi.

### **Partner coinvolti – forme di collaborazione e interazione**

La Città metropolitana di Torino, quale capofila, assicura la circolazione delle informazioni necessarie per un’efficace gestione di questa fase e i rapporti con le strutture di cooperazione del programma ALCOTRA e coordina la redazione dei rapporti annuali. Tutti i partner collaborano all’attività, fornendo al capofila la documentazione necessaria per i rapporti annuali e le rendicontazioni semestrali, e curando le procedure di affidamento.

### **Organismi interessati**

soggetti attuatori (Agenzia della mobilità piemontese)

### **Localizzazione**

Territori dei partner di progetto

### **Calendario**

1-12-2018 / 30-09-2021

### **Prodotti (principali e secondari)**

RAPPORTI ANNUALI (3)

Rapporti annuali di avanzamento redatti secondo le richieste e indicazioni dell’Autorità di Gestione

RENDICONTAZIONI SEMESTRALI (6)

Rendicontazioni finanziarie compilate secondo le richieste e indicazioni dell’Autorità di Gestione

## Attività 1.3 – MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

### **Descrizione dettagliata**

Il comitato di pilotaggio definirà i criteri di valutazione del progetto ed una check list, che servirà per la redazione congiunta di due valutazioni intermedie (dopo 12 e 24 mesi dall'avvio) e di una valutazione finale, a cura di un valutatore esterno. Il capofila e i partner realizzeranno una cronistoria dell'avanzamento del progetto. Il monitoraggio riguarderà: gli aspetti generali (preparazione e livello qualitativo delle riunioni, trasparenza nelle procedure, rispetto costante dei criteri del Programma ALCOTRA, ecc.), l'accesso e la diffusione delle informazioni all'interno e all'esterno (disponibilità delle informazioni nelle due lingue del programma per tutta la durata del progetto, mezzi e modalità di comunicazione, cura delle relazioni esterne, ecc.), la messa in opera del progetto (coinvolgimento degli stakeholder, coinvolgimento dei target, collaborazioni con esperti, ecc.), i bisogni emersi (rispetto delle esigenze del pubblico bersaglio e degli stakeholder), gli aspetti amministrativo-finanziari, e l'elaborazione degli indicatori di progetto.

Per facilitare la verifica costante dell'andamento del progetto, il capofila e i partner realizzeranno una cronistoria dello stato di avanzamento, attraverso un “quaderno di campo”, foglio elettronico condiviso in Google Drive, con la sintesi delle attività svolte da ciascun partner e soggetto attuatore, da aggiornare costantemente.

### **Partner coinvolti – forme di collaborazione e interazione**

La Città metropolitana di Torino, quale capofila, assicurerà gli strumenti di monitoraggio e valutazione e richiederà ai partner tutti i documenti e le informazioni necessari.

### **Localizzazione**

Territori dei partner di progetto

### **Calendario**

1-02-2019 / 30-09-2021

### **Prodotti (principali e secondari)**

METODOLOGIA DI MONITORAGGIO (1)

Metodologia di monitoraggio condivisa (criteri di valutazione e check list) e azione di monitoraggio condotta da un valutatore esterno

QUADERNO DI CAMPO (1)

Cronistoria delle attività: “Quaderno di campo” condiviso nell'area riservata del sito del progetto (graies.eu)

## RAPPORTI DI VALUTAZIONE (3)

3 Rapporti di valutazione, 2 intermedi e 1 finale, del progetto

## WP2 - Comunicazione

Le attività di questo WP permettono di far conoscere sia all'interno sia all'esterno il progetto, i relativi attori, le attività svolte ed i risultati. Inoltre consentono di divulgare e disseminare le conoscenze acquisite durante il progetto rendendole disponibili per altri enti che intendano sviluppare progetti analoghi.

Le attività di comunicazione e di diffusione dei risultati si rivolgono, dunque, a diversi target bersaglio:

- Addetti ai lavori (referenti, funzionari e tecnici dei partner e dei soggetti attuatori);
- Amministratori degli Enti partner e dei soggetti attuatori;
- Amministratori e tecnici di Comuni, consorzi e gestori di trasporto;
- Associazioni ambientali e culturali;
- Residenti, lavoratori e turisti del territorio transfrontaliero e delle aree pilota.

**Parole chiave:** condivisione, trasparenza, coinvolgimento, valorizzazione, diffusione risultati

**Attività:** 2.1 Comunicazione interna ed esterna

2.2 Diffusione dei risultati

### Attività 2.1 – COMUNICAZIONE INTERNA ED ESTERNA

#### **Descrizione dettagliata**

Iniziative di comunicazione interna ed esterna, la prima istituzionale, rivolta alle amministrazioni e agli operatori del territorio, la seconda rivolta a tutti.

Per garantire l'efficacia delle azioni di comunicazione e il raggiungimento di tutti i target e destinatari previsti, verrà in primo luogo redatto un piano di comunicazione, che conterrà indicazioni specifiche per ciascun target, canale e strumento di comunicazione individuato. Il piano sarà coordinato con il piano di comunicazione del PCC.

Le azioni combinano diverse modalità di comunicazione, comprendendo: iniziative di comunicazione tra istituzioni; conferenze, seminari e saloni dimostrativi; comunicazione multimediale; informazione cartacea.

Per quanto riguarda le conferenze, i seminari e i saloni dimostrativi, ove possibile essi verranno organizzati dai partner in occasione di altre iniziative già previste sui rispettivi (es. Settimana Europea della Mobilità, eventi organizzati nell'ambito dei progetti Interreg Alpine Space e-MOTICON, Life prepAIR in coordinamento con la Regione Piemonte). Ciò consentirà sia di sfruttare appieno le sinergie con altri eventi (visibilità, partecipazione del pubblico, etc.), sia di

contenere i costi di organizzazione.

## ***Partner coinvolti – forme di collaborazione e interazione***

La Città metropolitana di Torino, quale capofila, verificherà la corretta programmazione degli eventi, curerà la definizione del piano di comunicazione. Ogni partner sarà responsabile delle iniziative di comunicazione e degli eventi ospitati sul proprio territorio.

## ***Localizzazione***

Territori dei partner di progetto

## ***Calendario***

1-10-2018 / 30-09-2021

## ***Prodotti (principali e secondari)***

### PIANO DI COMUNICAZIONE (1)

Documento di indirizzo strategico e operativo (coordinato con il PCC) relativo alle attività di comunicazione del progetto, contenente indicazioni specifiche per ciascun target, canale e strumento di comunicazione individuato.

### INIZIATIVE DI COMUNICAZIONE CON IL TERRITORIO (15)

Azioni ed eventi per la comunicazione e il coinvolgimento delle amministrazioni e le associazioni locali, dialogando in merito al progetto, alle sue finalità e alle azioni previste, anche attraverso una piattaforma multimediale comune.

### CONFERENZE, SEMINARI E SALONI DIMOSTRATIVI (6)

Conferenze, seminari tematici e saloni dimostrativi organizzati sui territori di ciascun partner, sia sul tema generale della mobilità sostenibile, sia su temi specifici (es: mobilità elettrica, carpooling, etc.)

### COMUNICAZIONE MULTIMEDIALE (4)

Video tutorial su temi specifici (es: mobilità elettrica, sicurezza, car pooling, etc.): si prevede di realizzare alcune interviste sul territorio, e di coinvolgere alcuni specifici target (ad es. insegnanti, studenti, amministratori, mobility manager, imprenditori della filiera turistica e non); contenuti web sviluppati per il sito internet e per la newsletter PITER GRAIES.

### INFORMAZIONE CARTACEA (4)

Materiale di presentazione del progetto realizzato su diversi supporti (manifesti, locandine, postcard, roll-up) e in diversi momenti di sviluppo del progetto, per garantirne la piena e costante

visibilità.

## Attività 2.2 – Diffusione dei risultati

### **Descrizione dettagliata**

L'attività comprende tutte le azioni che verranno svolte e i materiali che verranno prodotti per garantire l'ampia e duratura diffusione dei risultati del progetto, ovvero:

- Conferenze transfrontaliere di lancio e di chiusura del progetto, di cui una in Italia (lancio) e una in Francia (chiusura).
- Gadget: in aggiunta alle pen-drive USB su cui verranno caricati tutti i materiali di comunicazione, al fine di contenere la stampa di materiali cartacei (fornite dal PCC per tutti i progetti del PITER), verranno prodotti altri gadget da distribuire in occasione degli eventi (es. penne, portatessere, portachiavi,..).
- Documento tecnico-divulgativo del progetto, che verrà caricato sulle pen-drive e pubblicato sul sito web del progetto.

Gli eventi di lancio e di chiusura verranno organizzati in coordinamento e sinergia con le esigenze di animazione e monitoraggio del progetto (Attività 1.1 e 1.3) e con altri progetti singoli del PITER con cui MobiLab ha relazioni (SociaLab o ExplorLab). Si cercherà, infatti, di sfruttare il più possibile economie di spesa, sia per i costi di viaggio e soggiorno dei referenti di progetto, sia per le spese organizzative degli eventi.

### **Partner coinvolti – forme di collaborazione e interazione**

La Città Metropolitana organizzerà l'evento di lancio del progetto e curerà la redazione del documento tecnico-divulgativo di progetto. La Communauté d'Agglomération Arlysere organizzerà l'evento di chiusura. Il GAL Valli di Lanzo curerà la fornitura di gadget specifici di progetto (portatessere, portachiavi, penne..). Tutti i partner saranno costantemente informati e interagiranno nello sviluppo delle azioni, mediante il confronto e gli scambi previsti dal WP1.

### **Localizzazione**

Territori dei partner di progetto

### **Calendario**

1-03-2019 / 30-09-2021

### **Prodotti (principali e secondari)**

CONFERENZA DI LANCIO E DI CHIUSURA (2)

Eventi di lancio e di chiusura del progetto, che prevederanno la relazione diretta tra il pubblico, gli esperti sul tema e le amministrazioni, mediante approcci partecipativi innovativi.

## DOCUMENTO TECNICO-DIVULGATIVO DI PROGETTO (1)

Documento tecnico-divulgativo del progetto, che raccoglie gli obiettivi, le azioni e i risultati attesi e ottenuti dal progetto. Ad uso di cittadini, amministratori, associazioni locali che intendano approfondire questi temi.

## GADGET (3)

Gadget con il logo del progetto da distribuire in occasione degli eventi pubblici: in aggiunta alle memorie USB (pen-drive) contenenti materiali di comunicazione del progetto (PCC), altri gadget più economici (penne, portachiavi, portatessere...).

# **WP3 - Rafforzamento della cultura della mobilità e introduzione di un modello di governance bottom up**

Questo WP comprende l'insieme di attività definite dal progetto per concorrere a perseguire:

- l'obiettivo specifico 1: supportare il cambiamento delle abitudini di mobilità della popolazione locale, dei visitatori e dei turisti.
- i risultati attesi 1) Introduzione di un modello di governance bottom-up per la mobilità sostenibile, fondato sul coinvolgimento attivo dei gruppi target; 2) Introduzione di temi di mobilità sostenibile nel modello culturale.

In particolare, le attività previste dal WP3 sono orientate ad agire da un lato sul modello di governance del sistema della mobilità, potenziando il mobility management e la razionalizzazione delle competenze, dall'altro sul modello culturale che sottende alle scelte e alle abitudini di mobilità, mediante iniziative di formazione, educazione e sensibilizzazione.

**Parole chiave:** governance bottom-up; mobility management; formazione; educazione; sensibilizzazione

**Attività:** 3.1 Coinvolgimento e governance

- 3.2 Introduzione di temi di mobilità sostenibile nel modello culturale
- 3.3 Integrazione con altri piani e progetti

## Attività 3.1 – Coinvolgimento e governance

### **Descrizione dettagliata**

L'attività è volta a migliorare e integrare il modello di governance per il sistema della mobilità nei territori dei partner di progetto, potenziando e razionalizzando le competenze specifiche sul tema della mobilità sostenibile. In particolare, l'attività si sviluppa su due fronti:

- introduzione della figura del mobility manager di area: si tratta di una figura essenziale

per garantire il coordinamento territoriale delle azioni per la mobilità sostenibile, il supporto ai responsabili della mobilità aziendale degli Enti, delle aziende e dei poli scolastici e il monitoraggio degli effetti delle misure adottate. Ad oggi, soltanto un partner (CITTÀMETROTO) ne è provvisto. I partner francesi (CA ARLYSÈRE, CC CŒUR DE SAVOIE) si doteranno della figura del mobility manager di area, in un caso introducendo nuovo personale all'interno dello staff dell'ente (CC CŒUR DE SAVOIE), nell'altro caso istituendo questa nuova figura mediante la formazione specifica di personale facente già parte dell'ente (CA ARLYSÈRE). Il GAL Valli di Lanzo non introdurrà questa figura in quanto il suo territorio è di pertinenza del mobility manager della Città Metropolitana. L'Unione Montana Valli del Gran Paradiso non introdurrà questa figura in ragione di caratteri demografici e dimensionali del suo territorio.

- Definizione di un protocollo di intesa tra i soggetti istituzionali che operano nel campo della mobilità, per razionalizzare le competenze e le azioni. I partner elaboreranno un protocollo d'intesa che tutti i soggetti istituzionali operanti nel campo della mobilità sui rispettivi territori saranno chiamati a sottoscrivere. Verranno definite finalità transfrontaliere comuni da parte del COPIL; ciascun partner definirà poi un protocollo d'intesa specifico relativo al proprio territorio.
- Tutte le azioni comprese in questa attività verranno condotte con un approccio di governance bottom-up, in linea con il Community Led Local Development (CLLD). A supporto di questo approccio si adotterà estesamente il metodo dei LivingLab (si veda in proposito l'azione 3.3).

## **Partner coinvolti – forme di collaborazione e interazione**

La Città metropolitana, in quanto capofila e unico partner a disporre già ad oggi di un mobility manager, fornirà supporto ai partner che istituiranno questa figura. Tutti i partner definiranno il protocollo d'intesa sui rispettivi territori, le cui finalità verranno definite a livello transfrontaliero.

## **Localizzazione**

Territori dei partner di progetto

## **Calendario**

1-10-2018 / 30-09-2021

## **Prodotti (principali e secondari)**

MOBILITY MANAGER DI AREA (3)

Introduzione, nei territori che non ne sono già provvisti, di un mobility manager di area, incaricato di organizzare e coordinare le iniziative di mobilità condotte su tutto il territorio.

PROTOCOLLO D'INTESA (1)

Protocollo di intesa tra i soggetti istituzionali che operano nel campo della mobilità, per favorire la razionalizzazione delle competenze e delle azioni

## Attività 3.2 – INTRODUZIONE DI TEMI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE NEL MODELLO CULTURALE

### **Descrizione dettagliata**

Per ottenere un cambiamento reale e duraturo delle scelte di mobilità è necessario intervenire sul modello culturale, che oggi prevede il predominio dell'automobile, la percezione negativa del trasporto collettivo e un interesse scarso per gli impatti ambientali generati dalla mobilità.

L'intervento sul modello culturale non può prescindere da un'azione alle sue radici: pertanto, al centro di questa attività vi saranno iniziative di formazione, educazione e sensibilizzazione.

La formazione si concentrerà sui mobility manager aziendali, per garantire l'aggiornamento delle competenze e per introdurre metodi d'azione innovativi.

Le attività educative e di sensibilizzazione saranno rivolte a tutta la cittadinanza, e affronteranno sia temi generali di mobilità sostenibile, sia argomenti specifici (es: sharing mobility, sicurezza, mobilità elettrica, etc..).

### **Partner coinvolti – forme di collaborazione e interazione**

Il partner responsabile dell'azione è la Città metropolitana, che porterà le proprie esperienze maturate nell'ambito del “Protocollo d’Intesa per la promozione della mobilità sostenibile a partire dalle aree intorno ai plessi scolastici” stipulato con 46 comuni del territorio provinciale. Tutti i partner parteciperanno all’attività, organizzando iniziative sui propri territori. La collaborazione e l’interazione tra i partner saranno garantite secondo quanto previsto dalla gestione operativa del progetto (WP1).

### **Localizzazione**

Territori dei partner di progetto

### **Calendario**

1-12-2018 / 30-06-2021

### **Prodotti (principali e secondari)**

INIZIATIVE DI FORMAZIONE MOBILITY MANAGER (8)

Iniziative di formazione rivolte ai mobility manager, per garantire l'aggiornamento delle competenze e la capacità di svolgere in modo innovativo ed efficace il proprio ruolo. Sul territorio italiano, in particolare, si prevede di sviluppare l’azione in coordinamento con la Regione Piemonte, nell’ambito del progetto Life PrepAIR, concentrandosi sui temi della mobilità elettrica e della sharing mobility.

## INIZIATIVE DI EDUCAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE (15)

Iniziative di educazione e sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile rivolte a bambini, ragazzi e adulti, sia su temi generali, sia su argomenti specifici (es. mobilità casa-scuola, mobilità elettrica, car pooling, etc.). Nelle scuole saranno coinvolti, con metodologie proprie della progettazione partecipata, sia gli insegnanti, che bambini e ragazzi dai 5 ai 19 anni, portando all'osservazione "critica" dell'ambiente urbano, all'acquisizione di una maggiore consapevolezza delle modalità di percorrenza dei tragitti abituali, fino all'elaborazione di proprie idee progettuali per il miglioramento della mobilità.

## NOLEGGIO DI DUE MEZZI ELETTRICI A SCOPO DIMOSTRATIVO

Sul territorio di CITTÀMETROTO si prevede il noleggio di 2 mezzi elettrici per 2 mesi, presso due poli di interesse individuati in fase di pianificazione delle strategie, a mero valore dimostrativo, e per favorire la diffusione/visibilità del progetto.

## Attività 3.3 – INTEGRAZIONE CON ALTRI PIANI E PROGETTI

### **Descrizione dettagliata**

L'integrazione con altri piani e progetti avverrà in diversi modi:

- Applicazione del metodo LivingLab alle azioni previste dal WP3: il metodo è trasversale e interessa tutti i progetti del PITER GraiesLab. In MobiLab, verrà declinato secondo i contenuti e le azioni specifiche del progetto;
- Informazione integrata: integrazione informativa, su siti web e App esistenti (es: evway e chargemap.com per la mobilità elettrica, mobisavoie.fr, portale Muoversi in Piemonte, ...), sull'offerta di mobilità e sulle sperimentazioni introdotte del progetto;
- Interazione con il progetto singolo SociaLab per l'individuazione dei "punti antenna" in cui collocare le informazioni sui servizi di mobilità.

### **Partner coinvolti – forme di collaborazione e interazione**

La CC CŒUR DE SAVOIE avrà in carico l'azione trasversale di applicazione del metodo LivingLab. Tutti i partner parteciperanno all'attività, garantendo l'integrazione informativa. L'interazione con il progetto SociaLab sarà curata in particolare da CITTÀMETROTO e CA ARLYSÈRE (partner in SociaLab). La collaborazione e l'interazione tra i partner saranno garantite secondo quanto previsto dalla gestione operativa del progetto (WP1).

### **Localizzazione**

Territori dei partner di progetto

## **Calendario**

1-10-2018 / 30-09-2021

### **Prodotti (principali e secondari)**

LABORATORI DI CO-PROGETTAZIONE (1)

Applicazione trasversale del metodo LivingLab alle attività comprese nel WP3

### INFORMAZIONE INTEGRATA (2)

Integrazione informativa sull'offerta di mobilità e sulle sperimentazioni introdotte dal progetto inserita nei siti web istituzionali dei rispettivi territori e nelle App già esistenti.

Sul lato italiano, si prevede l'implementazione del portale "Muoversi in Piemonte" attraverso l'integrazione dei nuovi servizi individuati e sviluppati nel progetto, migliorando il calcolo dei percorsi multimodali nell'area di interesse e le possibilità di pianificare gli spostamenti con i mezzi pubblici, la bicicletta e l'auto nella modalità condivisa. Il portale è il primo servizio integrato di infomobilità sviluppato su scala regionale in Italia ed è promosso da Regione Piemonte e gestito da 5T srl, società in house (di Città di Torino, Città Interpolitana di Torino, Regione Piemonte e Gruppo Torinese Trasporti) che costituisce il "Centro Operativo regionale di Infomobilità."

### INFORMAZIONE NEI "PUNTI ANTENNA" (4)

Informazione integrata (digitale e cartacea) ubicata nei "punti antenna". Si prevede, in coordinamento con il progetto "SociaLab", la mappatura dei luoghi di riferimento / aggregazione nell'area di progetto, come sportelli di prossimità, PUA (Punto Unico di Accesso, strumento del Servizio Sanitario Nazionale che mira a promuovere e sostenere l'equità nell'accesso ai servizi e alla presa in carico, per dare risposta a bisogni socio-sanitari complessi), farmacie, poste, biblioteche, info-point, ATL. Tali "punti antenna" saranno dotati di materiali informativi sui servizi sviluppati negli ambiti sociale, della mobilità, e dell'outdoor (sviluppando quindi un'ulteriore integrazione con il progetto "Explorlab"). Laddove possibile, il relativo personale sarà sensibilizzato sui temi e sulle modalità di informazione in merito.

## **WP4 - Pianificazione e sperimentazione di servizi innovativi**

Questo WP comprende l'insieme di attività definite dal progetto per concorrere a perseguire:

- l'obiettivo specifico 2: Diversificare l'offerta di mobilità locale esistente e sviluppare modalità di spostamento più rispettose dell'ambiente.
- Il risultato atteso 3) Sperimentazione di strategie e azioni di pianificazione e organizzazione dell'offerta di mobilità.

In particolare, le attività previste dal WP4 saranno orientate a rispondere in modo efficace alle

criticità rilevate in fase di analisi, riconducibili complessivamente, per quanto riguarda il sistema d'offerta, all'inadeguatezza del TPL tradizionale, alla scarsa competitività delle alternative all'automobile e all'organizzazione non sempre razionale del sistema domanda-offerta. Anche per il WP4, l'integrazione con altri piani e progetti (attività 4.3) costituirà un elemento cardine.

**Parole chiave:** car pooling; sharing mobility; mobilità elettrica; trasporto a domanda; innovazione

**Attività:** 4.1 Pianificazione e organizzazione del sistema domanda-offerta

4.2 Attivazione di offerte di mobilità diversificate

4.3 Integrazione con altri piani e progetti

## Attività 4.1 - PIANIFICAZIONE E ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DOMANDA-OFFERTA

### **Descrizione dettagliata**

L'attività muove dal riconoscimento dell'importanza di agire sull'organizzazione dell'offerta e sulla sua razionalizzazione, per definire una visione strategica e operativa.

Un'approfondita analisi dei bisogni espressi dal territorio (mappatura della domanda) permetterà di individuare: le abitudini (modalità di spostamento, motivazioni e orari) dei target bersaglio delle realtà più critiche dell'area transfrontaliera; - la propensione al cambiamento delle abitudini di spostamento; il grado di interesse verso modalità di spostamento innovative ed i principali ostacoli, in particolare in termini di fiducia e sicurezza (con la stessa attenzione per uomini, donne, giovani, adulti, anziani); - le modalità di incentivazione considerate maggiormente attrattive. Sarà effettuata attraverso la raccolta di dati e la distribuzione/somministrazione di questionari (on-line e, laddove se ne ravvisi la necessità, cartacei) ai diversi target di progetto.

La mappatura consentirà di supportare la definizione di strategie di mobilità sostenibile per i diversi target, con una visione di sistema della mobilità urbana/periurbana/periferica e che nel contempo sappiano rispondere ai bisogni del territorio con azioni mirate; le strategie conterranno obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali. Le strategie assumeranno come base di riferimento: il documento «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan» (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione europea. Le strategie individuate si integreranno inoltre nello scenario pianificatorio regionale e nazionale.

Alcuni dei partner di progetto hanno già recentemente sviluppato strategie e piani di mobilità sostenibile, e nell'ambito di MobiLab prevederanno integrazioni su temi specifici, fornendo inoltre supporto ai partner che ne sono ancora privi.

In particolare: la CITTÀMETROTO svilupperà strategie di mobilità a scala territoriale per le aree 7-8-9; il GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone effettuerà un approfondimento operativo

relativo al suo territorio del piano definito da CITTÀMETROTO; l'UCVGP svilupperà uno studio per la definizione di una strategia territoriale di mobilità sostenibile, sia per i residenti, sia per i turisti. La CC CŒUR DE SAVOIE avvierà il processo per la costruzione del piano di mobilità, mediante azioni quali l'affiancamento ai vari decisori – amministratori locali e attori economici locali - , un'acquisizione di competenze da parte della collettività, la trasformazione delle azioni puntuale in sperimentazioni coprogettate insieme agli utenti e successivamente valutate in modo da essere ricalibrate e poi consolidate se rispondono adeguatamente ai bisogni.

La CA ARLYSÈRE integrerà il suo piano di mobilità con approfondimenti sui temi del car pooling e della mobilità elettrica.

Inoltre, verranno messi a punto piani di spostamento casa-lavoro e casa-scuola nei territori di progetto, basati su una metodologia comune transfrontaliera. Al fine di facilitare la realizzazione dei piani spostamento, CITTÀMETROTO metterà a disposizione nel progetto un applicativo, al fine di somministrare specifici questionari ai dipendenti delle aziende e a studenti/insegnanti dei poli scolastici coinvolti, e fornirà i risultati delle analisi (moduli dettagliati di elaborazione statistica e grafici) e la georeferenziazione dei tragitti principali.

In coordinamento con il soggetto attuatore individuerà quindi il piano delle soluzioni di mobilità sostenibile, attraverso l'incrocio tra domanda ed offerta, con l'individuazione di interventi mirati: - al miglioramento dell'accessibilità aziendale; - alla gestione più sostenibile della mobilità delle persone. Sarà possibile individuare anche postazioni di co-working, sviluppando interazioni con il progetto InnovLab.

## **Partner coinvolti – forme di collaborazione e interazione**

La Città metropolitana è responsabile dello svolgimento di questa attività, a cui parteciperanno attivamente tutti i partner. La collaborazione e l'interazione tra i partner saranno garantite secondo quanto previsto dalla gestione operativa del progetto (WP1).

## **Localizzazione**

Territori dei partner di progetto

## **Calendario**

01-02-2019 / 30-06-2021

## **Prodotti (principali e secondari)**

STRATEGIE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE (5)

Introduzione o aggiornamento (ove già redatti) di strategie territoriali e piani per la mobilità sostenibile.

PIANI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO E CASA-SCUOLA (20)

Sviluppo di piani di spostamento casa-lavoro e casa-scuola nei territori del progetto, basati su una metodologia transfrontaliera condivisa

#### MAPPATURA DEI BISOGNI E DELLA DOMANDA (1)

Rilevazione e analisi dei bisogni espressi dal territorio, a supporto di strategie e piani efficaci

### Attività 4.2 - ATTIVAZIONE DI OFFERTE DI MOBILITÀ DIVERSIFICATE

#### ***Descrizione dettagliata***

Al fine di favorire la diversificazione del sistema domanda-offerta di mobilità, verrà realizzato un insieme integrato di azioni di potenziamento sia infrastrutturale sia dei servizi. L'attivazione di offerte di mobilità diversificata si sviluppa in un contesto montano e a domanda debole, con scarsa popolazione e scarsa densità abitativa, in cui il TPL tradizionale mal si coniuga con i connotati e le esigenze del territorio. Stante anche la carenza di risorse pubbliche da destinare al TPL, è necessario approcciare la tematica diversamente, attivando e sperimentando offerte di mobilità fondate sui concetti di condivisione, flessibilità e versatilità.

Sarà necessario ri-progettare alcuni servizi sviluppando studi relativi a: 1) eventuale riprogrammazione degli orari dei servizi esistenti (bus, treno ecc.) per favorire l'intermodalità; 2) servizi di TAD per eventuale riprogrammazione/potenziamento. 3) pianificazione delle aree per la ricarica dei veicoli elettrici in coerenza con il progetto e-MOTICON e con il Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica; 4) azioni rivolte alla mobilità per i target più vulnerabili, in coordinamento con il progetto Socialab (es. modalità di fruizione delle mense delle RSA – Residenze Sanitarie Assistite); 5) modalità innovative per favorire la condivisione dei mezzi.

Ne deriveranno alcune specifiche sperimentazioni, in termini di supporto e incentivazione della condivisione dei mezzi (car pooling, autostop organizzato, ...), sviluppo dei servizi di TAD, sviluppo/potenziamento dell'offerta di infrastrutture e servizi a supporto della mobilità elettrica - limitatamente, per quanto riguarda le infrastrutture, ad alcuni punti di ricarica nel territorio italiano e francese in zone che ne sono attualmente prive -, fornendo indicazioni complessive sulla rete disponibile e sui punti di noleggio di e-bike per gli spostamenti sia dei residenti che dei turisti.

Infine, si attueranno piccoli interventi di infrastrutturazione, di entità contenuta e strettamente funzionali al perseguimento degli obiettivi generali e specifici del progetto. Questi ultimi si concentreranno sull'intermodalità, sulla sicurezza e sul supporto alla mobilità elettrica.

#### ***Partner coinvolti – forme di collaborazione e interazione***

La Città metropolitana è responsabile dello svolgimento di questa attività, a cui parteciperanno attivamente tutti i partner. La collaborazione e l'interazione tra i partner saranno garantite

secondo quanto previsto dalla gestione operativa del progetto (WP1).

## ***Organismi interessati***

Società di distribuzione energia elettrica, associazione albergatori, amministrazioni pubbliche

## ***Localizzazione***

Territori dei partner di progetto

## ***Calendario***

1-12-2018 / 30-09-2021

## ***Prodotti (principali e secondari)***

### INTERVENTI DI MICROINFRASTRUTTURAZIONE (4)

Realizzazione di piccoli interventi di completamento per favorire l'intermodalità e la fruizione in sicurezza dei servizi di mobilità (es. segnaletica, percorsi di accesso, banchine, bike-box)

### POSTAZIONI DI RICARICA MEZZI ELETTRICI (3)

In territorio italiano si prevede la realizzazione di almeno due postazioni di ricarica per veicoli elettrici collocati nelle zone omogenee 7/8 o 9, ciascuna dotata di due colonnine. La localizzazione sarà studiata in coerenza il Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica - pubblicato sulla gazzetta ufficiale n. 151 del 30/06/2016, e con il Libro Bianco che sarà redatto nell'ambito del progetto Interreg Alpin Space e-MOTICON.

### SUPPORTO ALLA CONDIVISIONE DEI MEZZI (3)

Azioni a supporto della condivisione dell'automobile, per limitare il numero complessivo di spostamenti. Es: autostop organizzato; utilizzo dei mezzi per il trasporto scolastico anche a servizio della popolazione locale, attivazione di una piattaforma per favorire il car pooling, per almeno 10 hub, supporto ai mobility manager, export modelli di servizi di trasporto condivisi.

### SPERIMENTAZIONE DI SERVIZI DI TAD (3)

Sperimentazione di servizi innovativi di trasporto a domanda, basata sulla condivisione delle esperienze pregresse dei partner e delle lezioni apprese, oltre che su quanto verrà definito a seguito dell'analisi dei bisogni.

### SPERIMENTAZIONE DI MINICAR ELETTRICHE PER IL TRASPORTO URBANO (1)

Sperimentazione di un servizio di car sharing elettrico free floating con minicar nel comune di Cogne.

## **Attività 4.3 – Integrazione con altri piani e progetti**

## **Descrizione dettagliata**

L'integrazione con altri piani e progetti avverrà in diversi modi:

- Applicazione del metodo LivingLab alle azioni previste dal WP4: il metodo è trasversale e interessa tutti i progetti del PITER GraiesLab. In MobiLab, verrà declinato secondo i contenuti e le azioni specifiche del progetto, e in particolare nella sensibilizzazione e nel coinvolgimento degli stakeholder nella costruzione delle strategie di mobilità, come previsto dalle Linee Guida ELTIS già citate, e, in Italia, dal Decreto del MIT del 04/10/2017.
- Interazione con il progetto singolo ExplorLab per la sperimentazione di un servizio di fornitura di biciclette elettriche in dotazione a strutture ricettive locali.
- Interazione con il progetto singolo SociaLab per la sperimentazione di servizi di "mobilità solidale". Sul territorio italiano esistono diverse "buone pratiche" che riguardano servizi di trasporto a supporto di soggetti vulnerabili, come ad es. a Strambino l'utilizzo dello scuolabus per accompagnare gli anziani presso le strutture sanitarie, in Val Pellice (territorio che sarà studiato nell'ambito del progetto "Cuore Dinamico" - PITER COEUR'ALP, e le cui esperienze saranno quindi riportate in MobiLab) il servizio "Vengo a prenderti", sempre volto all'accompagnamento degli anziani per lo svolgimento di esami e prestazioni salvavita; o ancora servizi per il raggiungimento delle mense RSA. In territorio francese ulteriori esperienze sono state sviluppate nell'area di CC CŒUR DE SAVOIE (*che cosa fa? Spiegare*), e verranno messe a disposizione degli altri partner di progetto. Si tratta però generalmente di esperienze sviluppate a livello locale per le quali occorre costruire modelli di business ottimali per la relativa sostenibilità gestionale.
- Interazione con il progetto singolo InnovLab: verrà realizzato un hackathon a tema mobilità e nell'ambito di InnovLab verrà effettuata la formazione degli operatori di MobiLab (accrescimento delle cultura digitale). La CITTÀMETROTO fornirà inoltre supporto allo scambio di best practice in materia di "welfare aziendale" in termini di smart working e coworking.
- Coordinamento con altre iniziative di mobilità realizzate e in fase di realizzazione nell'ambito di altri progetti come: - i già citati Interreg Alpine Space e-MOTICON e il – Life prepAIR; - il progetto "Co&Go" finanziato nell'ambito del programma Interreg V-A Italia-Francia ALCOTRA 2014-2020, con capofila la Città metropolitana di Torino; tema: car pooling. - Progetto finanziato dal Ministero dell'Ambiente (PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO): P.A.S.C.A.L. (Percorsi pArtecipati Scuola-Casa-Lavoro), con capofila la Città metropolitana di Torino, e 16 Comuni partner; si ipotizzano inoltre correlazioni con il PITEM Clip sul tema dell'Infomobilità, e con il PITEM MITO, per la valorizzazione (in termini di raggiungibilità con modalità sostenibili) delle eventuali Maison dell'Outdoor.

## **Partner coinvolti – forme di collaborazione e interazione**

La CC CŒUR DE SAVOIE è responsabile dello svolgimento di questa attività, a cui parteciperanno

attivamente tutti i partner. La collaborazione e l'interazione tra i partner saranno garantite secondo quanto previsto dalla gestione operativa del progetto (WP1).

## **Localizzazione**

Territori dei partner di progetto

## **Calendario**

1-10-2018 / 30-09-2021

## **Prodotti (principali e secondari)**

LABORATORI DI CO-PROGETTAZIONE (1)

Applicazione trasversale del metodo LivingLab alle attività comprese nel WP4

SPERIMENTAZIONI A SUPPORTO DELLA MOBILITÀ CON BICI ELETTRICHE (1)

Noleggio di biciclette elettriche da affidare in dotazione a strutture ricettive del territorio (interazione con il progetto singolo ExplorLab).

SPERIMENTAZIONI A SUPPORTO DI MECCANISMI/SERVIZI DI “MOBILITÀ SOLIDALE” (2)

Introduzione o integrazione di servizi di “mobilità solidale”, orientati a fornire opportunità di mobilità a basso impatto ambientale a categorie di utenti svantaggiate economicamente o socialmente (interazione con SociaLab).

## 4.9 Calendario

(Tabella di Synergie CTE)

Gruppo di attività	Azione	2017				2018				2019				2020				2021			
0 PREPARAZIONE DEL PROGETTO		P	P	P	P	P L.70362															
	0.1 COSTRUZIONE DEL PROGETTO	A	A	A	A	A 0.1.1 L.70362															
1 GOVERNANCE E GESTIONE AMMINISTRATIVA								P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P L.70364		
	1.1 GESTIONE OPERATIVA							A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A 1.1.1 L.70364		
	1.2 GESTIONE AMMINISTRATIVA E FINANZIARIA							A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
	1.3 MONITORAGGIO E VALUTAZIONE							A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
2 COMUNICAZIONE E PROMOZIONE								P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P		
	2.1 COMUNICAZIONE INTERNA ED ESTERNA							A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
	2.2 DIFFUSIONE DEI RISULTATI							A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		

	3 RAFFORZAMENTO DELLA CULTURA DELLA MOBILITA' E INTRODUZIONE DI UN MODELLO DI GOVERNANCE BOTTOM UP								P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	O.1	P	
	3.1 COINVOLGIMENTO E GOVERNANCE								A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
	3.2 INTRODUZIONE DI TEMI DI MOBILITA' SOSTENIBILE NEL MODELLO CULTURALE								A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
	3.3 INTEGRAZIONE CON ALTRI PIANI E PROGETTI								A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
	4 PLANIFICAZIONE E SPERIMENTAZIONE DI SERVIZI INNOVATIVI								P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	O.1	P	O.2

## 4.10 Costi – lista dettagliata dei costi

### Città metropolitana di Torino (Capofila)

N. WP	N. Activité / N. Attività	Dépense / Spesa	Catégorie de dépense / Categorie di spesa	Chiffrage / Quantificatione				Total activité / Totale attività	Deja sostenu / Già sostenuto	Répartition / Ripartizione				
				Coût unitaire / Costo unitario	Unité de mesure / Unità di misura	Quantité / Quantità	Annéé 1 / Anno 1 (2018)			Annéé 2 / Anno 2 (2019)	Annéé 3 / Anno 3 (2020)	Année 4 / Anno 4 (2021)		
0	1	Creazione dossier candidatura / Crédation dossier	SER	50,00	heure / ora	300	15.000,00	15.000,00						
1	1	Gestione operativa / Gestion opérationnelle	PER	45,00	heure / ora	440	19.800,00		2.400,00	5.800,00	5.800,00	5.800,00		165.862,80 personale
1	1	Spese generali / Frais de bureau généraux	BUR		forfait		24.879,42		810,00	10.950,70	10.263,42	2.855,30		24.879,42 personale
1	1	Missioni personale / Missions du personnel	DEP	150,00	unité / unità	6	900,00			500,00	200,00	200,00		
1	1	Assistenza tecnica gestione operativa / Assistance technique gestion opérationnel	SER	50,00	heure / ora	144	7.200,00		1.200,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00		
1	2	Gestione amministrativa / Gestion administrative	PER	39,96	heure / ora	262	10.470,00			3.490,00	3.490,00	3.490,00		642.108,80 costi diretti
1	2	Assistenza tecnica gestione amministrativa / Assistance technique gestion administrative	SER	50,00	heure / ora	216	10.800,00			3.600,00	3.600,00	3.600,00		25,83%
1	3	Monitoraggio / Suivi	PER	44,96	heure / ora	258	11.600,00			3.866,67	3.866,67	3.866,67		
1	3	Valutazione / évaluation	SER	50,00	heure / ora	296	14.800,00			7.000,00	3.400,00	4.400,00		
2	1	Piano di comunicazione / Plan de communication	PER	30,00	heure / ora	72	2.160,00		2.160,00					
2	1	Assistenza tecnica piano di comunicazione / Assistance technique plan de commun	SER	50,00	heure / ora	50,32	2.516,00		2.516,00					
2	1	Iniziative di comunicazione con il territorio / Initiatives de communication avec la p	PER	30,00	heure / ora	87	2.610,00		300,00	870,00	870,00	570,00		
2	1	Conferenze, seminari e saloni dimostrativi / Conférences, séminaires et salons démonstratifs	SER	3.000,00	unità / unità	2	6.000,00				3.000,00	3.000,00		
2	1	Comunicazione multimediale: contenuti web per sito GraiesLab / Communication multimediale: contenus web pour le site GraiesLab	PER	30,00	heure / ora	104	3.120,00		240,00	960,00	960,00	960,00		
2	1	Comunicazione multimediale: 3 video tutorial / Communication multimédia : contenu de 3 tutoriels	SER	500,00	jour /	40	20.000,00				20.000,00			
2	1	Informazione cartacea (manifesti, locandine, roll-up, ..) / Communication sur papier	SER	500,00	jour /	15	7.500,00			2.500,00	3.000,00	2.000,00		
2	2	Sintesi non tecnica del progetto / Synthèse divulgate du projet	PER	30,00	heure / ora	86,9566	2.608,70					2.608,70		
2	2	Sintesi non tecnica del progetto / Synthèse divulgate du projet	SER	50,00	heure / ora	40	2.000,00					2.000,00		
2	2	Conferenza di lancio / Conférence de lancement	SER	500,00	jour /	12	6.000,00			6.000,00				
3	1	Mobility manager d'area e protocollo d'intesa / Mobility manager de zone et protocole d'inté	PER	30,00	heure / ora	87	2.610,00		300,00	570,00		1.740,00		
3	2	Iniziative di formazione per mobility manager / Initiatives de formation pour les mobilit	SER	500,00	jour /	60	30.000,00			30.000,00				
3	2	Educazione e sensibilizzazione / Éducation et sensibilisation	SER	500,00	jour /	26	13.000,00				13.000,00			
3	2	Noleggio di due auto elettriche a scopo dimostrativo, presso de poli di interesse / Location de deux voitures électriques pour une démonstration, dans les sites de	SER	1.200,00	unità /	2,00	2.400,00				2.400,00			
3	3	Siti web integrati: implementazione del portale Muoversi in Piemonte / Sites web intégrés: mise en place du portail Muoversi en Piémont	SER	500,00	jour /	40	20.000,00				20.000,00			
3	3	Laboratori di co-progettazione - partecipazione del personale - 11 incontri / Ateliers de co-conception - participation du personnel - 11 rencontres	PER	40,00	heure / ora	85,25	3.410,00			3.410,00				

3	3) Informazione nei punti antenna: mappatura punti; fornitura materiali informativi /	SER		jour /	22	<b>11.000,00</b>				11.000,00	
4	13 strategie di mobilità sostenibile per le 3 zone omogenee (7-8-9) / 3 stratégies de	SER		jour /	140	<b>70.000,00</b>			35.000,00	35.000,00	
4	120 piani di spostamento casa-lavoro e casa-scuola / 20 plans de déplacement mai	PER		heure / ora	400	<b>11.200,00</b>			5.600,00	5.600,00	
4	120 piani di spostamento casa-lavoro e casa-scuola	SER		jour /	65.840,164	<b>32.130,00</b>			16.065,00	16.065,00	
4	1 Mappatura dei bisogni e della domanda di mobilità / Mappage des besoins et de la	PER		heure / ora	1656	<b>48.438,00</b>			48.438,00		
4	2 Interventi di microinfrastrutturazione: 1 piazzola carpooling; 1 bike box; 10 paline c	BTP		unité / unità	1	<b>40.000,00</b>				40.000,00	
4	2 Postazioni di ricarica: realizzazione di due postazioni di ricarica per veicoli elettrici	BTP		unité / unità	2	<b>65.000,00</b>				65.000,00	
4	2 Progettazione e rimodulazione servizi di trasporto a chiamata (rimodulazione orari	PER		heure / ora	1440	<b>43.488,00</b>			43.488,00		
4	2 Azioni a supporto della condivisione dei mezzi: attivazione piattaforma carpooling	SER		jour /	160	<b>80.000,00</b>			50.000,00	30.000,00	
4	3 Laboratori di co-progettazione - partecipazione del personale - 11 incontri / Ateliers	PER		heure / ora	148	<b>4.348,11</b>			4.348,11		
4	3 Sperimentazione di servizi di mobilità solidale / Expérimentation de services de mo	SER		jour /	40	<b>20.000,00</b>				20.000,00	
4	3)										
			<b>Totale</b>			<b>666.988,23</b>	<b>15.000,00</b>	<b>9.926,00</b>	<b>186.620,37</b>	<b>261.351,19</b>	<b>194.090,67</b>

# GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone

Description			Chiffrage / Quantificatione				Répartition / Ripartizione							
N. WP	N. Activité / N. Attività	Dépense / Spesa	Catégorie de dépense / Categoria di spesa	Coût unitaire / Costo unitario	Unité de mesure / Unità di misura	Quantité / Quantità	Total activité / Totale attività	Deja sostenu / Già sostenuto	Année 1 / Anno 1 (2016)	Année 2 / Anno 2 (2017)	Année 3 / Anno 3 (2018)	Année 4 / Anno 4 (2019)		
0	1	Missioni personale / Missions du personnel	DEP	200,00	heure / ora	5	1.000,00	1.000,00						
1	1	Gestione operativa / Gestion opérationnelle	PER		forfait		6.978,48		581,54	2.326,16	2.326,16	1.744,62		13.956,96 20% altri diretti
1	1	Spese generali / Frais généraux	BUR		forfait		1.046,77		87,23	348,92	348,92	261,69		2.093,54 15% personale
1	1	Missioni personale / Missions du personnel	DEP		unità / unità		0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		69.784,80 altri diretti
1	2	Gestione amministrativa / Gestion administrative	PER		forfait		4.652,32		387,69	1.550,77	1.550,77	1.163,08		
1	2	Spese generali / Frais généraux	BUR		forfait		697,85		58,15	232,62	232,62	174,46		
1	2	Assistenza tecnica amministrativa / Assistance technique administrative	SER	366,00	jour /	11	4.026,00		335,50	1.342,00	1.342,00	1.006,50		
1	3	Monitoraggio / Suivi	PER		forfait		2.326,16		193,85	775,39	775,39	581,54		
1	3	Spese generali / Frais généraux	BUR		forfait		348,92		29,08	116,31	116,31	87,23		
2	1	Seminari tematici mobilità sostenibile / Séminaires thématiques mobilité durable	SER	500,00	jour /	6	3.000,00			1.000,00	2.000,00			
2	2	Gadget (penne, portatessere, portachiavi, ...) / Gadgets (stylos, porte-cartes, port	SER	1.000,00	unità / unità	1	1.000,00			1.000,00				
3	1	Protocollo d'intesa / Protocole d'accord	SER	488,00	jour /	2	976,00					976,00		
3	2	Iniziative di educazione e sensibilizzazione / Initiatives d'éducation et sensibilisa	SER	366,00	jour /	6	2.196,00			732,00	732,00	732,00		
4	1	Approfondimento locale del Piano di Mobilità Sostenibile d'area / Approfondisse	SER	488,00	jour /	52	25.376,00			7.808,00	17.568,00			
4	2	Interventi di microinfrastrutturazione (paline, banchine coperte) / Intervention de	BTP	5.614,80	unità / unità	1	5.614,80				2.807,40	2.807,40		
4	2	Sperimentazione di servizi di TAD / Expérimentation de services de TAD	SER	488,00	jour /	50	24.400,00				12.200,00	12.200,00		
4	3	Integrazione con ExplorLab: organizzazione azioni / Intégration à ExplorLab: orga	SER	366,00	jour /	6	2.196,00			732,00	732,00	732,00		
4	3													
		<b>Totale</b>					<b>85.835,30</b>	<b>1.000,00</b>	<b>1.673,04</b>	<b>17.964,17</b>	<b>42.731,57</b>	<b>22.466,52</b>		
1		Frais de personnel / Spese di personale	PER											
2		Frais de bureau et frais administratifs / Spese d'ufficio e amministrative	BUR											
3		Frais de déplacement et d'hébergement / Spese di viaggio e soggiorno	DEP											
4		Frais liés au recours à des compétences et à des services externes / Spese per consulenze e servizi esterni	SER											
5		Dépenses d'équipement / Spese per attrezzature	EQU											
6		Dépenses d'infrastructures et de BTP / Spese di infrastruttura e di edilizia	BTP											

# Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis

N. WP	N. Activité / N. Attività	Dépense / Spesa	Catégorie de dépense / Categoria di spesa	Chiffrage / Quantificazione			Total activité / Totale attività	Deja sostenu / Già sostenuto	Répartition / Ripartizione				
				Coût unitaire / Costo unitario	Unité de mesure / Unità di misura	Quantité / Quantità			Année 1 / Anno 1 (2018)	Année 2 / Anno 2 (2019)	Année 3 / Anno 3 (2020)	Année 4 / Anno 4 (2021)	
1	1	Gestione operativa / Gestion opérationnelle	PER		forfait		29.000,00		2.416,67	9.666,67	9.666,67	7.250,00	58.000,00 14,9% altri diretti
1	1	Spese generali / Frais de bureau généraux	BUR		forfait		4.350,00		362,50	1.450,00	1.450,00	1.087,50	8.700,00 15% personale
1	1	Missioni personale / Missions du personnel	DEP	200,00	unité / unità	22	4.400,00		200,00	1.600,00	1.600,00	1.000,00	322.302,35 altri diretti
1	1	Assistenza tecnica gestione operativa / Assistance technique gestion opé	SER	488,00	jour /	12	5.856,00		488,00	1.952,00	1.952,00	1.464,00	
1	2	Gestione amministrativa / Gestion administrative	PER		forfait		19.333,33		1.611,11	6.444,44	6.444,44	4.833,33	
1	2	Spese generali / Frais de bureau généraux	BUR		forfait		2.900,00		241,67	966,67	966,67	725,00	
1	2	Assistenza tecnica amministrativa / Assistance technique gestion adminis	SER	488,00	jour /	12	5.856,00		488,00	1.952,00	1.952,00	1.464,00	
1	3	Monitoraggio / Suivi	PER		forfait		9.666,67			3.222,22	3.222,22	3.222,22	
1	3	Spese generali / Frais de bureau généraux	BUR		forfait		1.450,00			483,33	483,33	483,33	
1	3	Assistenza tecnica monitoraggio / Assistance technique suivi	SER	488,00	jour /	6	2.928,00			976,00	976,00	976,00	
2	1	Conferenze, saloni dimostrativi e seminari tematici (conferenza transfront	SER	366,00	jour /	57	20.862,00			2.928,00	8.967,00	8.967,00	
2	1	Informazione cartacea: brochure e flyer sui servizi di mobilità sperimentat	SER	219,60	jour /	5	1.098,00			598,00	250,00	250,00	
3	2	Educazione e sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile (4 moduli 1h per	SER	48,80	heure / ora	100	4.880,00			2.928,00	976,00	976,00	
3	3	Integrazione con SociaLab: Informazione nei punti antenna - progettazione	SER	219,60	unità / unità	5	1.098,00			598,00	250,00	250,00	
4	1	Strategia di mobilità sostenibile / Stratégie de mobilité durable	SER	488,00	jour /	10	4.880,00				4.880,00		
4	2	Sperimentazione servizi di TAD nei periodi di più intensa frequentazione tu	SER	302,96	jour /	401	121.488,95			40.496,32	40.496,32	40.496,32	
4	2	Sperimentazione servizio con minicar elettriche per il trasporto urbano - n	SER	839,67	mois / mese	120	100.760,40			33.586,80	33.586,80	33.586,80	
4	3	Integrazione con ExplorLab: Sperimentazione servizio di affidamento bici	SER	5.355,00	mois / mese	9	48.195,00			16.065,00	16.065,00	16.065,00	
			Total				389.002,35	0,00	5.807,94	125.913,45	134.184,45	123.096,51	
1		Frais de personnel / Spese di personale	PER										
2		Frais de bureau et frais administratifs / Spese d'ufficio e amministrative	BUR										
3		Frais de déplacement et d'hébergement / Spese di viaggio e soggiorno	DEP										
4		Frais liés au recours à des compétences et à des services externes / Spese per consulenze e servizi esterni	SER										
5		Dépenses d'équipement / Spese per attrezature	EQU										
6		Dépenses d'infrastructures et de BTP / Spese di infrastruttura e di edilizia	BTP										

# Communauté de Communes Coeur de Savoie

N. WP	N. Attività / N. Attività	Dépense / Spesa	Catégorie de dépense / Costo unitario	Chiffrage / Quantificazione				Répartition / Ripartizione							
				Coût unitaire / Costo unitario	Unité de mesure / Unità di misura	Quantité / Quantità	Total activité / Totale attività	Deja sostenuto / Già sostenuto	Année 1 / Anno 1 (2018)	Année 2 / Anno 2 (2019)	Année 3 / Anno 3 (2020)	Année 4 / Anno 4 (2021)			
0	1 Creazione dossier candidatura														
1	1 Gestione operativa / Gestion opérationnelle	PER	211,86 /	jour		37	7.838,82	1.483,02	2.542,32	2.542,32	1.271,16		149.785,02	personale	
1	1 Spese generali / Frais de bureau généraux	BUR		forfait			21.459,55		2.606,97	7.121,77	7.312,44	4.418,37		21.459,55	personale
1	2 Gestione amministrativa / Gestion administrative	PER	211,86 /	jour		30	6.355,80			2.118,60	2.118,60	2.118,60		306.980,45	costi diretti
1	2 Audit (partner francesi)	SER	500,00 /	jour		12	6.000,00			2.000,00	2.000,00	2.000,00		48,79%	
1	2 Assistenza tecnica gestione amministrativa / Assistance technique gestion administrative														
1	3 Monitoraggio / Suivi	PER	211,86 /	jour		9	1.906,74			635,58	635,58	635,58			
2	1 Communication sur le territoire (rencontres avec administrations et associations locatives)	PER	211,86 /	jour		12	2.542,32		423,72	847,44	847,44	423,72			
2	1 Conférences, séminaires et salons démonstratifs / Conferenze, saloni dimostrativi	PER	211,86 /	jour		81	17.160,66		2.542,32	4.025,34	5.296,50	5.296,50			
2	1 Assistance pour l'organisation et animation événements de communication / Assistance pour l'organisation et animation événements de communication	SER	250,00 /	jour		46	11.500,00		2.250,00	3.250,00	3.000,00	3.000,00			
2	2 Conférence de clôture – assistance opérationnelle à la CAA / Conferenza di chiusura	PER	211,86 /	jour		2	423,72					423,72			
3	1 Mobility manager de zone et protocole d'accord / Mobility manager d'area e protocollo d'accordo	PER	211,86 /	jour		342	72.456,12		8.474,40	25.423,20	25.423,20	13.135,32			
3	1 Protocole d'accord / Protocollo d'intesa	PER	211,86 /	jour		12	2.542,32			847,44	847,44	847,44			
3	2 Formation mobility manager / Formazione mobility manager	PER	211,86 /	jour		6	1.271,16			635,58	635,58				
3	2 Formation mobility manager / Formazione mobility manager	SER	500,00 /	jour		6	3.000,00			1.500,00	1.500,00				
3	2 Education et sensibilisation à la mobilité durable / Educazione e sensibilizzazione alla mobilità sostenibile	PER	211,86 /	jour		44	9321,84		2118,6	2542,32	2542,32	2118,6			
3	3 Organisation Living Lab / Organizzazione Living Lab	SER	500,00 /	jour		40	20.000,00		2.000,00	6.000,00	6.000,00	6.000,00			
3	3 Information dans les lieux phares : textes et lieux / Informazione nei punti antenati	PER	211,86 /	jour		12	2.542,32			847,44	847,44	847,44			
3	3 Information dans les lieux phares : conception graphique et impression affiches et supports	SER	2.695,43 /	unità / unità		1	2.695,43			898,48	898,48	898,48			
4	1 Cocréation avec les acteurs locaux de la stratégie de rationalisation des actions de mobilité	SER	500,00 /	jour		10	5.000,00				2.500,00	2.500,00			
4	1 Plans de déplacement maison-travail / Piani di spostamento casa-lavoro	SER	500,00 /	jour		24	12.000,00				6.000,00	6.000,00			
4	2 Bike box	SER	22.000,00 /	unità		1	22.000,00				22.000,00				
4	2 Sharing mobility : Accompagnement service de location de véhicules électriques +	PER	211,86 /	jour		120	25.423,20		3.177,90	9.533,70	9.533,70	3.177,90			
4	2 Service de location de véhicules électriques + partage bus scolaire + autostop organisés	SER	250,00 /	jour		220	55.000,00		16.000,00	12.000,00	12.000,00	15.000,00			
4	3 Organisation Living Lab / Organizzazione Living Lab	SER	500,00 /	jour		40	20.000,00		2.000,00	6.000,00	6.000,00	6.000,00			
							328.440,00	0,00	43.076,93	88.769,21	120.481,04	76.112,83			
1	Frais de personnel / Spese di personale	PER													
2	Frais de bureau et frais administratifs / Spese d'ufficio e amministrative	BUR													
3	Frais de déplacement et d'hébergement / Spese di viaggio e soggiorno	DEP													
4	Frais liés au recours à des compétences et à des services externes / Spese per consulenze e servizi esterni	SER													
5	Dépenses d'équipement / Spese per attrezzature	EQU													
6	Dépenses d'infrastructures et de BTP / Spese di infrastruttura e di edilizia	BTP													

# Communauté d'Agglomération Arlysère

N. WP	N. Activité / N. Attività	Description Dépense / Spesa	Catégorie de dépense / Categoría di spesa	Chiffrage / Quantification			Total activité / Totale attività	Deja sostenuto / Già sostenuto	Répartition / Ripartizione					
				Coût unitaire / Costo unitario	Unité de mesure / Unità di misura	Quantité / Quantità			Année 1 / Anno 1 (2018)	Année 2 / Anno 2 (2019)	Année 3 / Anno 3 (2020)	Année 4 / Anno 4 (2021)		
1	1	Gestion opérative / Gestion opérationnelle	PER	225,00	jour /	75	16.875,00		675,00	5.400,00	5.400,00	5.400,00	128.925,00	personale
1	1	Spese générales / Frais de bureau généraux	BUR		forfait		19.338,75		1.552,50	6.378,75	6.311,25	5.096,25	19.338,75	15% personale
1	2	Gestion administrative / Gestión administrativa	PER	225,00	jour /	33	7.425,00			2.475,00	2.475,00	2.475,00	275.101,25	costi diretti
1	2	Audit (partner francesi)	SER	500,00	unité / unità	12	6.000,00			2.000,00	2.000,00	2.000,00	46,86%	
1	3	Monitoraggio / Suivi	PER	225,00	jour /	9	2.025,00			675,00	675,00	675,00		
2	1	Communication sur le territoire (rencontres avec administrations et associations)	PER	225,00	jour /	24	5.400,00		450,00	1.800,00	1.800,00	1.350,00		
2	1	Conférences, salons démonstratifs et séminaires thématiques – Assistance pour	SER	475,00	jour /	53	25.176,25			1.500,00	2.500,00	21.176,25		
2	1	Communication sur papier : roll-up sur les services de mobilité expérimentés – con	SER	250,00	jour /	4	1.000,00			1.000,00				
2	2	Conférence de clôture / Seminario finale	SER	500,00	jour /	12	6.000,00					6.000,00		
3	1	Mobility manager de zone et protocole d'accord / Mobility manager d'area e protocollo	PER	225,00	jour /	326	73.350,00		6.300,00	24.300,00	24.300,00	18.450,00		
3	2	Formation mobility manager / Formazione mobility manager	PER	225,00	jour /	14	3.150,00		900,00	900,00	900,00	450,00		
3	2	Éducation et sensibilisation à la mobilité durable / Educazione e sensibilizzazione	SER	500,00	jour /	12	6.000,00		1.000,00	2.000,00	2.000,00	1.000,00		
3	3	Intégration du territoire et des services offerts, à des sites web et app déjà existantes / Integrazione del territorio e dei servizi offerti, a siti web e app già esistenti	PER	225,00	jour /	14	3.150,00		675,00	1.125,00	675,00	675,00		
3	3	LivingLab – formation et participation active du personnel à l'approche LivingLab / LivingLab – formazione e partecipazione attiva del personale all'approccio	PER	225,00	jour /	36	8.100,00		675,00	2.700,00	2.700,00	2.025,00		
3	3	Information dans les lieux phares : conception graphique et impression affiches et	SER	1.000,00	unité / unità	14	14.000,00			5.000,00	4.000,00	5.000,00		
4	1	Approfondissements thématiques de la stratégie de mobilité durable (carpooling, r	SER	300,00	jour /	20	6.000,00		1.000,00	2.000,00	2.000,00	1.000,00		
4	1	Piani di spostamento casa-lavoro	SER	300,00	jour /	30	9.000,00		2.000,00	3.000,00	3.000,00	1.000,00		
4	2	Bike box	SER	10.000,00	unité / unità	1	10.000,00				10.000,00			
4	2	Sharing mobility: service RézoPouce (inscription et gestion) / Sharing mobility: serv	SER	500,00	jour /	120	60.000,00		10.000,00	25.000,00	15.000,00	10.000,00		
4	3	LivingLab – formation et participation active du personnel à l'approche LivingLab /	PER	225,00	jour /	36	8.100,00		675,00	2.700,00	2.700,00	2.025,00		
4	3	Coordination avec d'autres initiatives sur la mobilité durable / Coordinamento con	PER	225,00	jour /	6	1.350,00			450,00	450,00	450,00		
4	3	Expérimentation de services de mobilité solidaire / Sperimentazione di servizi di	SER	300,00	jour /	10	3.000,00		3.000,00					
		Total					294.440,00	0,00	28.902,50	90.403,75	88.886,25	86.247,50		
1		Frais de personnel / Spese di personale	PER											
2		Frais de bureau et frais administratifs / Spese d'ufficio e amministrative	BUR											
3		Frais de déplacement et d'hébergement / Spese di viaggio e soggiorno	DEP											
4		Frais liés au recours à des compétences et à des services externes / Spese per consulenze e servizi esterni	SER											
5		Dépenses d'équipement / Spese per attrezzature	EQU											
6		Dépenses d'infrastructures et de BTP / Spese di infrastruttura e di edilizia	BTP											

## 4.11 Dimensione transfrontaliera

La dimensione transfrontaliera del progetto ha origine e si esplica nella condivisione delle problematiche, degli obiettivi, delle esperienze e delle capacità dei partner.

I partner di progetto da un lato condividono problemi, criticità e obiettivi comuni, dall'altro dispongono di esperienze pregresse (con le relative lezioni apprese), sensibilità e competenze specifiche complementari. Non solo: anche a fronte di esperienze condotte sul medesimo tema (es. carpooling), ciascun partner ha riscontrato risposte differenti dal proprio territorio, traendo lezioni la cui condivisione è essenziale per definire azioni efficaci. Lezioni che possono essere positive o negative: le esperienze pregresse dei partner mostrano infatti che non sempre buoni propositi conducono a risultati altrettanto buoni, in ragione di elementi di criticità che solo l'esperienza diretta consente di rilevare. Non tutti i partner, inoltre, dispongono di risorse e capacità progettuali sufficienti per poter sviluppare un insieme integrato di azioni rivolte ai diversi elementi sensibili del sistema domanda-offerta di mobilità.

La condivisione di competenze complementari e del bagaglio di esperienze positive e negative di ciascun partner consentirà di mettere in campo un insieme unitario e integrato di azioni che tocca contemporaneamente diversi elementi chiave, sia sul lato domanda, sia sul lato offerta. MobiLab si configura quindi come una buona pratica transfrontaliera e metterà a sistema informazioni sull'efficacia, la praticabilità e la trasferibilità delle azioni.

In sintesi la cooperazione transfrontaliera offrirà i seguenti vantaggi:

- Partner: coinvolgimento in un percorso di crescita delle competenze e della capacità progettuale basato sulla condivisione e sulla co-progettazione; sperimentazione di metodi innovativi;
- Gruppi target: coinvolgimento in processi di co-progettazione e governance inclusiva;
- Zone del progetto: miglioramento dell'accessibilità e della competitività, e di conseguenza della vivibilità;
- Zona del programma: sviluppo di strategie di mobilità sostenibile in territori rurali e montani integrate ed efficaci, trasferibili in contesti affini.

Come noto, il tema della mobilità è strettamente interrelato alle dinamiche socioeconomiche che interessano il territorio e alle diverse componenti che le determinano: MobiLab si inserisce pertanto come parte integrante e necessaria nel PITER GraiesLab, interagendo con gli altri progetti singoli e costituendo un tassello strutturale imprescindibile del sistema collaborante che lo sorregge.

In linea con quanto suggerito dal programma ALCOTRA e con l'impostazione del PITER GraiesLab, il percorso di costruzione del progetto si è sviluppato secondo il modello del Project Cycle Management, in un intenso e continuativo percorso di co-costruzione. Ciò ha dato luogo a un progetto condiviso, razionale e organico, ponendo le basi per il successo di MobiLab non solo per raggiungere i risultati attesi ma soprattutto per perseguire gli obiettivi di miglioramento

dell'accessibilità e riequilibrio modale in chiave sostenibile dei territori montani transfrontalieri.

## 4.12 Integrazioni con gli altri progetti del PITER GRAIES Lab

		MobiLab	
<b>Integrazione tematica interna</b>	PCC	- Formazione - Comunicazione - Monitoraggio - Valutazione	
	ExplorLab	- Sinergie tra eventi e mobilità sostenibile - Valorizzazione ferrovia Torino-Ceres anche in una logica turistica - Sperimentazione di un servizio di fornitura di biciclette elettriche in dotazione a strutture ricettive locali	
	InnovLab	- Formazione operatori MobiLab fatta nell'ambito di InnovLab (accrescimento cultura digitale)	
	SociaLab	- Sperimentazione di servizi di mobilità solidale - Individuazione dei "punti antenna" in cui verranno inserite le informazioni sull'offerta di mobilità	

## 4.13 Coerenze

Le attività previste da MobiLab muovono da un'attenta fase di analisi del territorio (cfr. "contesto di cooperazione transfrontaliera" e "quadro logico" del progetto), che ha preso in considerazione tutte le iniziative realizzate, in corso e previste nell'ambito della mobilità, in diversi ambiti e alle diverse scale territoriali. Ciò al fine di evitare la frammentazione o la sovrapposizione delle azioni e sfruttare le sinergie tra progetti.

### Altri progetti ALCOTRA (2007-2013 e 2014-2020)

MobiLab si sviluppa in coerenza con diversi progetti ALCOTRA, alcuni dei quali sviluppati nei precedenti periodi di programmazione, altri in corso. La tabella che segue riassume i progetti con cui MobiLab risulta più coerente, per affinità tematica o territoriale.

TITOLO	PERIODO	MISURA	OBIETTIVI e ATTIVITÀ	CAPOFILA
CO&GO -	2014-	3.3 -	Acquisire e scambiare con i	Città Metropolitana

Condivisione e Governance	2020	Mobilità sostenibile	partner francesi le buone prassi e le metodologie in materia di car-pooling, in modo da trovare strumenti idonei e innovativi per incentivare la condivisione dei percorsi in auto e risolvere le criticità riscontrate sul territorio, attraverso specifiche azioni pilota	di Torino
MOBILITE DURABLE Mobilità sostenibile nell'Espace Mont-Blanc	2007-2013	3.2 - Trasporti	Promozione della mobilità transfrontaliera di prossimità e sviluppo sostenibile in materia di trasporti mediante il rafforzamento delle linee di trasporto pubblico e la condivisione di strumenti di pianificazione, gestione e promozione.	Regione Autonoma Valle d'Aosta
TRIA - Trasporti Integrati Alpini	2007-2013	3.2 - Trasporti	Miglioramento del trasporto pubblico transfrontaliero tra le regioni alpine storiche della Savoia e del Delfinato, coordinamento dei servizi e migliore informazione al pubblico, sviluppo di un'offerta di trasporto pubblico integrata ferro-gomma.	Agenzia Mobilità Metropolitana Torino
INTERALPES Trasporto intermodale transalpino	2007-2013	3.2 - Trasporti	Proporre soluzioni operative per favorire lo sviluppo dell'intermodalità sul territorio franco-italiano, in funzione delle infrastrutture e dei servizi attuali e programmati, dei flussi di trasporto e del contesto normativo, tecnologico ed economico	C.A.F.I. - Associazione della Conferenza delle Alpi Franco-Italiane
ITER Immaginate un	2007-2013	3.2 - Trasporti	Miglioramento della qualità ed efficacia dei servizi di	Dipartimento Trasporti Regione

Trasporto Efficace e Responsabile			trasporto pubblico, anche da un punto di vista della sostenibilità, promozione per la crescita graduale di comportamenti responsabili in relazione alle esigenze di mobilità personale.	Autonoma Valle d'Aosta/Département Transport Région Autonome Vallée d'Aoste
REFUGES Qualificazione dell'offerta dei rifugi per il turismo sostenibile in Valle d'Aosta e nei Paesi della Savoia	2000-2006	2.1 Mobilità e sistema dei trasporti	Favorire l'integrazione dell'offerta turistica dell'Alta Savoia e della Valle d'Aosta attraverso la realizzazione di esperienze pilota e la creazione di una rete che faciliti la collaborazione e le sinergie tra i due versanti della frontiera.	Conseil General de Haute-Savoie
SITRALP Strategie d'integrazione dei trasporti tra la Savoia e la Valle d'Aosta	2000-2006	2.1 Mobilità e sistema dei trasporti	Integrare e mettere in sinergia azioni e investimenti finalizzati alla plurimodalità e all'intermodalità di trasporto; rendere più funzionale la rete stradale lungo l'asse di attraversamento del Monte Bianco; favorire il trasporto collettivo	Regione autonoma Valle d'Aosta

## Politiche locali

Nella Città metropolitana di Torino sono stati avviati numerosi progetti per la mobilità sostenibile con cui il progetto si pone in continuità. Tra le più rilevanti esperienze (esclusi i progetti ALCOTRA già riportati in tabella):

- Interreg Alpin Space e-MOTICON (tra i partner Auvergne-Rhône-Alpes Énergie Environnement, e Regione Piemonte; Città metropolitana osservatore)
- Life prepAIR, tra i partner Regione Piemonte, ARPA Piemonte e Città di Torino
- Progetto finanziato dal Ministero dell'Ambiente (PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITA' SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO): P.A.S.C.A.L. (Percorsi pArtecipati Scuola-Casa-Lavoro), con capofila la Città metropolitana di Torino, e 16 Comuni partner.

Nel GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone la valorizzazione dell'ambiente naturale, ambientale e culturale dei territori montani (asse 3.1 del PITER), in una ottica sostenibile e accessibile a tutti, sostenuta da azioni che favoriscono la mobilità sostenibile (asse 3.3 del PITER) è stata sostenuta

attraverso diverse Misure Leader. Attraverso la Misura 227 sono stati progettati e realizzati 25 itinerari di fruizione turistica nei boschi dell'area GAL, molti dei quali accessibili anche da turisti con disabilità, erogando contributi a fondo perduto ai Comuni per oltre 1,5 milioni di euro. Su questi percorsi viene realizzata da 7 anni la più importante manifestazione outdoor sovraterritoriale dell'area GAL, "Montagna per Tutti", ideata e coordinata dal GAL, con il coinvolgimento di tutti i soci del GAL stesso (Unioni Montane e Consorzi territoriali di imprese).

La strategia dell'area "Grand Paradis - Unité des Communes valdôtaines Grand Paradis", ha individuato come slogan "Uomo e natura alleati per lo sviluppo dell'area Grand Paradis".

L'area Grand Paradis<sup>5</sup>, infatti, ritiene di poter diventare portatrice di un modo di vivere "alpino", associato a un'idea di sostenibilità che porta con sé un modello diverso di benessere, inteso come stare bene, che può attrarre non solo i turisti ma anche chi intende stabilirsi in un contesto ambientale e sociale caratterizzato da valori come genuinità, autonomia, indipendenza, rispetto della natura, collaborazione, sicurezza. La ricostruzione dell'identità locale punta a trasformare il sentimento "dell'essere svantaggiati" in quanto marginali, nell'impegno per "diventare ed essere green e in grado di valorizzare la propria autenticità e identità. Tra i risultati attesi derivanti dall'attuazione della strategia d'area vi è quello di ridurre il livello di isolamento della zona Grand Paradis sia con il miglioramento della mobilità da, per e entro l'area interna al fine di rendere più accessibili i servizi del territorio e facilitare gli spostamenti per ragioni di studio, di svago o lavorative sia con la distribuzione capillare della banda larga.

Nella Communauté de communes Coeur de Savoie, è stata condotta nel 2016 dall'ASADAC-MDP una dettagliata analisi della domanda di mobilità, finalizzata alla redazione di un piano di mobilità e alla definizione di iniziative di mobilità sostenibile che sappiano rispondere alle esigenze del territorio. Sono inoltre state avviate iniziative sperimentali di covoiturage e di mobilità solidale, a cura dell'Agence Ecomobilité.

Nella Communauté d'Agglomération Arlysère, è stato sviluppato uno studio per la mobilità sostenibile (Etude pour le développement et l'optimisation de l'éco mobilité sur le territoire d'Arlysère en Savoie), articolato in quattro fasi: diagnostica del contesto; identificazione e gerarchizzazione delle priorità; piano d'azione operativo; accompagnamento e monitoraggio.

## Politiche regionali

In Piemonte, il progetto è coerente con: la priorità di implementazione di servizi di mobilità alternativa nelle aree a dispersione insediativa del Piano Regionale dei Trasporti, adottato con Deliberazione della Giunta Regionale 29 dicembre 2016, n. 24-4498; il Piano Regionale dell'Infomobilità, approvato con DGR n° 11-8449 del 27 marzo 2008;

<sup>5</sup> Dal documento "Aree Interne, Strategia d'Area. Unité des Communes valdôtaines Grand Paradis- Uomo e natura alleati per lo sviluppo dell'area Grand-Paradis"

Nella Région Auvergne-Rhône-Alpes, il progetto è coerente con lo Schéma directeur d'accessibilité (2015). Inoltre, il Conseil régional ha sviluppato il sito <http://covoitoura.eu/> sul tema del carpooling.

Il confronto tra la Regione Valle d'Aosta e il Comitato nazionale per le aree interne ha consentito di individuare quali aree regionali le seguenti aree interne:

- area 'Bassa Valle', quale area-pilota, di cui fanno parte le Unités des Communes valdôtaines Mont Rose (che coordina i lavori), Walser e Evançon (i 23 Comuni interessati sono: Arnad, Ayas, Brusson, Challand-Saint-Anselme, Challand-Saint-Victor, Champdepraz, Emarèse, Issogne, Montjovet, Verrès, Issime, Gaby, Gressoney-Saint-Jean, Gressoney-La-Trinité, Bard, Champorcher, Donnas, Fontainemore, Hône, Lillianes, Perloz, Pontboset e Pont-Saint-Martin);
- area 'Grand Paradis', di cui fanno parte tutti i Comuni dell'Unité des Communes valdôtaines Grand Paradis, con il vincolo, però, di utilizzare le risorse finanziarie principalmente a favore dei Comuni valutati più in difficoltà dallo stesso Comitato nazionale per le aree interne (si tratta di Cogne, Rhêmes-Notre-Dame, Rhêmes-Saint-Georges, Valgrisenche, Valsavarenche e Saint-Nicolas).

## Politiche nazionali

In Italia il progetto supporta una delle azioni richieste dal DM 20/12/2000 quale compito dei mobility manager di area, e le disposizioni contenute nell'art.5 della legge n.221 28/12/2015 per la promozione della green economy. Inoltre, il progetto è coerente con il Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica - pubblicato sulla gazzetta ufficiale n. 151 del 30/06/2016.

Inoltre, il progetto si sviluppa in coerenza e sinergia con la Strategia Nazionale per le Aree Interne, nell'ambito della quale due dei territori partner sono stati selezionati come aree progetto (UCVGP e GAL Valli di Lanzo).

In Francia, La legge sulla "modernizzazione dell'azione pubblica territoriale e l'affermazione delle città metropolitane" (MAPAM), adottata il 27 gennaio 2014, prevede la creazione di autorità organizzatrici della mobilità (OMA) con ampie competenze nei settori degli usi condivisi delle automobili (car-sharing, car-pooling), l'intermodalità e la logistica urbana; la regione, capofila di "l'intermodalità e la complementarietà tra le modalità di trasporto", è responsabile in quanto tale dell'elaborazione di un piano regionale su questo tema, in collaborazione con le altre autorità organizzatrici. L'obbligo di predisporre un piano di mobilità urbana (PDU) in Francia è definito dall'articolo L1214-3 del Codice dei Trasporti. Il Pian Climat<sup>6</sup> (*piano per il clima*) presenta la visione e l'ambizione del governo di porre le basi di un nuovo modello di prosperità, più efficiente dal punto di vista energetico e nell'uso delle risorse naturali, e capace cogliere le opportunità in

termini di innovazione, gli investimenti e la creazione di posti di lavoro. Propone un profondo cambiamento per i principali settori di emissione di gas serra: edilizia, trasporti, energia, agricoltura e silvicultura, industria e rifiuti. La solidarietà con i più vulnerabili e i più poveri, del Nord e del Sud, è un *fil rouge* per tutte le azioni nel piano, per non escludere nessuno e offrire soluzioni a tutti. Si tratta di un programma d'azione per l'intera durata del quinquennio.

## Politiche europee (Strategia Alpina, Convenzione Alpi)

Come anticipato (punto 2 di questa sezione), MobiLab si colloca in piena coerenza con le strategie europee e macroregionali per il territorio Alpino, tra cui in particolare EUSALP, che ha tra i suoi obiettivi la riduzione dei gas serra, l'accessibilità e la mobilità sostenibile, e il programma di lavoro pluriennale 2017-2022 della Convenzione delle Alpi, che ha tra le sue sei priorità “Promuovere la sostenibilità dei trasporti”.

## 4.14 Sostenibilità

Con riferimento alla strategia europea per lo sviluppo sostenibile, MobiLab risponde pienamente a una delle sette sfide ivi definite, ossia quella dei trasporti sostenibili.

MobiLab innescherà un cambiamento del modello culturale verso forme di mobilità efficienti e a basso impatto ambientale e socioeconomico, perseguendo il riequilibrio modale e riducendo le emissioni di CO<sub>2</sub>. Inoltre, l'azione di supporto alla condivisione dei mezzi, centrale in MobiLab, si colloca all'interno del paradigma socioeconomico della “sharing economy”, che ha al suo centro la sostenibilità dello sviluppo.

Le azioni materiali e immateriali che verranno sviluppate innescheranno infatti processi virtuosi di transizione dei comportamenti di mobilità verso scelte più sostenibili. Il raggiungimento dei risultati attesi in termini di miglioramento dell'accessibilità e riequilibrio modale favoriranno l'efficienza complessiva del sistema. Di conseguenza, il progetto migliorerà nel breve e nel lungo periodo la qualità della vita nei territori rurali e montani. Si tratta di un investimento “strutturale”, destinato a perdurare nel tempo.

Al di là degli effetti immediati e circoscritti ai luoghi specifici di intervento, il progetto avrà quindi ricadute territoriali ampie e durature dal punto di vista economico, ambientale e sociale.

# **IL PROGETTO / Piano finanziario – sovvenzione**

**05**

Cofinanziamento Programma			CONTRIBUTO				BUDGET TOTALE AMMISSIBILE
Fonre cofinanziamento	Importo	Tasso cofinanziamento	Contributo pubblico		Contributo privato	Contributo totale	
			Contributo nazionale	Altri contributi pubblici	Contributo pubblico totale		
FESR	1.499.999,99 €	85,00 %	171.273,89 €	93.432,00 €	264.705,89 €	0,00 €	264.705,89 € 1.764.705,88 €
Totale Fondi UE	1.499.999,99 €	85,00 %	171.273,89 €	93.432,00 €	264.705,89 €	0,00 €	264.705,89 € 1.764.705,88 €
Totale	1.499.999,99 €	85,00 %	171.273,89 €	93.432,00 €	264.705,89 €	0,00 €	264.705,89 € 1.764.705,88 €

N° del partner	Nome del partner	Paese	Totale ammissibile	Contributo del fondo		Contropartite		
				Importo del fondo	Percentuale sul totale ammissibile	Totale contropartite	Dettaglio delle contropartite	
							Contropartita pubblica	Contropartita privata
LP1	Città metropolitana di Torino	ITALIA	666.988,23 €	566.939,99 €	85,00 %	100.048,24 €	100.048,24 €	0,00 €
PP1	VALLI LANZO CERONDA E CASTERNONE GRUPPO DI AZIONE LOCALE S.CONS. A.R.L.	ITALIA	85.835,30 €	72.960,00 €	85,00 %	12.875,30 €	12.875,30 €	0,00 €
PP2	Unité des communes valdôtaines Grand-Paradis	ITALIA	389.002,35 €	330.652,00 €	85,00 %	58.350,35 €	58.350,35 €	0,00 €
PP3	Communauté de Communes Cœur de Savoie	FRANCIA	328.440,00 €	279.174,00 €	85,00 %	49.266,00 €	49.266,00 €	0,00 €
PP4	Communauté d'Agglomération Arlysère	FRANCIA	294.440,00 €	250.274,00 €	85,00 %	44.166,00 €	44.166,00 €	0,00 €
[it]Sous—total des partenaires de la zone du programme (territoire de l'UE)			1.764.705,88 €	1.499.999,99 €	85,00 %	264.705,89 €	264.705,89 €	0,00 €
[it]Total			1.764.705,88 €	1.499.999,99 €	85,00 %	264.705,89 €	264.705,89 €	0,00 €

# **Sitografia**

**06**

Agence ecomobilitè - <https://www.agence-ecomobilite.fr/>

Agenzia della mobilità piemontese - <http://mtm.torino.it/it>

Analyse préalable des approches territoriales intégrées dans les programmes européens 2014-2020: [www.europe-en-france.gouv.fr/Centre-de-ressources/Etudes-rapports-et-documentation/Analyse-prealable-des-approches-territoriales-integrees-dans-les-programmes-europeens-2014-2020](http://www.europe-en-france.gouv.fr/Centre-de-ressources/Etudes-rapports-et-documentation/Analyse-prealable-des-approches-territoriales-integrees-dans-les-programmes-europeens-2014-2020)

Association Roue Libre: <http://rouelibre.net/>

Città metropolitana di Torino: [www.cittametropolitana.torino.it](http://www.cittametropolitana.torino.it)

Commission européenne, *Méthode de l'Aide. Lignes directrices Gestion du Cycle du Projet*, March 2004: [ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/methodology-aid-delivery-methods-project-cycle-management-200403\\_fr\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/methodology-aid-delivery-methods-project-cycle-management-200403_fr_2.pdf)

Communauté de Communes Cœur de Savoie: [www.coeurdesavoie.fr](http://www.coeurdesavoie.fr)

Communauté d'Agglomération Arlysère <http://www.arlysere.fr/>

ENoLL: [www.openlivinglabs.eu/](http://www.openlivinglabs.eu/)

EUROPA 2020 Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva - <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/ALL/?uri=CELEX%3A52010DC2020>

EUSALP, Joint Declaration of the General Assembly: [www.alpine-region.eu/news/joint-declaration-general-assembly-munich-23-november-2017](http://www.alpine-region.eu/news/joint-declaration-general-assembly-munich-23-november-2017)

EUSALP: [www.alpine-region.eu](http://www.alpine-region.eu)

GAL Valli di L'Anzo Ceronda e Casternone - <http://www.gal-vallilanzocerondacasternone.it/>

INTERREG ALCOTRA 2014- 2020: [www.interreg-alcotra.eu](http://www.interreg-alcotra.eu)

Map2Graies: [galvallidelcanavese.it/progetti/map2coop/](http://galvallidelcanavese.it/progetti/map2coop/)

Nesta Italia, *Innovation Teams and labs. A practice guide*, ©Nesta 2014: [www.nesta.org.uk/publications/innovation-teams-and-labs-practice-guide](http://www.nesta.org.uk/publications/innovation-teams-and-labs-practice-guide)

OECD, *Public sector innovation lifecycle study on learning for innovation*: [hackpad.com/Whats-the-problem-Learning-to-identify-and-understand-the-need-for-innovation-yTz1avE7SvB](http://hackpad.com/Whats-the-problem-Learning-to-identify-and-understand-the-need-for-innovation-yTz1avE7SvB)

Plan Climat (Piano per il clima) - [www.gouvernement.fr/action/plan-climat](http://www.gouvernement.fr/action/plan-climat)

Programma di Cooperazione territoriale europea Interreg V A – Italia - Francia (ALCOTRA),  
*Guida di attuazione*, 05/04/2017: [www.interreg-alcotra.eu/it/scopri-alcotra/funzionamento-del-programma](http://www.interreg-alcotra.eu/it/scopri-alcotra/funzionamento-del-programma)

Project management Institute, *Guida al Project management body of knowledge (Guida al PMBOK®)*, quarta edizione

Regolamento (UE) n. 1303/2013: [eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A32013R1303](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A32013R1303)

Strategia Nazionale per le Aree Interne - <http://www.agenziacoesione.gov.it/it/arint/>

Strategia Nazionale per le Aree Interne Regione Valle d'Aosta:  
[www.regione.vda.it/europa/politica\\_regionale\\_di\\_sviluppo\\_2014-20/Aree\\_interne/default\\_i.aspx](http://www.regione.vda.it/europa/politica_regionale_di_sviluppo_2014-20/Aree_interne/default_i.aspx)

TEPÒS <http://www.territoires-energie-positive.fr/>

**Unité des communes valdôtaines Grand-Paradis** -  
<http://www.cm-grandparadis.vda.it/>

World Economic Forum, *The future of jobs and skills*: [reports.weforum.org/future-of-jobs-2016/shareable-infographics/](http://reports.weforum.org/future-of-jobs-2016/shareable-infographics/)

# **ALLEGATI**

**07**

# **Allegato 1: Soggetti attuatori**

Agenzia della mobilità piemontese

<http://mtm.torino.it>

## **Forma Giuridica**

Consorzio - Ente pubblico di interesse regionale

## **Scopi e obiettivi**

L'Agenzia ha il fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito regionale conformemente alla pianificazione e programmazione regionale. L'Agenzia ha l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile in ambito regionale ottimizzando i servizi di trasporto pubblico locale, mediante:

- il coordinamento delle strategie di sviluppo del sistema della mobilità per bacini o ambiti territoriali omogenei;
- la programmazione del materiale rotabile e delle tecnologie di controllo, della quantità e qualità del servizio, e delle risorse per la gestione e gli investimenti del sistema di trasporto collettivo;
- l'amministrazione del sistema delle tariffe, dei finanziamenti degli Enti consorziati, dei contratti con le aziende affidatarie di servizi alla mobilità, dei rapporti di comunicazione e informazione con i cittadini;
- la rendicontazione dei risultati di investimento e di gestione conseguiti;
- la promozione del miglioramento continuo del servizio alla mobilità;
- l'impiego, con un unico marchio istituzionale, di tutte le risorse in un quadro integrato di gestione, tariffazione e di immagine del sistema di trasporto.

Obiettivo primario dell'Agenzia è stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma in relazione a quelli su ferro e realizzare un sistema di trasporto pubblico locale unitario in grado di:

- assicurare omogeneità sul territorio regionale mediante la programmazione di servizi equi;
- soddisfare, in via prioritaria, la mobilità sistematica e quella legata ai servizi di interesse sociale;
- ottimizzare gli orari e le frequenze;
- migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi, mediante la loro razionalizzazione, la minimizzazione delle sovrapposizioni fra servizi automobilistici e fra tali servizi e quelli ferroviari, privilegiando la rete ferroviaria principale quale asse portante del sistema regionale dei trasporti;
- assicurare lo sviluppo dell'intermodalità e l'integrazione dei servizi.

## **Competenze**

L'Agenzia assume tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale, conformemente alla programmazione regionale e con le risorse messe a disposizione dalla Regione, degli Enti aderenti in ambito regionale con particolare riguardo a:

- il coordinamento del sistema della mobilità nei bacini e negli ambiti territoriali omogenei, e del piano dei trasporti, oltre alla verifica di coerenza e di attuazione dei piani urbani della mobilità redatti dagli Enti aderenti;
- la programmazione unitaria ed integrata, in coerenza con la programmazione regionale ed in particolare con il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale, con l'obiettivo di definire:
  - la rete e l'offerta dei servizi di competenza e le relative modalità di svolgimento;
  - le aree a domanda debole e le modalità di effettuazione dei servizi minimi a carattere sociale in tali ambiti;
  - la ripartizione delle risorse da destinare all'esercizio dei servizi, specificando l'entità di quelle messe a disposizione dai singoli Enti consorziati;
  - la programmazione operativa dei servizi che interessano destinazioni poste al di fuori del territorio di competenza del bacino, previo parere degli altri bacini interessati e, per le destinazioni poste al di fuori del territorio regionale, degli altri enti interessati;
  - le modalità di integrazione tra i servizi di trasporto pubblico locale e le altre forme di mobilità sostenibile;
  - le strategie di comunicazione e di diffusione delle informazioni all'utenza riguardanti iniziative a carattere locale; la promozione delle attività necessarie ad assicurare un processo di costante miglioramento del servizio di trasporto pubblico e della mobilità.
- la predisposizione dei bandi e la gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza, in proprio e su delega delle province, in conformità con quanto previsto in materia di clausole sociali; la gestione dei relativi contratti di servizio, la vigilanza e i poteri sanzionatori;
- la stipula, assieme agli enti locali interessati che lo richiedano, dei contratti di servizio, con i soggetti aggiudicatari o affidatari;
- la gestione delle risorse finanziarie conferite dagli Enti aderenti. L'Agenzia ha l'onere di verificare la non sovrapposizione con altri servizi programmati e di approvarne la fattibilità;
- la gestione delle risorse finanziarie, reperite anche attraverso forme integrative di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale;
- il monitoraggio, negli ambiti o bacini territoriali individuati dalla Regione :
  - della mobilità e controllo di efficienza ed efficacia dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici e ferroviari e delle infrastrutture e della qualità percepita, con

particolare attenzione all'integrazione con i servizi ferroviari;

- della quantità e della qualità dei servizi, attraverso l'utilizzo di strumenti che favoriscono l'acquisizione dei dati e delle informazioni necessari e la loro accessibilità da parte degli Enti consorziati;
- la promozione, in coerenza con gli indirizzi regionali, dello sviluppo della mobilità sostenibile e, quindi, la progettazione e l'organizzazione di iniziative finalizzate all'integrazione fra il trasporto pubblico locale e i relativi servizi complementari (tra cui i servizi in area a domanda debole, i servizi di collegamento tra i parcheggi di interscambio e i centri di interesse collettivo, le reti telematiche di centralizzazione e controllo dei servizi);
- la gestione operativa della politica tariffaria regionale da attuarsi anche tramite la progressiva estensione del sistema di bigliettazione elettronica integrata (Bip);
- lo svolgimento delle funzioni relative alla vigilanza, sicurezza e alla regolarità dei servizi effettuati con autobus, all'idoneità dei percorsi e all'ubicazione delle fermate, in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare;
- l'autorizzazione all'immissione e distrazione dei mezzi nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico locale e la certificazione dei servizi svolti "fuori linea" con mezzi non contribuiti.

<b>01 MobiLab : fiche de synthèse .....</b>	<b>82</b>
<b>02 Présentation du partenariat.....</b>	<b>84</b>
2.1 Città Metropolitana di Torino (chef de file).....	85
2.2 Gal Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone-Gruppo di Azione Locale S. C. a r. L .....	86
2.3 Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis .....	88
2.4 Communauté de Communes Cœur de Savoie .....	89
2.5 Communauté d'Agglomération Arlysère .....	91
<b>03 Contexte de coopération transfrontalière.....</b>	<b>94</b>
3.1 Origine du projet / enjeux identifiés .....	95
3.2 Analyse SWOT .....	96
Présent : forces .....	96
Présent : faiblesses .....	96
Futur : opportunités .....	96
Futur : menaces .....	97
3.3 Besoins exprimés – arbre à problèmes .....	97
<b>04 Le projet / Schéma directeur.....</b>	<b>99</b>
4.1 Logique du projet .....	100
4.2 Référence au Programme ALCOTRA: O.S. ....	101
4.3 Objectif général.....	101
4.4 Objectifs spécifiques.....	102
4.5 Typologie des actions prévues.....	103
4.6 Résultats attendus .....	105
Valeur ajoutée de l'approche intégrée .....	107
4.7 Caractéristiques innovantes .....	108
Stratégie du PITER GRAIES Lab .....	108
4.8 Groupes d'activité (WP).....	114
WP1 – Gouvernance et gestion administrative.....	114
Activité 1.1 – GESTION OPÉRATIONNELLE .....	115
Activité 1.2 – GESTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIÈRE .....	116
Activité 1.3 – SUIVI ET ÉVALUATION .....	117
WP2 – Communication.....	118
Activité 2.1 – COMMUNICATION INTERNE ET EXTERNE .....	119
Activité 2.2 – DIFFUSION DES RÉSULTATS .....	120
WP3 – Renforcement de la culture de la mobilité et introduction d'un modèle de gouvernance <i>bottom-up</i> .....	122
Activité 3.1 – IMPLICATION ET GOUVERNANCE .....	122
Activité 3.2 – INTRODUCTION D'ÉLÉMENTS DE MOBILITÉ DURABLE DANS LE MODÈLE CULTUREL .....	123
Activité 3.3 - INTÉGRATION À D'AUTRES PLANS ET PROJETS .....	125
WP4 – Planification et expérimentation de services innovants.....	126
Activité 4.1 – PLANIFICATION ET ORGANISATION DU SYSTÈME D'OFFRE ET DEMANDE .....	127
Activité 4.2 - MISE EN ŒUVRE D'OFFRES DE MOBILITÉ DIVERSIFIÉES .....	129
Activité 4.3 - INTÉGRATION À D'AUTRES PLANS ET PROJETS .....	130
4.9 Calendrier .....	133

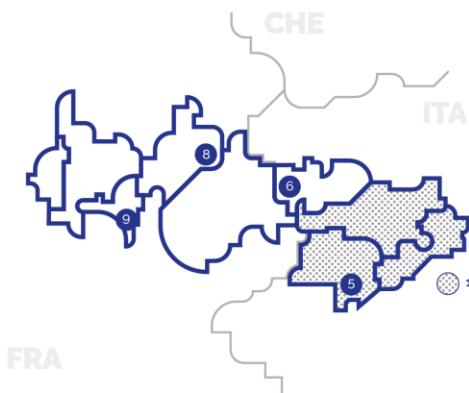
<b>4.10 Coûts – liste détaillée des coûts .....</b>	<b>135</b>
Città metropolitana di Torino (Chef de file).....	135
GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone .....	137
Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis .....	138
Communauté de Communes Cœur de Savoie .....	139
Communauté d'Aggolmération Arlysère .....	140
<b>4.11 Dimension transfrontalière .....</b>	<b>141</b>
<b>4.12 Intégration aux autres projets du PITER GRAIES Lab.....</b>	<b>142</b>
<b>4.13 Cohérences.....</b>	<b>142</b>
Autres projets ALCOTRA (2007-2013 et 2014-2020).....	142
Politiques locales.....	145
Politiques régionales .....	146
Politiques nationales.....	147
Politiques européennes (stratégie Alpine, Convention Alpes).....	148
<b>4.14 Développement durable .....</b>	<b>148</b>
<b>05 LE PROJET : Plan financier – subvention .....</b>	<b>149</b>
<b>06 Sitographie .....</b>	<b>151</b>

---

# **MobiLab : fiche de synthèse**

## **01**

**Partenariat** · Partenariato



1. Città metropolitana di Torino (C)
  2. Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Torino
  3. Federazione Provinciale Coldiretti di Torino
  4. GAL Valli del Canavese
  5. GAL Valli di Lanzo Ceronda Casternone
  6. Unité des communes valdôtaines Grand-Paradis
  7. Conseil départemental de la Savoie
  8. Communauté d'Agglomération Arlysère
  9. Communauté de communes Coeur de Savoie
  10. Syndicat Mixte de l'Avant Pays Savoyard
- (C) = Chef de file · Capofila

**233**  
Communes · Comuni

**4.224**  
Surface · Superficie (km²)

**379.922**  
Habitants · Abitanti

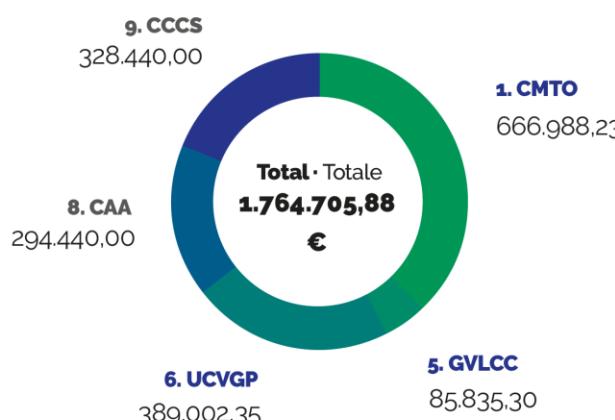
**Objectifs**

L'objectif du projet MobiLab est de développer l'accessibilité du territoire rural et montagnard par tous les différents groupes d'utilisateurs, en favorisant la transition vers un système territorial d'offre et demande de mobilité orientée au rééquilibrage modal et à la durabilité des déplacements.

**Obiettivi**

L'obiettivo di MobiLab è migliorare l'accessibilità del territorio rurale e montano da parte di tutte le categorie di utenti, supportando la transizione verso un sistema territoriale domanda-offerta di mobilità orientato al riequilibrio modale e alla sostenibilità degli spostamenti.

**Budget du projet** · Budget del progetto



**Durée du projet**  
Durata del progetto

**Debut** · Inizio  
01.10.2018

**Fin** · Fine  
30.09.2021



graies.eu

# Présentation du partenariat

02

## **2.1 Città Metropolitana di Torino (chef de file)**

### **Forme Juridique**

La Cité métropolitaine de Turin est un établissement public territorial, institué par la Loi Delrio, numéro 56 de l'année 2014, qui remplace la Provincia di Torino depuis le 1er janvier 2015. La Cité métropolitaine a une importance particulière, étant prévue à l'article 144 de la Constitution italienne.

### **Buts et objectifs**

Les services de la Mobilité durable et des Transport de la Cité métropolitaine de Turin travaillent en synergie depuis plusieurs années. Chacun a tissé des réseaux spécifiques pour le développement d'actions coordonnées et efficaces. Nous pouvons citer, entre autres:

- La coordination du réseau des "mobility manager" d'entreprise (environ 170 entreprises).
- La coordination de la table de l'Agenda 21 « Qualité de vie et mobilité durable des groupes scolaires » impliquant plus de 80 écoles et 46 communes du territoire.
- Avec l'Agence de Mobilité Piémontaise, la coordination du réseau de transport public extra-urbain, reliant l'agglomération de Turin aux pôles de petite et de moyenne dimensions.

### **Expérience (liée à la gestion des projets multi-acteurs et en relation avec la thématique du projet)**

La ville métropolitaine de Turin est engagée à travers le bureau Mobilité Durable et le Service des transports à atteindre les objectifs suivants: réduire l'usage des véhicules privés, réduire les embouteillages, améliorer la qualité de l'air, réduire l'usage de combustibles, planifier les transports publics à l'échelle régionale, interrégionale et transnationale à travers la participation à l'assemblée du Bassin de la ville métropolitaine, planifier le transport public local dans les communes ayant une population inférieure à 30.000 habitants, promouvoir l'intégration entre les moyens de transports urbains et extra-urbains, planifier et financer le transport public à la demande dans les zones à faible demande.

La participation au projet aura pour avantage d'acquérir et d'échanger la méthodologie et les bonnes pratiques en matière de mobilité durable avec les partenaires français afin de développer des stratégies de mobilité innovantes dans les zones de montagne et rurales, en soutenant le développement de la mobilité électrique, le covoiturage et la mobilité douce et en expérimentant des moyens innovants à travers des actions pilotes spécifiques.

Expériences ALCOTRA :

- AERA, dont la Regione Liguria était le chef de file et ayant pour partenaires la Regione Piemonte, la Provincia di Cuneo, la Regione Autonoma Valle d'Aosta, la Région Rhône-Alpes, le DREAL (Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) le PACA, et l'ATMO PACA. L'objectif était d'améliorer et d'harmoniser les bases des connaissances et les méthodologies relatives à la planification et à la tutelle de la qualité de l'air;
- TRIA, dont "l'Agenzia per la mobilità metropolitana di Torino" était le chef de file et ayant pour partenaires: la Provincia di Torino, la Commune de Bardonecchia, la Commune d'Oulx, le

Syndacat du Pays de Maurienne, la Communauté de Communes du Briançonnais, et avait pour objectif de favoriser le développement progressif d'une offre de transport publics (train+ bus) intégré, au service de la mobilité touristique ainsi que de la mobilité locale, dans les zones transfrontalières à cheval sur les régions alpines historiques de la Savoie (Maurienne/Bassa Valle di Susa) et du Dauphiné (Briançonnais/Alta Valle di Susa);

- Le projet “Infomobile: le réseau transfrontalier d’informations routières” dont le Conseil Général des Hautes-Alpes était le chef de file et qui avait impliqué, comme partenaires, la Provincia di Torino, 5T s.r.l., SITAF S.p.A. Ce projet avait pour objectif de mettre en réseau les systèmes d’information routière entre les territoires de la Provincia di Torino et le Département des Hautes-Alpes.
- Co&Go – Covoiturage et Gouvernance, Città metropolitana di Torino chef de file, et qui avait impliqués comme partenaires: Auvergne Rhône-Alpes Énergie Environnement, Zona Ovest di Torino s.r.l., Comune di Leini, Communauté d’agglomération Chambéry métropole - Cœur des Bauges. Ce projet avait l’objectif d’acquérir et d’échanger des bonnes pratiques et des méthodes de covoiturage avec des partenaires français, afin de trouver des outils adaptés et innovants pour encourager le partage de trajets en voiture et de résoudre les situations critiques rencontrées sur le territoire, à travers des actions pilotes spécifiques.

## **Expériences de coopération dans autres projets UE**

- Le Programme Espace Alpin, avec le projet Poly 5, “Polycentric Planning Models for Local Development in Areas interested by major Communication Infrastructures”, pour exploiter les opportunités offertes par la réalisation de grandes infrastructures et comparer le risque de marginalisation des territoires placés en position subordonnée par rapport à l’infrastructure.
- Le programme CIP – Programme cadre pour la compétitivité et l’innovation, avec le projet Syncro qui collecte et fourni aux usagers des informations sur l’état de la viabilité (congestion, problématique du revêtement routier, accidents, etc).

## **2.2 GAL VALLI DI LANZO, CERONDA E CASTERNONE - GRUPPO DI AZIONE LOCALE S. C. a r. l.**

### **Forme Juridique**

Le GAL de la Vallée de Lanzo, Ceronda et Casternone est un consortium d’entreprises à responsabilité limitée d’économie mixte publique-privée (à participation publique majoritaire) avec un capital social entièrement versé et libéré, égal à 60.000 euro.

### **Buts et objectifs**

Le GAL a pour objet de promouvoir le développement social et économique du territoire, tel qu'il a été délimité par les frontières administratives des collectivités locales, et de promouvoir et valoriser le patrimoine culturel, naturel, environnemental et paysager.

Le GAL participe à la troisième programmation consécutive du Leader et en 15 ans d'activité, il a développé une expérience et une expertise importante dans le secteur du développement du tourisme durable et accessible, thématique qui a servi dans les trois programmations du cadre prioritaire du Plan de Développement Local.

La valorisation du milieu naturel, environnemental et culturel des territoires montagnards (axe 3.1 du PITER), de façon durable et accessible à tous, et soutenue par des actions favorisant la mobilité durable (axe 3.3 du PITER) a été assurée par de multiples mesures LEADER. La mesure 227 a permis la conception et la réalisation de 25 itinéraires d'exploitation touristique dans les forêts de la zone GAL, dont un grand nombre a été rendu accessible à des touristes présentant un handicap, en versant 1,5 millions d'euro de dons aux municipalités. Sur ces itinéraires est réalisée, depuis 7 ans, la plus grande manifestation outdoor à échelle suprateritoriale de la zone GAL, « Montagne pour tous », conçue et coordonnée par le GAL avec le soutien de l'ensemble des membres du GAL (Unione Montane e Consorzi territoriali di Imprese).

Dans cette programmation, le GAL a conçu deux manuels de lignes directrices qui devront caractériser dans le futur toutes les mesures visant à la valorisation des éléments naturels, environnementaux et architecturaux de la zone GAL. Ainsi les actions prévues dans le PITER trouveront des modalités d'application innovantes à l'appui du projet.

En ce qui concerne l'expérience acquise dans la gestion de projets multi-acteurs et en relation avec la thématique du projet, dans le cadre du programme ALCOTRA, le GAL a présenté une candidature avec le GAL Valli del Canavese, la ville Métropolitaine de Turin, Maurienne Expansion e Comité d'Expansion 05 (Gap) sur le projet ALCOTRA 2014-2020. Projet Boutique Inno – L'innovation sur mesure pour les entreprises implantées dans les zones de montagne, pour accompagner les entreprises nouvelles et celles déjà existantes dans les zones de montagne à l'innovation, en les mettant en réseau avec les acteurs locaux et régionaux fournissant des services pour l'innovation. Bien que le projet n'ait pas été financé, à partir de cette expérience, le GAL a développé le thème de la compétitivité et de l'innovation. Dans le cadre d'autres expériences de coopération, le GAL a participé à un projet de coopération qui a été engagé sur l'Opération 19.3 du PSR 2014 – 2020 avec d'autres GAL piémontais sur le thème de l'accessibilité dans le domaine touristique. Un deuxième projet (prévu dans le PSL du GAL) sera lancé brièvement sur le thème du développement de l'agriculture sociale et sera impliqué avec d'autres GAL européens.

## **Collaboration avec d'autres organismes**

Au-delà du réseau Leader, le GAL collabore et a mené de nombreux projets avec l'association des GAL piémontais Assopiemonte L.E.A.D.E.R, avec les membres su GAL (Consortium des Opérateurs Touristiques Valli di Lanzo, Associazione Artigiani di Montagna, Coldiretti Torino, ...), avec la Chambre de Commerce de Turin et avec la Ville Métropolitaine de Turin.

En outre, le GAL a participé avec la Consultation pour les personnes en difficulté de Turin à un appel d'offres régional sur « l'Egalité des chances », en développant – par le biais du projet financé- à une série de forfaits touristiques dédiés aux touristes ayant des handicaps. Le projet a fait intervenir des jeunes diplômés dans le domaine touristique, provenant tant de la zone GAL que de la zone métropolitaine turinoise.

## **2.3 Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis**

### **Forme Juridique**

L'Unité des communes valdôtaines Grand-Paradis (UCVGP) s'est constituée le 12 juin 2015 et remplace la précédente Comunità Montana Grand Paradis dans le capital ainsi que dans les actifs et dans les passifs, au sens de l'article 22, paragraphe 1 de la loi régionale numéro 6 du 5 août 2014. L'Unité, au sens de la loi régionale numéro 6 du 5 août 2014, est un organisme doté d'une personnalité juridique de droit public et de pouvoir statutaire et réglementaire, institué par l'exercice associé des fonctions et des services communaux.

L'Unité associe les communes de Sarre, Saint Pierre, Villeneuve, Introd, Valsavarenche, Rhêmes-Saint-Georges, Rhêmes-Notre-Dame, Valgrisenche, Arvier, Avise, Saint Nicolas, Cogne, Aymavilles, qui partagent des objectifs de développement communs aux respectives collectivités locales, en vue de fournir des services à travers la poursuite de normes de qualité optimales, grâce à politique de programmation ciblée.

Buts et objectifs

L'UCVGP a pour finalité l'exercice combiné des fonctions et des services communaux. L'unité est chargé, au sens de l'article 16 de la loi régionale 6/2014, de l'exercice obligatoire des fonctions et des services communaux dans les domaines d'activité suivants :

- Un guichet unique pour les organismes locaux ;
- Services à la personne ;
- Services liés au cycle de l'eau ;
- Services liés au cycle des déchets;
- Service de constatation et de recouvrement volontaire des recettes fiscales;
- Les services gérés volontairement de façon associée par les communes grâce à l'Unité sont les suivants :
  - services de gestion du personnel;
  - services de gestion du système informatif;
  - services techniques;
  - services culturels;
  - services sportifs;
  - services de gestion du territoire ;
  - services de promotion de l'économie locale.

En résumant à l'extrême, les principaux objectifs de l'Unité sont :

- Représenter le niveau de gestion d'excellence pour le compte et en application de l'orientation politique de la Région et des communes
- Représenter la coordination entre les politiques locales sur le territoire, ainsi que la synthèse d'une proposition unitaire représentative des intérêts du territoire vis-à-vis de la région, dans la poursuite des objectifs visant au développement des communautés locales.
- Valoriser les particularités linguistiques et culturelles du territoire.

## **Expérience (liée à la gestion des projets multi-acteurs et en relation avec la thématique du projet)**

Dans le cadre des fonctions réalisées (figurant dans le paragraphe précédent), l'Unité a acquis et consolidé des expériences et des compétences sur différents sujets, non seulement de gestion et d'administration. Au titre du programme ALCOTRA, l'Unité s'est chargé de coordonner et de réaliser des activités de développement local prévues dans les projets ALCOTRA Proage et Vignes et terroirs, en acquérant un savoir-faire en matière de gestion utile à la réalisation de projets de coopération transfrontalière. En ce qui concerne l'expérience de coopération acquise en dehors du programme ALCOTRA, par le passé l'UCVGP (alors appelé Comunità Montana) a été chef de file du GAL Haute Vallée d'Aoste, en coordonnant l'activité et en garantissant la réalisation de projets en régie directe ainsi que le financement de projets d'appel d'offres dédiés à des organismes privés et locaux.

Actuellement l'Unité est impliquée dans la stratégie interne, qui débutera fin 2018, prévoyant l'utilisation de ressources à gérer sur FEASR, FSE, FESR et ayant pour mission principale la mobilité.

L'UCVGP a donc acquis diverses expériences liées à la gestion de projets multi-acteurs et en relation avec la thématique du projet. Par ailleurs, la centralité du territoire par rapport à la zone du PITER et du projet MobiLab et la maîtrise complète des deux langues du projet concurrent à valoriser le rôle de partenariat dans ce projet.

### **Collaboration avec d'autres organismes**

L'Unité réalise des services de manière associée dans toutes les communes de la zone Grand-Paradis (13, dont seulement 5 dans la zone PITER GraiesLab). De plus, elle collabore avec le Parc National Grand Paradis et la Fondation Grand-Paradis pour le développement touristique du territoire.

## **2.4 Communauté de Communes Cœur de Savoie**

### **Forme Juridique**

La Communauté de Communes Cœur de Savoie (CC Cœur de Savoie) est un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre. Cœur de Savoie est devenu au 1<sup>er</sup> janvier 2014 une nouvelle Communauté de Communes fruits de la fusion des quatre intercommunalités historiques : les Communautés de Communes du Pays de Montmélian, du Gelon et du Coisin, de la Rochette Val Gelon, et de la Combe de Savoie.

### **Buts et objectifs**

La CC Cœur de Savoie est un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, qui exerce, pour le compte des communes membres, les compétences suivantes :

- L'aménagement de l'espace dont l'élaboration et suivi du schéma de cohérence territoriale (SCOT), l'animation de procédures contractuelles, les démarches d'animations paysagères et l'élaboration d'une charte d'aménagement du territoire communautaire ;
- La définition et la mise en œuvre de politiques contractuelles ;

- Le développement économique et touristique dont l'aménagement, la gestion de zones d'activités industrielles commerciales et tertiaires ;
- la gestion des milieux naturels ;
- La collecte et le traitement des déchets ;
- Le soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ;
- des services à la personne (petite enfance, enfance, jeunesse, personnes âgées) ;
- des transports et les déplacements dont les transports scolaires ;
- l'assainissement non collectif ;
- l'eau potable ;
- l'accès à la culture et au sport .

La CC Cœur de Savoie s'est engagée dans un processus de construction de projet de territoire à travers la démarche prospective de développement local TEPOS « Territoire à énergie positive ». Elle a été reconnue comme territoire en capacité, d'ici 2050, à devenir un territoire plus sobre et plus économique et à s'inscrire dans la « croissance verte », labélisée par l'Etat français TEPCV « territoire à énergie positive pour la croissance verte ».

Elle travaille aujourd'hui à l'élaboration de son Plan Climat Air Energie Territorial, une démarche de développement durable axée spécifiquement sur la lutte contre les changements climatiques, outil opérationnel du TEPOS par lequel la collectivité coordonne la transition énergétique de son territoire.

Elle œuvre également au maintien de son attractivité en soutenant le développement économique et touristique, en veillant au maintien des services : aménagement et gestion de quatre grands pôles d'activités économiques, soutien à l'oenotourisme, aux circuits courts..., animation de MSAP, maison de service au public, de structure d'accueil petite enfance.

## **Expérience (liée à la gestion des projets multi-acteurs et en relation avec la thématique du projet)**

Depuis sa création, la CC Cœur de Savoie concentre son action auprès des entreprises visant à les accompagner dans leur développement et dans la recherche d'une meilleure compétitivité, doté d'un service développement économique et aménagement de pôles d'activités économiques.

Elle œuvre au maintien de son attractivité touristique en travaillant au maintien de son identité à travers différentes démarches de labellisation fédérant les partenaires du territoire.

Elle veille au maintien des services pour répondre aux besoins de la population en assurant l'animation de MSAP et de services enfance jeunesse notamment.

Elle contribue à renforcer son attractivité en améliorant son accessibilité et la mobilité à l'intérieur de son périmètre. Elle travaille à l'émergence de nouvelles solutions de mobilité plus douce, à faible émission bas carbone, reposant sur une approche mutualisée des moyens de déplacements, la connectivité des réseaux et services locaux, régionaux et nationaux et initiatives privées existantes, construites à partir d'une approche ascendante qui renforcera la cohésion sociale.

La Communauté de communes a été partenaire de projets de Coopération Transfrontalière :

- dans le cadre d'un programme leader sur la thématique de la valorisation des paysages viticoles à travers l'oenotourisme avec le Piémont viticole italien,

- dans le cadre d'un programme ALCOTRA et le projet Vinalp I avec la Province de Turin. Ce programme répondait à l'objectif de deux régions de consolider leur coopération dans le domaine de l'économie rurale et, en particulier, le développement des vignobles des espaces montagnards : recherche variétés anciennes autochtones, recherches ampélographiques.
- dans le cadre d'un ALCOTRA Vinalp II : aujourd'hui la communauté de communes poursuit son partenariat avec la métropole de Turin et la région d'Aoste visant à valoriser le contenu scientifique du Vinalp I dans la perspective de l'oenotourisme et d'un tourisme expérientiel et durable.
- dans le cadre d'un espace Alpin et du projet ASTUS : Cœur de S avoie est aujourd'hui site pilote ; ce projet vise à aider les collectivités à intégrer, dans leur stratégie bas carbone dans le domaine de la mobilité, à la fois la dimension transport et la dimension urbanisme.

## **2.5 Communauté d'Agglomération Arlysère**

### **Forme Juridique**

La Communauté d'Agglomération Arlysère est un EPCI – Établissement Public de Coopération Intercommunale. Elle a été créé au 1er janvier 2017 par fusion de 4 Communautés de Communes qui préexistaient sur le territoire : la CC Beaufortain, la Com'Arly, la CoRAL, et la CC Haute Combe de Savoie.

### **Buts et objectifs**

Les objectifs communs de la CA Arlysère :

- La préservation et la valorisation du capital nature et paysages, comprenant ainsi les questions de déplacements, de foncier, et de développement urbain,
- Le renforcement de l'identité territoriale, de la qualité de vie et de l'équité territoriale, en particulier afin de favoriser l'accès aux services et activités,
- Le renforcement du dynamisme économique et l'attractivité.

Ces trois ambitions répondent à l'objectif central d'un avenir équilibré au service de la population dans une logique de développement durable maîtrisé.

### **Expérience (liée à la gestion des projets multi-acteurs et en relation avec la thématique du projet)**

En tant que communauté d'agglomération, la CA Arlysère bénéficie de compétences étendues, et s'est dotée d'une organisation à même de gérer au mieux les opérations envisagées.

**MOBILITÉ** : un pôle est dédié à cette thématique, et est composé de techniciens expérimentés qui ont déjà suivi de nombreuses opérations et programmes, en particulier et récemment avec la Région dans le cadre du programme Pend 'Aura sur la mobilité précaire.

**SOCIAL – SERVICES** : un pôle est également dédié à cette thématique avec des techniciens expérimentés qui assure le suivi des opérations. Un pôle récent qui travaille en particulier à une prise de compétence élargi de la thématique social – services. Le pôle travaille en particulier sur la politique de la ville, participe avec le Département de la Savoie à l'élaboration du schéma

départementale d'accessibilité aux services...

FONCTIONS SUPPORT : CA Arlysère dotée de pôles support qui permettent d'accompagner les projets sur le plan administratif et financier. Aussi dotée d'une cellule de Coordination des politiques contractuelles en charge du suivi et de la recherche de financements. Habituelle à gérer des subventions dont européennes.

Par ailleurs, la CA Arlysère est une Agglomération nouvelle qui bénéficie de l'expérience d'élus et de techniciens expérimentés ayant la volonté partagée de développer le territoire Arlysère (services, attractivité, durabilité) en lien avec les politiques définies par les partenaires Département, Région, État et Union Européenne.

La Communauté d'Agglomération Arlysère participe pour la première fois et avec enthousiasme à un projet ALCOTRA. Dans le même temps, CA Arlysère a acquis de nombreuses expériences spécifiques dans la gestion de projets multi-projets et en relation avec le thème du projet. En particulier :

- Expérience de coopération : La CA Arlysère bénéficie d'expériences en lien avec des projets de coopération parmi lesquelles : formation dans le cadre de Alpin Space PEACE Alps – adaptation au changement climatique, participation à des projets avec le GAL PNR Massif des Bauges...
- Expérience autres programmes de l'UE : CDDMM 2007-2013 – FEDER POIA; Espace Valléen 2014-2020 – FEDER POIA; Fonds FEADER – Agriculture / PPT via Région ; Fonds FEDER / FSE plus ponctuellement.

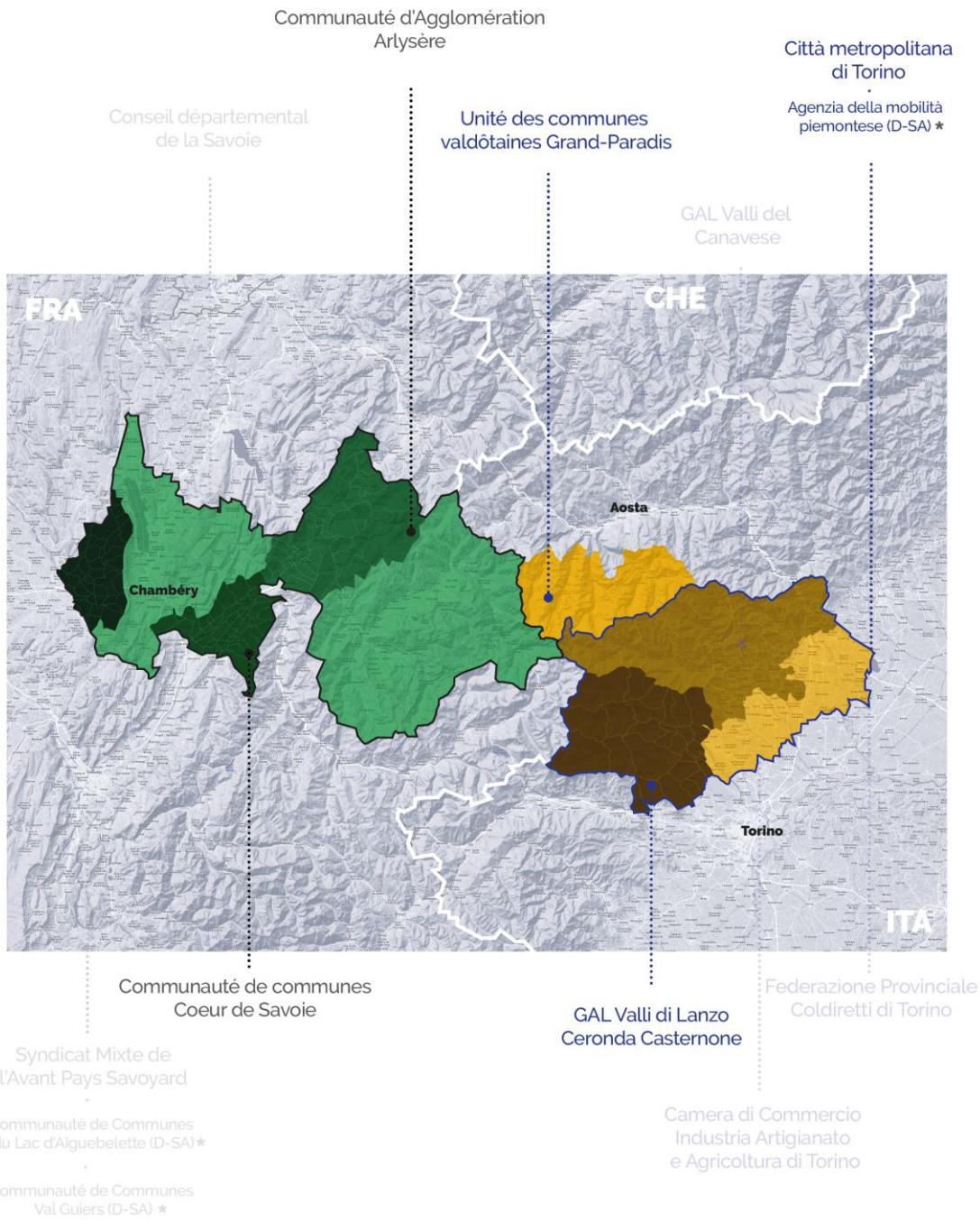
## **Collaboration avec d'autres organismes**

La CA Arlysère est amenée à collaborer étroitement avec le Département de la Savoie, la Région Auvergne-Rhône et l'État ou encore l'Union Européenne dans le cadre de la mise en œuvre de ses compétences.

Lors de la réalisation de projets et opérations spécifiques, elle est également amenée à collaborer avec de nombreux autres organismes publiques ou parapubliques.

**Carte du territoire**

Carta del territorio



\* D-SA = Délégataire · Soggetto attuatore

# **Contexte de coopération transfrontalière**

**03**

## 3.1 Origine du projet / enjeux identifiés

Les territoires des partenaires de projet présentent de nombreux points communs, sous différents aspects, notamment la géomorphologie, la situation démographique, économique et sociale, ainsi que le système d'offre et demande de mobilité. En ce qui concerne le système d'offre et demande de mobilité, il s'agit de territoires ruraux et de montagne, peu accessibles et à faible demande. Il convient souligner que dans le projet MobiLab, le mot "accessibilité" est à entendre d'un côté comme la possibilité (pour différents types d'usagers, y compris les plus faibles) d'accéder aux territoires concernés et de circuler à l'intérieur de ceux-ci avec de moyens de transport variés (voiture, TPL, vélo...), et de l'autre la possibilité d'atteindre aisément des attracteurs externes tels que les structures sanitaires et éducatives, les lieux de travail, les pôles commerciaux... Dans ce sens, tous les territoires des partenaires du projet présentent – à des niveaux différents – des difficultés concernant l'accessibilité. Cette condition de marginalité, qui caractérise les territoires concernés par le projet, s'accompagne à un ensemble de problèmes, de besoins et d'opportunités, qui représentent les défis que MobiLab veut relever.

S'agissant de territoires "à faible demande", c'est-à-dire où la demande de mobilité est dispersée sur le territoire et faible au plan quantitatif, le système des transports en commun peine à rester performant et compétitif par rapport au véhicule privé. La demande de mobilité engendrée par les personnes sur le territoire (résidents, travailleurs et touristes), est d'un côté de plus en plus insuffisante et dispersée, et de l'autre de plus en plus exigeante et donc moins satisfaite du service. Par ailleurs, la culture de la mobilité durable n'étant pas encore enracinée auprès de la population, qui oppose une résistance vis-à-vis du changement, les alternatives à la voiture sont perçues par les utilisateurs de façon négative et la voiture privée s'impose de plus en plus en tant que moyen de transport prédominant.

Dans les territoires des partenaires de projet on constate également d'autres problèmes qui montrent que le système d'offre n'est pas en mesure d'offrir des alternatives viables à la voiture : ces problèmes concernent l'intermodalité, l'utilisation en sécurité (notamment pour les arrêts des transports en commun et les pôles d'échanges) et la mobilité électrique.

On constate ces difficultés – à des niveaux différents – dans tous les territoires des partenaires de projet : elles ont été identifiées suite à une discussion interne entre les partenaires, mais aussi lorsque les partenaires ont consulté les parties prenantes de leur territoire.

C'est à partir de ces conditions de contexte communes que le projet trouve son origine, suite à la prise de conscience de la nécessité d'intervenir sur le système d'offre et demande dans les territoires ruraux et montagnards transfrontaliers.

Ainsi, les cinq partenaires de projet ont entrepris le processus d'élaboration de MobiLab, pour mettre en place un système intégré d'actions qui sachent faire face aux problèmes et répondre aux besoins identifiés.

## 3.2 Analyse SWOT

### Présent : forces

- Présence de parties prenantes (administrations publiques et privées, associations locales, etc.) très intéressées au thème de la mobilité durable.
- Projets déjà réalisés sur la thématique de la mobilité durable et respectifs enseignements acquis.
- Cohésion des territoires, caractérisés par une confiance mutuelle parmi les habitants, qui se prêtent à des expérimentations de services basés sur le partage des moyens de transport.
- Résidents et travailleurs des territoires de montagne habitués à des conditions assez difficiles, sur le plan de la mobilité également.
- Territoires attractifs du point de vue touristique et ayant déjà intégré des réseaux / des programmes axés sur la durabilité (par ex. Alpine Pearls, TEPOS...), et donc sur la durabilité dans le domaine de la mobilité également.
- Le PITER GraiesLab est perçu par la population comme une opportunité intéressante et concrète pour améliorer les conditions d'accessibilité du territoire en mode durable.

### Présent : faiblesses

- Insuffisance des transports en commun locaux.
- Le temps pour relier les hautes vallées et les centres principaux sont excessivement longs et compliqués en transport en commun.
- Difficulté d'organisation et planification des déplacements pour les familles (notamment celles avec enfants)
- Interconnexion insuffisante et donc difficultés dans la continuité de la chaîne intermodale.
- Manque d'infrastructures et structures d'appui à la mobilité douce : pistes cyclables en bord de route peu sécurisées ; absence de lieux sécurisés pour abriter les vélos (par ex. auprès des gares).
- Manque de services d'interconnexion territoire-gares ferroviaires.
- Service de transports en commun peu compétitif et peu adapté à la demande, qui est faible au plan quantitatif et dispersée sur le territoire.
- Faiblesse de la culture de la mobilité durable, concernant les décideurs (administrations publiques et privés) comme les utilisateurs.
- Manque de ressources économiques mais aussi humaines, et faible formation sur le thème de la mobilité.

### Futur : opportunités

- Amélioration de la technologie et des conditions de contexte nécessaires pour développer et expérimenter des services de mobilité smart, basés sur les nouvelles technologies et sur l'interconnexion.
- Lancement, sur les territoires des projets, d'autres projets, aussi bien sur le thème de la mobilité durable que dans de domaines complémentaires (par ex. socio-économique,

- sanitaire etc.), qui pourront créer des synergies positives avec le projet MobiLab.
- Adoption de normes et de mesures d'incitation pour la diffusion de moyens et services de mobilité à faible impact environnemental.

## Futur : menaces

- Exacerbation des processus de dépeuplement, vieillissement et ralentissement socio-économique des territoires de montagne.
- Tendance à la hausse de la population jeune à avoir des relations virtuelles et à perdre le sens de la communauté, ce qui pourrait constituer un obstacle à la diffusion d'habitudes de mobilité partagée, basées sur la confiance mutuelle.

## 3.3 Besoins exprimés – arbre à problèmes

À partir de l'analyse des contextes territoriaux des partenaires de projet et de leurs aspects de force, faiblesse, opportunité et menace, on a identifié les besoins exprimés par le territoire transfrontalier qui fait l'objet de l'intervention.

L'analyse des besoins et des problèmes identifiés, organisés dans l'arbre à problèmes, représente le point de départ pour la définition des objectifs, des résultats attendus, des indicateurs de résultats et des actions.

Ces besoins et problèmes ont été également relevés par les partenaires en consultant directement les parties prenantes des territoires, pendant les rencontres d'animation territoriale dédiées.

Pendant le travail de construction de l'arbre à problèmes, on a identifié quatre domaines thématiques :

- Gouvernance ;
- Culture et communication ;
- Infrastructures ;
- Organisation et services.

Ces quatre domaines ont été à la base du développement du projet dans les phases successives également, c'est-à-dire pendant la définition des objectifs, des résultats attendus et des actions.

Plus précisément, les deux premiers domaines sont développés dans WP3 – RENFORCEMENT DE LA CULTURE DE LA MOBILITÉ ET INTRODUCTION D'UN MODÈLE DE GOUVERNANCE BOTTOM-UP, et les deux restants domaines dans le WP4 - PLANIFICATION ET EXPÉRIMENTATION DE SERVICES INNOVANTS.

L'arbre à problèmes ci-dessous se développe autour d'un problème structural (représenté, dans l'idéal, par le tronc de l'arbre), qui consiste en la constatation qu'il s'agit de territoires ruraux et montagnards peu accessibles. À la base de cela il y a trois problèmes "structurels", sur lesquels le projet n'est pas en mesure d'intervenir :

- Population dispersée et isolée ;
- Manque généralisé de ressources économiques ;
- Isolement de certaines localités en hiver.

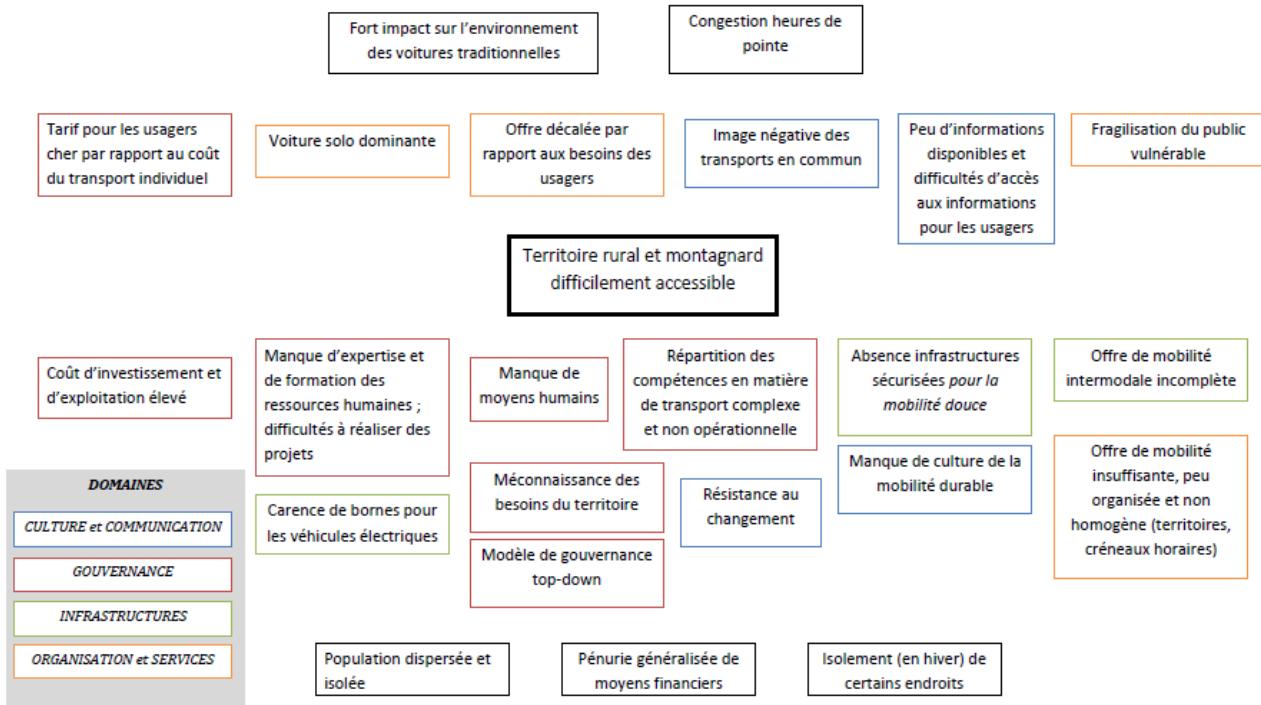
L'arbre se développe donc en vertical, selon un critère de causes et effets, où les premières ont été

reportées en bas et les seconds au sommet. Ces derniers consistent en :

- Impact environnemental élevé des voitures traditionnelles (à moteur endothermique)
- Congestion du trafic aux heures de pointe sur certains tronçons du réseau.

Sur ces derniers problèmes également, le projet n'interviendra pas directement ; cependant – grâce à ses actions - il pourra contribuer globalement à une réduction de leurs effets négatifs.

## ARBRE A PROBLEMES



# **Le projet / Schéma directeur**

## **04**

## 4.1 Logique du projet

Objectif général	Développer l'accessibilité du territoire rural et montagnard par tous les différents groupes d'utilisateurs, en favorisant la transition vers un système territorial d'offre et demande de mobilité orientée au rééquilibrage modal et à la durabilité des déplacements.										
Objectifs spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser le changement des habitudes de mobilité de la population locale, des visiteurs et des touristes</li> <li>- Diversifier l'offre de mobilité locale déjà existante et développer des modalités de déplacement plus respectueuses de l'environnement</li> </ul> <p><i>Cibles:</i> <i>Population locale, entreprises, Décideurs publics et privés</i></p> <p><i>Territoire:</i> <i>Territoire ALCOTRA et, en particulier, le territoire qui comprend la partie nord de la Città metropolitana di Torino (zones homogènes 7,8 et 9), l'UCVGP, la CCCS, la CAA.</i></p>										
Résultats attendus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduction d'un modèle de gouvernance bottom-up pour la mobilité durable, basé sur l'implication active des groupes cibles</li> <li>- Introduction d'éléments de mobilité durable dans le modèle culturel ; information exhaustive et accessible sur le sujet de la mobilité durable.</li> <li>- Expérimentation de stratégies et actions de planification et organisation de l'offre de mobilité.</li> </ul>										
Activités	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%; vertical-align: top;"><b>WP 0 Préparation du projet</b></td><td><i>0.1 Crédit dossier de candidature</i></td></tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"><b>WP 1 Gouvernance et gestion administrative fonctionnel aux résultats attendus n. 1, n. 2 et n. 3</b></td><td> <i>1.1 Gestion opérationnelle</i>  <i>1.2 Gestion administrative et financière</i>  <i>1.3 Suivi et évaluation</i> </td></tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"><b>WP 2 Communication fonctionnel aux résultats attendus n. 1, n. 2 et n. 3</b></td><td> <i>2.1 Promotion des services</i>  <i>2.2 Diffusion des résultats</i> </td></tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"><b>WP 3 Renforcement de la culture de la mobilité et introduction d'un modèle de gouvernance bottom-up fonctionnel aux résultats attendus n. 1 et n. 2</b></td><td> <i>3.1 Implication et gouvernance ;</i>  <i>3.2 Introduction d'éléments de mobilité durable au modèle culturel ;</i>  <i>3.3 Intégration à d'autres plans et projets</i> </td></tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"><b>WP 4 Planification et expérimentation de services innovants fonctionnel aux résultats attendus n. 2 et n. 3</b></td><td> <i>4.1 Planification et organisation du système d'offre et demande ;</i>  <i>4.2 Mise en œuvre d'offres de mobilité diversifiées ;</i>  <i>4.3 Intégration à d'autres plans et projets</i> </td></tr> </table>	<b>WP 0 Préparation du projet</b>	<i>0.1 Crédit dossier de candidature</i>	<b>WP 1 Gouvernance et gestion administrative fonctionnel aux résultats attendus n. 1, n. 2 et n. 3</b>	<i>1.1 Gestion opérationnelle</i> <i>1.2 Gestion administrative et financière</i> <i>1.3 Suivi et évaluation</i>	<b>WP 2 Communication fonctionnel aux résultats attendus n. 1, n. 2 et n. 3</b>	<i>2.1 Promotion des services</i> <i>2.2 Diffusion des résultats</i>	<b>WP 3 Renforcement de la culture de la mobilité et introduction d'un modèle de gouvernance bottom-up fonctionnel aux résultats attendus n. 1 et n. 2</b>	<i>3.1 Implication et gouvernance ;</i> <i>3.2 Introduction d'éléments de mobilité durable au modèle culturel ;</i> <i>3.3 Intégration à d'autres plans et projets</i>	<b>WP 4 Planification et expérimentation de services innovants fonctionnel aux résultats attendus n. 2 et n. 3</b>	<i>4.1 Planification et organisation du système d'offre et demande ;</i> <i>4.2 Mise en œuvre d'offres de mobilité diversifiées ;</i> <i>4.3 Intégration à d'autres plans et projets</i>
<b>WP 0 Préparation du projet</b>	<i>0.1 Crédit dossier de candidature</i>										
<b>WP 1 Gouvernance et gestion administrative fonctionnel aux résultats attendus n. 1, n. 2 et n. 3</b>	<i>1.1 Gestion opérationnelle</i> <i>1.2 Gestion administrative et financière</i> <i>1.3 Suivi et évaluation</i>										
<b>WP 2 Communication fonctionnel aux résultats attendus n. 1, n. 2 et n. 3</b>	<i>2.1 Promotion des services</i> <i>2.2 Diffusion des résultats</i>										
<b>WP 3 Renforcement de la culture de la mobilité et introduction d'un modèle de gouvernance bottom-up fonctionnel aux résultats attendus n. 1 et n. 2</b>	<i>3.1 Implication et gouvernance ;</i> <i>3.2 Introduction d'éléments de mobilité durable au modèle culturel ;</i> <i>3.3 Intégration à d'autres plans et projets</i>										
<b>WP 4 Planification et expérimentation de services innovants fonctionnel aux résultats attendus n. 2 et n. 3</b>	<i>4.1 Planification et organisation du système d'offre et demande ;</i> <i>4.2 Mise en œuvre d'offres de mobilité diversifiées ;</i> <i>4.3 Intégration à d'autres plans et projets</i>										

## 4.2 Référence au Programme ALCOTRA: O.S.

Le projet MobiLab est totalement conforme au programme ALCOTRA, et notamment aux objectifs généraux et spécifiques de l'axe 3 “Attractivité du territoire”, objectif spécifique 3 “Mobilité durable”.

### AXE 3 – ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE

**Objectif spécifique 3 – Accroître les actions stratégiques et les plans pour une mobilité dans la zone transfrontalière plus efficace, diversifiée et respectueuse de l'environnement.**

Les actions prévues permettront de développer l'accessibilité du territoire montagnard transfrontalier, en favorisant la **diversification du choix modal** grâce à une approche de **gouvernance bottom-up**, qui sera en mesure d'introduire des éléments de mobilité durable dans le **modèle culturel** de la population et des administrations s'est privés du territoire.

Le projet a été conçu pour fonctionner en mode transfrontalier: il instaurera des synergies entre les expériences des partenaires, il créera une **stratégie d'action partagée** et planifiée de façon conjointe et il expérimentera l'efficacité et la transférabilité d'un ensemble complémentaire d'actions. Le projet constituera donc une **bonne pratique transfrontalière** de référence sur le sujet de la **mobilité en territoire montagnard à faible demande**, agissant dans des contextes similaires et distincts en même temps – selon les différents aspects - et donnant lieu à un seul ensemble d'actions intégrées (côté théorique) et menées sur le territoire aussi bien sur le versant français que sur l'italien (côté pratique).

Les cibles du projet sont : la **population** résidente et active sur le territoire concerné par les partenaires ; les **décideurs publics et privés**, qui planifient et gouvernent le système de la mobilité de différentes manières. Afin de garantir l'efficacité du projet et une implication des partenaires à part entière, les actions seront menées selon l'approche du CLLD (*Community-Led Local Development*) et la méthode *LivingLab*.

Le projet permettra d'accroître la valeur des indicateurs de résultat et de réalisation du programme pour l'objectif spécifique 3.3, en adoptant des stratégies de mobilité durable en faveur de groupes cibles spécifiques et en mettant en place des actions et des services innovants de mobilité durable.

## 4.3 Objectif général

L'objectif général du projet est de **développer l'accessibilité du territoire rural et montagnard** par tous les différents groupes d'utilisateurs, en favorisant la transition vers un système territorial d'offre et demande de mobilité orienté au rééquilibrage modal et à la durabilité des déplacements. Cette transition aura un impact positif sur l'environnement, la qualité de vie et le système socio-économique local.

La poursuite de cet objectif se situe dans la lignée des directives des principales stratégies communautaires et macro-régionales : la stratégie **Europa 2020** et la stratégie macro-régionale

**EUSALP** citent, parmi leurs objectifs, la réduction des gaz à effet de serre, l'accessibilité et la mobilité durable.

L'objectif général du projet contribue directement à l'**objectif spécifique 3.3 « Mobilité durable »** de l'axe 3 « Attractivité du territoire », en mettant en place des actions stratégiques matérielles et immatérielles en faveur d'une mobilité dans la zone transfrontalière plus efficace, diversifiée et respectueuse de l'environnement.

Les groupes cibles du projet, constitués par la **population locale** et par les **administrateurs publics et privés**, seront à la fois les acteurs clé et les bénéficiaires directes - sur le court comme sur le long terme - des innovations introduites et des processus de transition des habitudes déclenchés par le projet.

De l'objectif général décrit ici découlent deux objectifs spécifiques, étroitement interconnectés, qui seront décrits dans le paragraphe suivant.

## 4.4 Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques du projet découlent directement de l'objectif général, et ils en représentent des spécifications, dont on pourra constater l'évolution et la réalisation pendant la mise en œuvre du projet, à travers l'analyse de ses principaux outputs.

À chaque objectif spécifique correspondent des actions qui contribueront à sa réalisation.

Les deux objectifs spécifiques du projet sont reportés ci-dessous de façon extrêmement synthétique. Concernant les actions liées aux objectifs – qui apparaissent sous chaque objectif -, on n'a mentionné que celles qui contribuent plus directement à sa réalisation ; les actions restantes, qui exercent une influence moins forte, tout en contribuant à sa réalisation, ont été omises.

- **OBJECTIF SPÉCIFIQUE 1 : Favoriser le changement des habitudes de mobilité de la population locale, des visiteurs et des touristes**

Favoriser le changement des habitudes de mobilité, à partir du modèle culturel qui sous-tend les choix modaux et les comportements de déplacement.

Dans ce but, on développera des actions d'implication et gouvernance *bottom-up*, ainsi que de formation et sensibilisation, adressées aussi bien aux responsables de la planification et de la gouvernance du système de la mobilité qu'aux utilisateurs (WP3).

La réalisation de cet objectif spécifique contribuera directement à atteindre l'objectif spécifique 3.3 du programme et l'objectif général du projet.

### ACTIONS CONNEXES

**3.1 Implication et gouvernance ; 3.2 Introduction d'éléments de mobilité durable au modèle culturel ; 3.3 Intégration à d'autres plans et projets**

### RÉSULTATS ATTENDUS

**Introduction d'un modèle de gouvernance *bottom-up* pour la mobilité durable, basé sur l'implication active des groupes cibles**

- **OBJECTIF SPÉCIFIQUE 2 : Diversifier l'offre de mobilité locale déjà existante et**

## **développer des modalités de déplacement plus respectueuses de l'environnement**

Fournir aux utilisateurs un système d'offre intégré et respectueux de l'environnement, en leur proposant des alternatives à l'utilisation exclusive du moyen de transport personnel pour les déplacements (qu'ils soient de routine ou pas), en favorisant le rééquilibrage modal et un accès équitable à l'offre de mobilité. S'agissant de régions de montagne à faible demande (territoires de montagne peu peuplés et à faible densité de population), le TPL classique rencontre des difficultés à s'adapter de façon satisfaisante à ce genre de demande – d'autant plus que les fonds publics destinées au TPL sont insuffisants. Il est donc nécessaire d'aborder ce problème différemment ; la diversification sera donc réalisée par des actions de soutien au partage des moyens de transport, au transport à la demande, à la mobilité électrique (WP4). Les actions spécifiques découleront d'une action de planification et organisation du système d'offre et demande.

La réalisation de cet objectif spécifique contribuera directement à atteindre l'objectif spécifique 3.3 du programme et l'objectif général du projet.

### **ACTIONS CONNEXES**

**4.1 Planification et organisation du système d'offre et demande ; 4.2 Mise en œuvre d'offres de mobilité diversifiées ; 4.3 Intégration à d'autres plans et projets**

### **RÉSULTATS ATTENDUS**

**Introduction d'éléments de mobilité durable dans le modèle culturel ; information exhaustive et accessible sur le sujet de la mobilité durable.**

**Expérimentation de stratégies et actions de planification et organisation de l'offre de mobilité.**

Les actions de communication suivantes concourent, de manière non prioritaire, mais **transversale**, à la réalisation des deux objectifs spécifiques :

**2.1 Communication interne et externe ; 2.2 Diffusion des résultats**

## **4.5 Typologie des actions prévues**

Les différents types d'actions prévues dans le projet sont en conformité avec la typologie indiquée dans le guide de mise en œuvre du programme ALCOTRA, en ce qui concerne l'objectif spécifique 3.3 « mobilité durable », et consistent en :

- **Actions de communication et d'information destinées au grand public, ayant le but d'en modifier les stratégies de comportement** – WP2, actions 2.1 et 2.2 – WP3, actions 3.1, 3.2 et 3.3;
- **Études et transfert d'expériences**

- × Études sur la mobilité dans la zone ALCOTRA, pour permettre l'adaptation des solutions innovantes de mobilité avec les infrastructures existantes – WP4, action 4.1;
- × Transfert d'expériences et de méthodologies entre les territoires ayant les mêmes problèmes de mobilité – WP3, actions 3.1, 3.2 et 3.3 – WP4, actions 4.1, 4.2 et 4.3.
- **Mise en œuvre de projets et de services innovants : Mise en œuvre** de projets et de services innovants de mobilité durable pour la diversification de l'offre de réseaux de transport à petite échelle locale – WP4, actions 4.2 et 4.3

Par ailleurs, en concevant des stratégies transfrontalières de mobilité pour développer l'accessibilité aux zones périphériques et défavorisées (TAD, covoiturage, *mobility management*), et en adoptant des méthodologies innovantes pour sensibiliser et informer la population sur la mobilité durable (*LivingLab*), le projet est conforme aux critères de **priorité**, identifiés dans l'objectif spécifique 3.3.

La correspondance entre les actions envisagées et les typologies d'actions prévues dans le guide de mise en œuvre pour l'objectif spécifique 3.3 est indiquée dans le tableau suivant (sont exclues du tableau les activités de préparation et de coordination du projet – WP0 e WP1):

ACTIONS	WP2		WP3			WP4		
	2.1	2.2	3.1	3.2	3.3	4.1	4.2	4.3
Actions de communication et d'information destinées au grand public, ayant le but d'en modifier les stratégies de comportement								
Études et transfert d'expériences entre les territoires ayant les mêmes problèmes de mobilité								
Mise en œuvre de projets et de services innovants de mobilité durable pour la diversification de l'offre								

## 4.6 Résultats attendus

Les résultats attendus par la réalisation du projet, c'est-à-dire des objectifs spécifiques reportés dans le paragraphe 3.1.3 ci-dessus, sont liés à l'indicateur de résultat prévu par l'objectif spécifique 3.3 « Mobilité » du programme ALCOTRA : « **Nombre de stratégies locales de mobilité durable mises en œuvre et destinées à des groupes cibles spécifiques** ».

Au total, une fois le projet réalisé, seront mises en œuvre **6 stratégies locales de mobilité durable destinées à des groupes cibles spécifiques** (population résidente, salariés, décideurs publics et privés, touristes), sur les territoires concernés par le projet: zones 7-8-9 de Turin Métropole - Città Metropolitana di Torino (Ciriacese e Valli di Lanzo; Canavese occidentale; Eporediese) ; Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis; Communauté de communes Coeur de Savoie; Communauté d'Agglomération Arlysère.

Les trois principaux résultats attendus par la réalisation du projet sont reportés ci-dessous de façon synthétique :

- **RÉSULTAT 1 : Introduction d'un modèle de gouvernance bottom-up pour la mobilité durable, basé su l'implication active des groupes cibles**

On introduira, dans les territoires de pertinence des partenaires, un modèle de gouvernance bottom-up pour la planification et la gestion du système de mobilité. Ce modèle, se basant sur l'approche CLLD et s'appuyant sur la méthode LivingLab, prévoit l'implication active des groupes cibles (population résidente, salariés et administrations).

- **RÉSULTAT 2 : Introduction d'éléments de mobilité durable dans le modèle culturel ; information exhaustive et accessible sur le sujet de la mobilité durable.**

Introduction d'éléments de mobilité durable dans le modèle culturel et intégration d'informations afin d'obtenir une information exhaustive et accessible à tous sur le sujet de la mobilité durable. Ceci se traduira en la diffusion de la culture de la mobilité durable, aussi bien de la part des utilisateurs (tous âges confondus), que de la part des responsables – à titre différent – de la planification et de la gouvernance du système d'offre de mobilité. La méthode LivingLab permettra une implication – opérationnelle autant qu'émotionnelle – à part entière des groupes cibles.

- **RÉSULTAT 3 : Expérimentation de stratégies et actions de planification et organisation de l'offre de mobilité.**

Pendant la durée du projet seront expérimentées des stratégies et actions de planification et organisation de l'offre de mobilité, notamment en ce qui concerne les domaines d'action suivants :

- Stratégies de mobilité durable ;
- Actions de soutien à la *sharing mobility* ;
- Services innovants de transport sur demande ;
- Dispositifs et services de “mobilité solidaire”.

Dans ce cas également, la méthode LivingLab permettra une implication – opérationnelle autant qu'émotionnelle – à part entière des groupes cibles.

Les résultats du projet apporteront une amélioration évidente aux conditions actuelles ; ils contribueront à la réalisation de l'objectif spécifique 3.3 et à l'accroissement de l'indicateur de résultat “stratégies locales de mobilité durable mises en œuvre et destinées à des groupes cibles spécifiques”.

Les principaux résultats du projet, mentionnés dans le formulaire de candidature (partie III.6, plan de travail), contribueront à accroître les indicateurs de réalisation de la façon suivante :

Principaux résultats du projet	Description	Indicateur de réalisation	Quantité
<b>INITIATIVES DE FORMATION, ÉDUCATION ET SENSIBILISATION (WP3)</b>	<p>Les actions de formation, éducation et sensibilisation s'adresseront aussi bien aux utilisateurs finaux qu'aux responsables de la planification, de l'organisation et de la gestion du système de la mobilité. On mènera des actions d'éducation et sensibilisation adressées à la population et des actions de formation pour les <i>mobility manager</i>. On abordera à la fois des questions générales de mobilité durable et des sujets plus spécifiques liés aux actions du projet.</p> <p>Toutes les actions de formation, éducation et sensibilisation seront réalisées avec la méthode LivingLab</p>	Nombre d'actions et services innovants de mobilité durable mises en œuvre	2
<b>STRATÉGIES DE MOBILITÉ DURABLE À L'ÉCHELLE TERRITORIALE (WP4)</b>	<p>Élaboration de stratégies de mobilité durable à l'échelle territoriale, à partir d'un plan stratégique conçu de façon concertée par les partenaires, en fonction des problèmes et des objectifs communs et grâce à leurs expériences complémentaires. Le processus d'élaboration de stratégies de mobilité durable prévoit l'implication de la population au moyen de techniques innovantes de participation et le partage des mêmes objectifs de développement. Les stratégies et les plans de mobilité durable seront élaborés au moyen d'un processus de co-création s'appuyant sur la méthode LivingLab.</p>	Nombre d'actions et services innovants de mobilité durable mises en œuvre	6
<b>MISE EN ŒUVRE DE SERVICES DE</b>	Mise en œuvre d'actions pilotes pour expérimenter des services basés sur la sha-	Nombre d'actions et services innovants	3

<b>SOUTIEN AU PARTAGE DES MOYENS DE TRANSPORT EN COMMUN (WP4)</b>	<p><i>ring mobility.</i> Dans les différents territoires du projet seront expérimentés notamment des services de covoiturage, transport à la demande et “mobilité solidaire”. Les enjeux de <i>sharing mobility</i> seront également associés – dans la mesure du possible – avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le renforcement de la mobilité électrique ;</li> <li>– les services de “mobilité solidaire”.</li> </ul> <p>Les services de soutien au partage des moyens de transport et au transport public sur demande seront élaborés au moyen d'un processus de co-création s'appuyant sur la méthode LivingLab.</p>	de mobilité durable mises en œuvre	
---	---	------------------------------------	--

## Valeur ajoutée de l'approche intégrée

D'un côté les partenaires du projet partagent les mêmes problèmes, difficultés et objectifs, de l'autre ils disposent d'expériences (et des enseignements qu'ils en ont tirés), sensibilités et compétences spécifiques complémentaires. Non seulement : lors d'expériences menées sur le même sujet (par ex. le covoiturage), chaque partenaire a reçu des réponses différentes de la part de sa population, en tirant des enseignements qu'il sera essentiel de partager pour définir des actions efficaces. Il n'y a pas que du positif : les expériences montrent que les bonnes intentions n'apportent pas toujours de bons résultats, à cause de facteurs de difficulté que seulement l'expérience directe permet de relever. De plus, les partenaires ne disposent pas tous de ressources et de capacités de conception suffisantes pour développer un ensemble intégré d'actions ciblant les éléments sensibles du système d'offre et demande de mobilité.

Le partage de compétences complémentaires et du bagage d'expériences positives et négatives de chaque partenaire permettra de mettre en place un système unitaire et intégré d'actions qui agira sur différents éléments-clef, côté offre comme côté demande. Le projet constitue donc une bonne pratique transfrontalière, qui créera un réseau d'informations sur l'efficacité, la faisabilité et la transférabilité des actions.

La coopération transfrontalière apportera donc les avantages suivants :

- Partenaires : implication dans un parcours de développement des compétences et de la capacité de conception, basé sur le partage et la co-création ; expérimentation de méthodes innovantes ;
- Groupes cibles : implication dans des actions de co-création et de gouvernance inclusive ;
- Zones du projet : développement de l'accessibilité et de la compétitivité, et donc de la vivabilité ;
- Zone du programme : développement de stratégies de mobilité durable - en contexte rural et montagnard - intégrées et efficaces, transférables en contextes similaires.

## 4.7 Caractéristiques innovantes

Les aspects innovants qui caractérisent le projet MobiLab sont de deux types : d'un côté les facteurs imputables à la stratégie globale du PITER GRAIES Lab, de l'autre les facteurs propres au projet.

### Stratégie du PITER GRAIES Lab

Faisant référence au PITER GRAIES Lab, et tels que décrits dans la note détaillée du PCC, les aspects innovants concernent :

- La lecture du PITER GRAIES Lab comme un élément innovant par rapport aux dynamiques de développement des territoires ;
- L'intégration thématique et l'intégration méthodologique, poursuivant le travail et la configuration choisis durant la phase de candidature.

### PITER GRAIES Lab comme facteur innovant des territoires

Le partenariat du PITER, et donc aussi celui de MobiLab, considère le PITER GRAIES Lab comme le début d'un itinéraire d'innovation territoriale.

Par innovation territoriale on entend la stimulation (directe ou indirecte) d'un changement dans les caractéristiques sociales, économiques, de gouvernance, etc. des contextes locaux et supra-locaux suivant une logique de mise en oeuvre des opportunités et/ou de qualité.

En se référant spécifiquement au PITER GRAIES Lab on peut observer la dimension « innovation » que ce soit en adoptant un point de vue interne qu'externe au PITER.

En ce qui concerne le point de vue interne, comme décrit ci-dessus, les actions, l'approche, la structure, le parcours de travail et les résultats attendus du PITER GRAIES Lab peuvent tous être considérés comme des éléments d'innovation pour le territoire.

En observant le PITER de l'extérieur, en tant que partie des dynamiques de développement des territoires, il peut être considéré comme un laboratoire territorial d'innovation thématique et sur le plan de la gouvernance, comme le début d'une trajectoire d'innovation territoriale.

Si nous plaçons le PITER dans la spirale de l'innovation nous pouvons observer que : la phase 1 correspond à la phase où les partenaires ont partagé l'opportunité de travailler ensemble et de saisir le « défi » promu par ALCOTRA. Dans la deuxième phase les partenaires ont travaillé méthodiquement et de manière intégrée et partagée à la définition des projets (phase de candidature). Les phases 3, 4 et 5 correspondent à la période de mise en oeuvre au cours de laquelle nous expérimenterons des outils

## INNOVATION SPIRAL

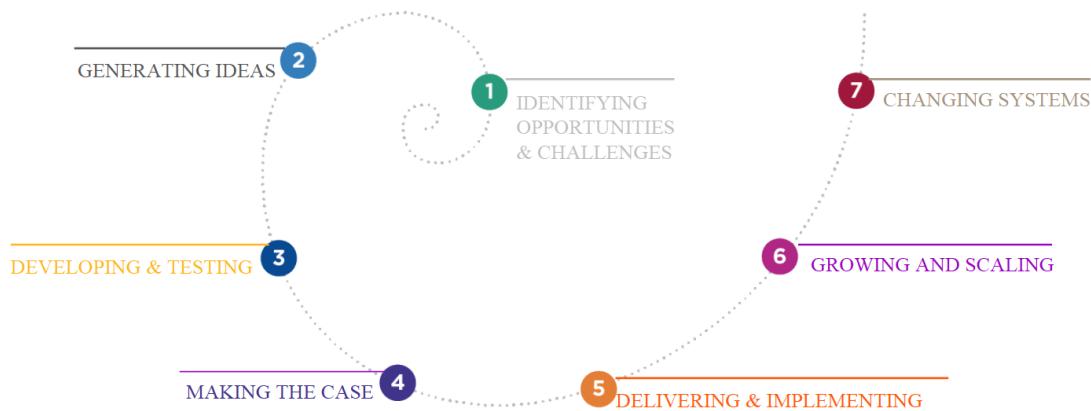


Image tirée de Scuola di Tecnologie Civiche (*Ecole de Technologies civiles*), intervention de Marco Zappalorto, Nesta Italia (Nesta Italia, *Innovation Teams and labs. A practice guide*, ©Nesta 2014, p. 14<sup>7</sup>

La phase 5 est la phase dans laquelle débutera le parcours de réflexion et de la première mise en valeur du travail effectué et des compétences et connaissances acquises, un travail qui devra nécessairement se produire dans les pages successives de la spirale d'innovation, phases qui ne rentrent pas dans le arc temporel du PITER. Par conséquent, le parcours de valorisation, aura lieu dans le PITER, avec une réflexion précise sur l'avenir, et il devra être un Objectif de chaque partenaire individuel et du partenariat dans son ensemble.

109

## Integration thématique

Le PITER GRAIES Lab, et donc aussi MobiLab, est caractérisé par deux types d'Intégration thématique (ce que l'on fait): Intégration thématique interne et l'Intégration thématique externe. L'intégration thématique interne concerne les synergies entre les actions envisagées non seulement au sein des projets simples du PITER mais aussi entre projets simples. En effet, dans le PITER, les projets simples sont reliés entre eux: il y a des dynamiques d'utilité fonctionnelle (je réalise une actions spécifique pour un projet qui me permettra de mettre en oeuvre d'autres actions pour un autre projet) et/ou dynamiques de partenariat avec un Objectif partagé (l'ensemble des actions de plusieurs projets permet d'atteindre un résultat spécifique).

L'intégration thématique externe, prend en considération les intégrations thématiques avec d'autres projets développés sur le territoire local, au niveau de la zone du PITER et à échelle européenne et internationale. Dans ce cadre s'insèrent les intégrations repérées lors de la phase de candidature avec les PITEM et les autres PITER.

(Pour plus d'informations voir la section 4.11.)

<sup>7</sup>Document disponible sur le site de Nesta.uk : [www.nesta.org.uk/publications/innovation-teams-and-labs-practice-guide](http://www.nesta.org.uk/publications/innovation-teams-and-labs-practice-guide)

## Intégration méthodologique

Ce niveau d'intégration concerne le “comment ça se passe” et fait référence à tous les aspects communs des projets simples (y compris MobiLab) et qui concourent à poursuivre les objectifs généraux du PITER, alignés avec la stratégie/l'idée forte identifiée.

A l'intérieur de l'Intégration méthodologique nous retrouvons:

- PCM – Approche du Cadre Logique (pour plus d'informations consulter l'Annexe 6 de la Stratégie du PITER GRAIES Lab);
- Co-création ouverte;
- Approche Lab.

### Co-création ouverte

Co-création signifie « *donner vie avec* » à des stratégies et solutions avec d'autres personnes, en tenant compte d'autres points de vue, d'une variété de besoins, en mettant en réseau informations, connaissances et ressources. La co-création permet des approches personnalisées, adaptées aux exigences des citadins et des entreprises, et prête une attention particulière à la co-diffusion, au partage et à la valorisation des résultats, des compétences et des connaissances apprises pour répondre à des besoins spécifiques.

Dans le cadre du PITER, l'objectif est de développer et promouvoir une « co-création ouverte », soit un parcours de co-création dans lequel la dimension de base de données ouverte (open data) est un élément essentiel et pivot.

Cycle de vie de l'innovation<sup>8</sup>



<sup>8</sup> OECD, *Public sector innovation lifecycle study on learning for innovation*

Cette approche méthodologique permettra de:

- rechercher simultanément, sur le même territoire, dans un temps restreint, avec une mise en parallèle constante/un échange constant, les solutions optimales en fonction des cinq éléments clés (gouvernance, innovation, tourisme, mobilité et services sociaux);
- disposer des compétences territoriales, thématiques et techno-opératives d'un nombre significatif d'acteurs (les partenaires avec des relais dans leurs réseaux locaux et supra-locaux);
- mettre en valeur l'expérience et les résultats obtenus au fur et à mesure.

## Approche Living Lab

Les partenaires, comme décrit, considèrent le PITER GRAIES Lab comme partie d'un parcours d'innovation territorial. L'innovation concerne les dynamiques de gouvernance, les actions proposées, les objectifs mais aussi et surtout la méthode de travail.

Outre une référence spécifique à la méthode et aux approches décrites, ils considèrent comme fondamentale l'expérimentation de la dimension Living Lab (LL), comprise comme espace d'une vaste et efficace co-création avec le territoire (WP 3.1 et WP 4.1 de MobiLab).

### Définition

L'ENoLL, le réseau Européen des Living Lab<sup>9</sup>, définit les Living Lab comme des écosystèmes innovants ouverts et centrés sur l'utilisateur. Ces écosystèmes fonctionnent en utilisant une approche de co-création systématique avec l'utilisateur final (systematic user co-creation approach), approche qui permet d'intégrer les processus de recherche et d'innovation au sein des communautés et dans des environnements réels.

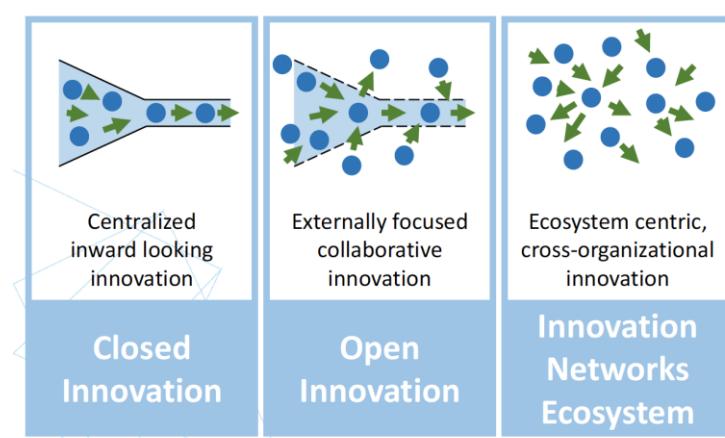


Image tirée de ENOLL: Learning Lab<sup>10</sup>

Les Living Lab sont donc à la fois des organisations axées sur la pratique qui facilitent et encouragent une innovation ouverte et collaborative, à la fois des environnements ou des arènes réelles où l'innovation ouverte (*open innovation*) et les processus d'innovation de l'utilisateur (*user innovation*) sont mis en œuvre.

<sup>9</sup> ENOLL: [www.openlivinglabs.eu](http://www.openlivinglabs.eu)

<sup>10</sup> ENOLL Learning Lab, Day 0, 28.08.2017, Krakow (Poland)

*vation processes*) peuvent être étudiés et soumis à des expériences et/ou où de nouvelles solutions sont développées.

En résumé, les Living Lab fonctionnent comme des intermédiaires entre les citoyens, les organismes de recherche, les entreprises, les villes et les régions pour la co-création conjointe de valeur, le prototype rapide ou la validation pour améliorer l'innovation et les entreprises (par exemple, les input et les idées sur comment une situation spécifique peut être améliorée avec des solutions intelligentes; co-créer des solutions; fournir des données à l'aide de services; tester des produits/services; etc.).

### Eléments caractérisants

**Qui:** peuvent participer tous les acteurs concernés à titres divers (*multi-stakeholder participation*). Les LL sont basés sur le Quadruple Helix Model (modèle de la Quadruple hélice) selon lequel toutes les catégories doivent être impliquées: personnes (citoyens/utilisateurs), gouvernement (à différentes échelles), industrie et université/monde de la recherche.

**Comment:** (*orchestration*) gestion ponctuelle (*orchestration*); intégration d'approches différentes (approche multi-méthode); implication active des utilisateurs finaux potentiels (active user involvement).

**Dans quel cadre:** l'approche des LL est multithématische, il n'y a pas de restrictions en ce qui concerne les thèmes (culture, innovation urbaine, patrimoine culturel, qualité de vie, ICT, durabilité, inclusion sociale, etc.)

**Où:** contextes réels pour une expérimentation efficace et test (*real-life setting*) ;

**Pourquoi:** co-création (*co-creation*) de solutions qui seront plus efficaces et durables parce qui répondant à des besoins réels et définies à partir de solutions réelles et non hypothosée.

### Principes clé

Les Activités des Living Lab sont basées sur cinq principes clé qui peuvent être utilisés à la fois comme des outils pour guider la planification et les prestations du processus d'innovation, et aussi comme outils pour évaluer le processus d'innovation et pour s'assurer qu'il est conçu et réalisé dans le mode des Living Lab :

- **Valeur (Value).** Les processus LL devraient soutenir la création de valeur à la fois pour les partenaires (valeur métier) et pour les utilisateurs présumés de l'innovation (expérience comme valeur);
- **Influence (Influence).** Les utilisateurs présumés devraient être considérés comme des partenaires actifs et compétents et des experts dans le domaine. Cet aspect est fondamental car leur implication et leur influence dans les processus d'innovation sont essentielles. Il est donc important de montrer l'impact que leur contribution peut avoir sur l'innovation afin de motiver la participation et l'engagement ;
- **Développement durable (Sustainability).** Les LL utilisent des approches qui répondent aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations futures à satisfaire leurs besoins d'un point de vue économique, social et écologique ;
- **Ouverture (Openness).** Dans les LL, le présupposé est que le processus d'innovation s'enrichit davantage si les perspectives, les points de vue, sont multiples ;
- **Réalisme (Realism).** L'une des pierres angulaires des LL est que les activités doivent se dérou-

ler dans un environnement réaliste, naturel et réel. Par exemple, les meilleurs résultats en termes de validation et de vérification, proviennent de la mise à disposition de prototypes pendant une durée suffisamment longue et dans les mêmes conditions « de vie réelle » dans lesquelles les produits ou services seraient utilisés une fois activés/mis sur le marché.

### Valeur ajoutée

Pourquoi impliquer les utilisateurs finaux/les citoyens? Parce que...

- ce sont les experts d'un territoire/service/etc. et il est de leur droit de pouvoir influencer des choix, services, etc.;
- de cette façon on accèdera à nombre plus grand d'idées et de solutions originales et créatives;
- les groupes multidisciplinaires raisonnent mieux, car ils ont en général une vision plus ample;
- ils ont des attentes现实的;
- en développant la compétence technique des utilisateurs, un processus de perfectionnement et d'éducation de la collectivité se met en place ;
- si la compétence technique des utilisateurs est développée, on commence un parcours de renforcement et d'éducation de la communauté ;
- permet d'équilibrer les relations de pouvoir.

Le partenariat a défini l'intégration méthodologique du PITER GRAIES Lab grâce au soutien :

- d'une Equipe Lab constituée d'experts en innovation et développement local : Marco Zappalorto et Sylvain Bouchard (Annexe 6 de la Stratégie) ;
- ENOLL, le réseau européen des Living Labs, auquel le PITER GRAIES Lab a adhéré par le biais de son Coordinateur, Città metropolitana di Torino (Annexe 6 de la Stratégie du Plan).

### Activité MobiLab

À ces aspects innovants, s'en ajoutent d'autres, spécifiques du projet MobiLab :

- la planification et l'expérimentation de services de mobilité innovants ;
- une offre de services en mesure de contribuer concrètement au rééquilibrage modal, en faisant face aux difficultés rencontrées par le TPL traditionnel dans les zones de montagne à faible demande.

Toutes les réalisations principales du projet (rapportées dans le tableau ci-dessus) sont de caractère novateur.

## 4.8 Groupes d'activité (WP)

WP 0 Préparation du projet	0.1 <i>Création dossier de candidature</i>			
WP 1 Gouvernance et gestion administrative	1.1 <i>Gestion opérationnelle</i>	1.2 <i>Gestion administrative et financière *</i>	1.3 <i>Suivi et évaluation</i>	
WP 2 Communication	2.1 <i>Communication interne et externe</i>	2.2 <i>Diffusion des résultats*</i>		
WP 3 Renforcement de la culture de la mobilité et introduction d'un modèle de gouvernance <i>bottom-up</i>	3.1 <i>Implication et gouvernance</i>	3.2 <i>Introduction d'éléments de mobilité durable dans le modèle culturel*</i>	3.3 <i>Intégration à d'autres plans et projets</i>	
WP 4 Planification et expérimentation de services innovants	4.1 <i>Planification et organisation du système d'offre et demande</i>	4.2 <i>Mise en œuvre d'offres de mobilité diversifiées*</i>	4.3 <i>Intégration avec d'autres plans et projets</i>	

\* Activités utiles à la pérennisation du Plan

### WP1 – Gouvernance et gestion administrative

Les activités de ce WP permettent de mettre en œuvre le projet selon les indications et les procédures du Programme ALCOTRA et les contenus présentés dans le dossier de candidature. Elles assurent également la collaboration entre les partenaires, le renforcement des relations et, par conséquent, la valeur ajoutée de la coopération transfrontalière.

Dernier point, ce WP assure les meilleures conditions pour une bonne gestion administrative et une

correcte remontée des dépenses effectuées.

**Mots-clés** : gestion administrative ; gestion opérationnelle ; suivi ; évaluation

**Activités** : 1.1 Gestion opérationnelle

- 1.2 Gestion administrative et financière
- 1.3 Suivi et évaluation

## Activité 1.1 – GESTION OPÉRATIONNELLE

### Description détaillée

Le chef de file sera chargé de la coordination du projet pendant toute sa durée : il organisera les rencontres techniques, rédigera les documents de travail et en assurera leur diffusion interne.

Pendant le premier mois de mise en œuvre, le chef de file et les partenaires créeront un Comité de Pilotage du projet (COPIL), qui sera constitué par au moins un représentant technique pour chaque partenaire (5 membres), et prévoira la présence des représentants politiques pendant les phases de lancement, bilan à mi-parcours et clôture. Le COPIL se réunira au moins deux fois par an (7 fois au total), pour effectuer un suivi du projet, prendre les décisions nécessaires à sa poursuite et adopter des mesures correctives, si nécessaire.

À ces réunions pourront être invités des experts ou des fonctionnaires des administrations partenaires du projet ou des délégataires, dont la présence s'avérerait nécessaire sur la base des questions à aborder.

Pour chaque réunion technique, le chef de file se chargera de la rédaction de la convocation et de l'envoi en temps utile de l'Ordre du jour, accompagné des documents préparatoires. Pour les réunions transfrontalières, les convocations et les ordres du jour seront établis en deux langues. On assurera la traduction consécutive dans les deux langues quand ce sera nécessaire, et la rédaction d'un compte-rendu dans un délai de cinqs jours ouvrables à compter de la réunion. Ce dernier sera établi en deux langues.

Pendant le déroulement du projet, le contact entre les partenaires aura lieu également à travers des téléconférences à intervalles rapprochées (en assurant au moins un contact tous les deux mois et en tous cas à chaque fois qu'il sera nécessaire).

Afin de rédiger et se transmettre les documents de travail, on utilisera de façon généralisée les dispositifs de partage de documents, comme par exemple Google Drive.

Le chef de file et les partenaires auront recours à leur personnel et à des experts externes (dans les cas où cela sera jugé nécessaire pour assurer la réalisation des actions prévues), pour des services concernant principalement le *reporting* et le dispositif de suivi (voir Activité 1.3).

### Partenaires impliqués – formes de collaboration et interaction

Città metropolitana, en tant que chef de file, assure le bon déroulement du projet (technique, administratif et financier), anime et coordonne l'ensemble des travaux/échanges, et cimente les relations entre les partenaires (étant responsable de la communication, de la vie du projet, de l'assistance...) pendant toute la durée du projet.

Tous les partenaires participent activement à cette activité, en contribuant au bon déroulement du projet, et en organisant dans leur territoires respectifs des réunions techniques et des groupes de

travail avec les acteurs directement concernés par la mise en œuvre des actions prévues par le projet.

## ***Localisation***

Territoires des partenaires de projet.

## ***Calendrier***

1-10-2018 / 30-09-2021

## ***Livrables***

### ORDRES DU JOURS ET COMPTES-RENDUS (7)

Notes de préparation pour chaque réunion technique, chaque groupe de travail et chaque échange transfrontalier, contenant toutes les informations utiles à la rencontre concernée ; comptes-rendus détaillés contenant les résultats des rencontres.

### INSTANCES DE GOUVERNANCE TRANSFRONTALIÈRE (1)

Comité de pilotage du projet, se chargeant des aspects de nature stratégique et de la mise en œuvre opérationnelle des actions envisagées. On prévoit 7 rencontres, deux fois par an.

### RÉUNIONS TECHNIQUES ET GROUPES DE TRAVAIL (15)

Réunions et groupes de travail sur les aspects de nature technique-opérationnel, qui prévoient la participation des acteurs directement concernés par la mise en œuvre des actions prévues par le projet.

### RENCONTRES TECHNIQUES D'HARMONISATION AVEC DES PROJETS SIMPLES DU PITER (6)

Rencontres régulières d'harmonisation avec des projets simples du Piter. On prévoit 6 temps de rencontre transfrontaliers.

## **Activité 1.2 – GESTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIÈRE**

### ***Description détaillée***

Tous les partenaires, sur la base du programme d'activité présenté lors de leur candidature, et d'éventuelles modifications convenues pendant les réunions de coordination, établissent les outils de gestion financière et assurent la mise en œuvre de la réalisation financière du projet. Le chef de file se charge de la collecte des informations et des relations avec les instances de gestion du Programme.

Chaque partenaire identifiera, au sein de son personnel, un responsable du contrôle administratif du projet, qui se chargera d'établir tous les documents et les formulaires requis par le programme ALCOTRA, ainsi que les procédures et les actes administratifs nécessaires aux marchés publics et à l'attribution des prestations de services.

## **Partenaires impliqués – formes de collaboration et interaction**

Città metropolitana, en tant que chef de file, assure la circulation des informations nécessaires à une gestion efficace de cette phase et les relations avec les instances de coopération du programme ALCOTRA, et coordonne la rédaction des rapports annuels. Tous les partenaires collaborent à cette activité, en fournissant au chef de file la documentation nécessaire aux rapports annuels et aux remontées de dépenses semestrielles, et en traitant les procédures d'adjudication.

### **Localisation**

Territoires des partenaires de projet.

### **Calendrier**

1-12-2018 / 30-09-2021

### **Livrables (principaux et secondaires)**

#### RAPPORTS ANNUELS (3)

Rapports annuels sur l'état d'avancement du projet, rédigés selon les exigences et les indications de l'Autorité de Gestion.

#### REMONTÉES DES DÉPENSES SEMESTRIELLES (6)

Remontées des dépenses établies selon les exigences et les indications de l'Autorité de Gestion.

## **Activité 1.3 – SUIVI ET ÉVALUATION**

### **Description détaillée**

Le comité de pilotage du projet établira les critères d'évaluation du projet et une liste de contrôle, pour la rédaction concertée de deux évaluations intermédiaires (12 puis 24 mois après le lancement du projet) et une évaluation finale, par un évaluateur externe. Le chef de file et les partenaires réaliseront un historique de l'état d'avancement du projet. Le suivi concernera : les aspects généraux (préparation et niveau qualitatif des réunions, transparence dans les procédures, respect constant des critères du Programme ALCOTRA, etc.), l'accès et la diffusion des informations à l'intérieur et à l'extérieur (disponibilité des informations dans les deux langues du programme pendant toute la durée du projet, moyens et modalités de communication, entretien des relations externes, etc.), la mise en œuvre du projet (implication des parties prenantes, implication des cibles, collaborations avec des experts, etc.), les besoins relevés (respect des exigences du public cible et des parties prenantes), les aspects administratifs et financiers, et l'élaboration des indicateurs du projet.

Pour faciliter le suivi constant du déroulement du projet, le chef de file et les partenaires réaliseront un historique de l'état d'avancement au moyen d'un "carnet de bord", une feuille électronique partagée sur Google Drive avec la synthèse des activités effectuées par chaque partenaire et chaque acteur, qui sera constamment mise à jour.

## **Partenaires impliqués – formes de collaboration et interaction**

Città metropolitana, en tant que chef de file, assurera les outils de suivi et évaluation, et demandera aux partenaires tous les documents et les informations nécessaires.

### **Acteurs concernés**

Agenzia della mobilità piemontese

### **Localisation**

Territoires des partenaires de projet

### **Calendrier**

1-02-2019 / 30-09-2021

### **Livrables (principaux et secondaires)**

#### MÉTHODOLOGIE DE SUIVI (1)

Méthodologie de suivi partagée (critères d'évaluation et liste de contrôle), et suivi mené par un évaluateur externe.

#### CARNET DE BORD (1)

Historique des activités : “Cahier de bord” partagé dans une zone sécurisée du site du projet (graies.eu).

#### RAPPORTS D'ÉVALUATION (3)

Trois rapports d'évaluation du projet (deux rapports intermédiaires et un rapport final).

## **WP2 – Communication**

Les activités de ce WP permettent de faire connaître - à l'intérieur comme à l'extérieur - le projet, les acteurs concernés, les activités effectuées et les résultats. Elles ont également la fonction de diffuser et propager les connaissances acquises pendant le projet, en les mettant à disposition d'autres organismes qui souhaiteraient élaborer de projets analogues.

Les activités de communication et de diffusion des résultats s'adressent donc à différentes cibles :

- Chargés des travaux (interlocuteurs, fonctionnaires et techniciens des partenaires et des délégataires) ;
- Administrateurs des Organismes partenaires et des délégataires ;
- Acteurs publics et privés à impliquer dans la mise en œuvre d'actions spécifiques (par ex. entreprises gérant des plates-formes informatiques de covoiturage) ;

- Administrateurs et techniciens des Communes, des consortiums et des gestionnaires des transports ;
- Résidents, travailleurs et touristes du territoire transfrontalier et des zones pilotes.

**Mots-clés :** communication, diffusion, résultats

**Activités :** 2.1 Communication interne et externe  
2.2 Diffusion des résultats

## Activité 2.1 – COMMUNICATION INTERNE ET EXTERNE

### Description détaillée

Initiatives de communication interne et externe, la première de type institutionnel, adressée aux administrations et aux opérateurs du territoire, la deuxième adressée à tous.

Pour assurer l'efficacité des actions de communication et pour atteindre toutes les cibles et les destinataires prévus, on rédigera d'abord un plan de communication, avec les indications spécifiques pour chaque cible, chaque canal et chaque outil de communication identifiés. On coordonnera ce plan avec le plan de communication du PCC.

Les actions associent différentes modalités de communication : initiatives de communication entre les institutions ; conférences, séminaires et salons démonstratifs ; communication multimédia ; information sur papier.

En ce qui concerne les conférences, les séminaires et les salons démonstratifs, dans la mesure du possible ils seront organisés par les partenaires dans le cadre d'autres initiatives déjà prévues sur les territoires respectifs (par ex. la Semaine Européenne de la Mobilité, événements organisés dans le cadre des projets Interreg Alpine Space e-MOTICON, Life prepAIR en coordination avec la Région Piémont). Cela permettra de profiter pleinement des synergies avec d'autres événements (visibilité, participation du public, etc.), mais aussi de contenir les coûts d'organisation.

119

### Partenaires impliqués – formes de collaboration et interaction

Città metropolitana, en tant que chef de file, veillera à une correcte programmation des événements et se chargera de l'élaboration du plan de communication. Chaque partenaire sera responsable des initiatives de communication et des événements se déroulant sur son territoire.

### Localisation

Territoires des partenaires de projet.

### Calendrier

1-10-2018 / 30-09-2021

## **Livrables (principaux et secondaires)**

### PLAN DE COMMUNICATION (1)

Document d'orientation stratégique et opérationnelle (coordonné avec le PCC), concernant les activités de communication du projet, avec les indications spécifiques pour chaque cible, chaque canal et chaque outil de communication identifiés.

### INITIATIVES DE COMMUNICATION AVEC LE TERRITOIRE (15)

Actions et événements pour la communication et l'implication des administrations et des associations locales, dans le but de dialoguer autour du projet, de ses objectifs et des actions prévues, à travers – entre autres – une plate-forme multimédia commune.

### CONFÉRENCES, SÉMINAIRES ET SALONS DÉMONSTRATIFS (6)

Conférences, séminaires thématiques et salons démonstratifs organisés sur les territoires de chaque partenaire, aussi bien sur la question générale de la mobilité durable que sur des questions spécifiques (par ex. mobilité électrique, covoiturage, etc.).

### COMMUNICATION MULTIMÉDIA (4)

Des vidéos tutoriels sur des thèmes spécifiques (par ex. mobilité électrique, sécurité, covoiturage, etc.) : on prévoit la réalisation d'interviews sur le territoire et l'implication de cibles spécifiques (par ex. enseignants, administrateurs, mobility managers, entrepreneurs de la filière touristique et d'autres entrepreneurs) ; contenus web développés pour le site internet et pour la newsletter PITER GRAIES.

### INFORMATION SUR PAPIER (4)

Matériel de présentation du projet réalisé sur différents supports (posters, affiches, postcards, roll-up) et aux différents moments du développement du projet, pour en assurer une visibilité constante et maximale.

## Activité 2.2 – DIFFUSION DES RÉSULTATS

### **Description détaillée**

L'activité concerne toutes les actions que l'on effectuera et les objets que l'on produira afin d'assurer une diffusion ample et durable des résultats du projet, c'est-à-dire :

- Conférences transfrontalières de lancement et clôture du projet, dont une en Italie (lancement) et une en France (clôture).
- Gadgets : en plus des clés USB - fournies par le PCC pour tous les projets du PITER - sur lesquelles seront stockés tous les matériaux de communication, afin de réduire l'impression sur papier, on produira d'autres gadgets à distribuer lors des événements (par ex. stylos, porte-cartes, porte-clefs...).
- Document technique-divulgatif du projet, qui sera stocké sur les clés USB et publié sur le site web du projet.

Les événements de lancement et de fermeture seront organisés en coordination et en synergie avec les exigences d'animation et de suivi du projet (Activité 1.1 et 1.3) et avec d'autres projets simples du PITER qui sont en relation avec MobiLab (SociaLab ou ExplorLab). On tâchera en effet de réaliser un maximum d'économies de dépenses, aussi bien pour les frais de voyage et séjour des responsables de projet que pour les frais d'organisation des événements.

## ***Partenaires impliqués – formes de collaboration et interaction***

Città metropolitana organisera l'événement de lancement du projet et s'occupera de la rédaction du document technique-divulgatif du projet. La Communauté d'Agglomération Arlysere organisera l'événement de clôture. Le GAL Valli di Lanzo se chargera de la fourniture de gadgets spécifiques de projet (porte-cartes, porte-clefs, stylos...). Tous les partenaires seront constamment informés et pourront interagir pendant le déroulement des actions, lors des rencontres et des échanges prévus par le WP1.

### ***Localisation***

Territoires des partenaires de projet.

### ***Calendrier***

1-03-2019 / 30-09-2021

### ***Livrables (principaux et secondaires)***

CONFÉRENCE DE LANCEMENT ET DE CLÔTURE (2)

Événements de lancement et de clôture du projet, où le public, les experts et les administrations entreront en relation directe, grâce à des approches participatives innovantes.

DOCUMENT TECHNIQUE-DIVULGATIF DU PROJET (1)

Synthèse non-technique du projet, ressemblant les objectifs, les actions et les résultats attendus et obtenus du projet. À l'usage des citoyens, des administrateurs, des associations locales qui souhaiteront creuser la question.

GADGETS (3)

Gadgets avec le logo du projet, à distribuer lors des événements publics : en plus des dispositifs de mémoire (clés USB) contenant les matériaux de communication du projet, d'autres gadgets plus économiques (stylos, porte-clefs, porte-cartes...).

# **WP3 – Renforcement de la culture de la mobilité et introduction d'un modèle de gouvernance *bottom-up***

Dans ce WP figure l'ensemble des activités fixées par le projet pour contribuer à réaliser :

- l'objectif spécifique 1 : soutenir le changement des habitudes de mobilité de la population locale, des visiteurs et des touristes.
- les résultats attendus 1) Introduction d'un modèle de gouvernance *bottom-up* pour la mobilité durable, basé sur l'implication active des groupes cibles ; 2) Introduction d'éléments de mobilité durable dans le modèle culturel.

Plus précisément, les activités prévues par le WP3 visent à agir d'un côté sur le modèle de gouvernance du système de la mobilité, en renforçant le *mobility management* et la rationalisation des compétences, de l'autre sur le modèle culturel qui sous-tend les choix et les habitudes de mobilité, au moyen d'actions de formation, éducation et sensibilisation.

**Mots-clés :** *gouvernance bottom-up, mobility management, formation, éducation, sensibilisation*

**Activités :** 3.1 *Implication et gouvernance*

- 3.2 *Introduction d'éléments de mobilité durable dans le modèle culturel*
- 3.3 *Intégration à d'autres plans et projets*

## **Activité 3.1 – IMPLICATION ET GOUVERNANCE**

### **Description détaillée**

L'activité vise à améliorer et développer le modèle de gouvernance pour le système de la mobilité dans les territoires des partenaires du projet, en renforçant et rationalisant les compétences spécifiques sur la question de la mobilité durable. Plus précisément, l'activité se développe à deux niveaux :

- Introduction de la fonction du *mobility manager* de zone : il s'agit d'une fonction essentielle pour assurer la coordination territoriale des actions en faveur de la mobilité durable ; le soutien aux responsables de la mobilité des organismes, des entreprises et des pôles scolaires ; et le suivi des effets des mesures adoptées. À ce jour, un seul partenaire (CittàMetroTo) en est pourvu. Les partenaires français (CC CŒUR DE SAVOIE, CA Alysère ) se doteront de la fonction de *mobility manager* de zone : en introduisant, dans le cas du CC CŒUR DE SAVOIE, du nouveau personnel à l'intérieur de son équipe ; en créant, dans le cas du CA Alysère , cette nouvelle fonction grâce à la formation spécifique de personnel faisant déjà partie de son équipe. Le GAL Valli di Lanzo n'introduira pas cette fonction, puisque son territoire est du ressort de Città Metropolitana. L'Unione Montana Valli del Gran Paradiso n'introduira pas cette fonction, en raison de la démographie et de la taille de son territoire.

- Élaboration d'un protocole d'accord entre les acteurs institutionnels qui opèrent dans le domaine de la mobilité, pour rationaliser les compétences et les actions. Les partenaires définiront un protocole d'accord que tous les acteurs institutionnels opérant dans le domaine de la mobilité sur leurs territoires seront appelés à signer. Le COPIL y fixera des objectifs communs transfrontaliers ; chaque partenaire définira ensuite un protocole d'accord spécifique concernant son territoire.

Toutes les actions faisant partie de cette activité seront menées avec une approche de gouvernance *bottom-up*, conformément au *Community Led Local Development* (CLLD). À l'appui de cette approche on adoptera de façon massive la méthode LivingLab (voir à cet égard l'action 3.3).

## **Partenaires impliqués – formes de collaboration et interaction**

Città metropolitana, en tant que chef de file et seul partenaire à disposer déjà d'un *mobility manager* à ce jour, apportera un soutien aux partenaires qui créeront cette fonction. Tous les partenaires définiront un protocole d'accord sur leurs territoires respectifs, les objectifs de ce protocole étant fixés à niveau transfrontalier.

### **Localisation**

Territoires des partenaires de projet

### **Calendrier**

1-10-2018 / 30-09-2021

### **Livrables (principaux et secondaires)**

MOBILITY MANAGER DE ZONE (3)

Introduction, dans les territoires qui n'en sont pas encore pourvus, d'un mobility manager de zone, chargé d'organiser et coordonner les actions de mobilité menées sur tout le territoire.

PROTOCOLE D'ACCORD (5)

Protocole d'accord entre les acteurs institutionnels qui opèrent dans le domaine de la mobilité, ayant le but de favoriser la rationalisation des compétences et des actions.

## Activité 3.2 – INTRODUCTION D'ÉLÉMENTS DE MOBILITÉ DURABLE DANS LE MODÈLE CULTUREL

### **Description détaillée**

Pour atteindre un changement réel et durable des choix de mobilité, il faut intervenir sur le modèle culturel, qui est caractérisé, à ce jour, par la prédominance de la voiture, la perception négative du transport en commun et un faible intérêt pour l'impact de la mobilité sur l'environnement.

L'intervention sur le modèle culturel est indissociable d'une action visant ses bases : concernant cette activité, les initiatives de formation, éducation e sensibilisation auront donc un rôle central.

La formation sera réservée aux *mobility managers*, afin d'assurer la mise à jour de leurs compétences et d'introduire des méthodes d'action innovantes.

Les initiatives éducatives et de sensibilisation s'adresseront à toute la population et aborderont aussi bien des questions générales de mobilité durable que des sujets spécifiques (par ex. *sharing mobility*, sécurité, mobilité électrique, etc.)

## **Partenaires impliqués – formes de collaboration et interaction**

Le partenaire responsable de cette action est Città metropolitana, qui apportera les expériences acquises dans le cadre du “Protocol d’Accord pour la promotion de la mobilité durable à partir des zones autour des établissements scolaires”, souscrit par 46 communes du territoire de la Province de Turin. Tous les partenaires participeront à cette activité, en organisant des initiatives sur leurs territoires. La collaboration et l’interaction entre les partenaires seront assurées selon ce qui a été prévu par la gestion opérationnelle du projet (WP1).

## **Localisation**

Territoires des partenaires du projet.

## **Calendrier**

1-12-2018 / 30-06-2021

## **Livrables (principaux et secondaires)**

### ACTIONS DE FORMATION MOBILITY MANAGER [8]

Actions de formation adressées aux *mobility managers*, afin d'assurer la mise à jour de leurs compétences et la capacité de remplir leur rôle de façon innovante et efficace. Sur le territoire italien, notamment, on prévoit de mettre en œuvre cette action en coordination avec la Région Piémont, dans le cadre du projet Life PrepAIR, en se focalisant sur les thèmes de la mobilité électrique et de la *sharing mobility*.

### ACTIONS D'ÉDUCATION ET SENSIBILISATION (15)

Actions d'éducation et sensibilisation sur la mobilité durable adressées aux enfants, aux jeunes et aux adultes, aussi bien sur des questions générales de mobilité durable que sur des sujets spécifiques (par ex. mobilité maison-école, mobilité électrique, covoiturage, etc). Dans les écoles on impliquera – avec les méthodologies de la co-création – aussi bien les enseignants que les enfants et les jeunes de 5 à 19 ans, en les conduisant à observer de façon “critique” le milieu urbain, à prendre conscience des modalités de déplacement de leurs trajets habituels, jusqu'à élaborer leurs propres idées de projet pour l'amélioration de la mobilité.

### LOCATION DE DEUX MOYENS DE TRANSPORT ÉLECTRIQUES À DES FINS DE DÉMONSTRATION

Sur le territoire de CittàMetroTo on prévoit la location de deux moyens de transport électriques pendant deux mois, auprès de deux pôles d'intérêt identifiés pendant la phase de planification des stratégies, à des purs fins de démonstration, et pour favoriser la diffusion/visibilité du projet.

## Activité 3.3 - INTÉGRATION À D'AUTRES PLANS ET PROJETS

### Description détaillée

L'intégration à d'autres plans et projets aura lieu de différentes façons :

- Application de la méthode LivingLab aux actions prévues par le WP3 : cette méthode est transversale et concerne tous les projets du PITER GraiesLab. Dans le projet MobiLab, elle sera déclinée selon les contenus et les actions spécifiques ;
- Information intégrée : intégration de l'information concernant l'offre de mobilité et les expérimentations introduites par le projet, sur les sites web et les applications déjà existantes (par ex. [evway](#) et [chargemap.com](#) pour la mobilité électrique, [mobilisavoie.fr](#), portail [muoversi in Piemonte](#), etc...) ;
- Interaction avec le projet simple SociaLab, afin d'identifier les "lieux phares" où seront placées les informations sur les services de mobilité.

### Partenaires impliqués – formes de collaboration et interaction

La CC Cœur de Savoie chargera de l'action transversale d'application de la méthode LivingLab. Tous les partenaires participeront à cette activité, en assurant l'intégration de l'information. De l'interaction avec le projet SociaLab se chargeront plus particulièrement CittàMetroTo et CA Alysère (partenaires dans le projet SociaLab). La collaboration et l'interaction entre les partenaires seront assurées selon ce qui a été prévu par la gestion opérationnelle du projet (WP1).

### Localisation

Territoires des partenaires du projet.

### Calendrier

1-10-2018 / 30-09-2021

### Livrables (principaux et secondaires)

#### ATELIERS DE CO-CRÉATION (1)

Application transversale de la méthode LivingLab aux activités faisant partie du WP3.

#### INFORMATION INTÉGRÉE (2)

Intégration de l'information concernant l'offre de mobilité et les expérimentations introduites par le projet, sur les sites web institutionnels des territoires respectifs et sur les applications déjà existantes.

Du côté italien, on prévoit l'implémentation du portail "Muoversi in Piemonte", à travers l'intégration des nouveaux services identifiés et développés dans le projet, en perfectionnant le calcul des parcours multimodaux dans la zone concernée et les possibilités de planifier les déplacements en transports en commun, à vélo et en voiture en modalité partagée. Le portail est le premier service intégré de info-mobilité développé à l'échelle régionale en Italie ; il est porté

par Regione Piemonte et géré par 5T srl, société “en interne” (de Città di Torino, Città metropolitana di Torino, Regione Piemonte et Gruppo Torinese Trasporti) qui représente le “Centre Opérationnel régional d'Info-mobilité”.

#### INFORMATION DANS LES “LIEUX PHARES” (4)

Information intégrée (numérique et sur papier), située dans les “lieux phares”. On prévoit - en coordination avec le projet SociaLab – le mappage des lieux de référence / d'agrégation dans la zone de projet, comme par exemple les comptoirs de proximité, PUA (Point Unique d'Accès, outil du Service Sanitaire National qui vise à promouvoir et soutenir l'équité d'accès aux services et à la prise en charge, pour répondre aux besoins sociaux et sanitaires complexes), pharmacies, bureaux de poste, bibliothèques, info-point, ATL. Ces “lieux-phares” seront dotés de matériaux informatifs sur les services développés dans les domaines du social, de la mobilité et de l'*outdoor* (en mettant donc en œuvre une intégration au projet ExplorLab également). Dans la mesure du possible, le personnel concerné sera sensibilisé sur les thématiques et les modalités d'information.

## WP4 – Planification et expérimentation de services innovants

Dans ce WP figure l'ensemble des activités fixées par le projet pour contribuer à réaliser :

- l'objectif spécifique 2 : Diversifier l'offre de mobilité locale déjà existante et développer de modalités de déplacement plus respectueuses de l'environnement.
- Le résultat attendu 3) Expérimentation de stratégies et actions de planification et organisation de l'offre de mobilité.

Plus précisément, les activités prévues par le WP4 visent à répondre de façon efficace aux difficultés relevées pendant la phase d'analyse, qui consistent globalement – en ce qui concerne le système d'offre – en un TPL traditionnel inadéquat, un manque de compétitivité des alternatives à la voiture et une organisation du système d'offre et demande pas toujours rationnelle. Pour le WP4 aussi, l'intégration avec d'autres plans et projets est un élément central.

**Mots-clés** : covoiturage ; sharing mobility ; mobilité électrique ; transport à la demande ; innovation.

**Activités** : 4.1 Planification et organisation du système d'offre et demande

4.2 Mise en œuvre d'offres de mobilité diversifiées

4.3 Intégration à d'autres plans et projets

## Activité 4.1 – PLANIFICATION ET ORGANISATION DU SYSTÈME D'OFFRE ET DEMANDE

### **Description détaillée**

L'activité part de la prise en compte du fait qu'il est important d'agir sur l'organisation de l'offre et sur sa rationalisation, pour pouvoir élaborer une vision stratégique et opérationnelle. Une analyse approfondie des besoins exprimés par le territoire (mappage de la demande) permettra d'identifier : les habitudes (modalités de déplacement, motivations et horaires) des groupes cibles des contexte plus défavorisés de la zone transfrontalière ; l'attitude face au changement d'habitudes de déplacement ; le degré d'intérêt vis-à-vis de modalités de déplacement innovantes et les principaux obstacles, notamment en termes de confiance et sécurité (avec la même attention envers les hommes, les femmes, les jeunes, les adultes, les personnes âgées) ; les modalités d'incitation considérées les plus attractives. On effectuera cette analyse au moyen d'une collecte de données et d'une distribution / administration de questionnaires (en ligne et, si nécessaire, sur papier) aux différentes cibles du projet.

Le mappage servira d'appui à la définition de stratégies de mobilité durable - pour les différentes cibles - qui adoptent une vision d'ensemble de la mobilité urbaine/périurbaine/péphérique et qui en même temps soient en mesure de répondre aux besoins du territoire par des actions ciblées ; les stratégies auront des objectifs de durabilité environnementale, sociale et économique, que l'on pourra atteindre grâce à des actions ayant le but d'améliorer l'efficacité et l'efficience du système de la mobilité et son intégration à l'organisation et aux aménagements urbanistiques et territoriaux. Les stratégies se baseront sur le document d'orientation «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan» (Lignes Directrices ELTIS), approuvé en 2014 par la Direction générale pour la mobilité et les transports de la Commission européenne. Les stratégies identifiées s'intégreront également à la planification régionale et nationale.

Parmi les partenaires de projet, certains ont déjà développé des stratégies et des plans de mobilité durable, dans les dernières années, et dans le cadre du projet MobiLab ils envisageront des intégrations concernant des questions spécifiques et ils apporteront un soutien aux partenaires qui en sont encore dépourvus.

Plus précisément : la CittàMetroTo développera des stratégies de mobilité à l'échelle territoriale pour les zones 7-8-9 ; le GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone effectuera un approfondissement opérationnel - concernant son territoire - du plan défini par CittàMetroTo ; l'UCVGP réalisera une étude pour l'élaboration d'une stratégie territoriale de mobilité durable, aussi bien pour les résidents que pour les touristes. La CC Cœur de Savoie entreprendra le processus pour la construction du plan de mobilité, au moyen d'actions telles que l'accompagnement des décideurs, élus locaux et acteurs du territoire, une montée en compétence de la collectivité, la transformation des actions ponctuelles en expérimentations coconstruites avec les usagers et évaluées de manière à être réajustées et pérennisées si elles répondent aux besoins. La CA Alysère intégrera son plan de mobilité avec des approfondissements sur les questions du covoiturage et de la mobilité électrique.

Dans les territoires du projet seront également mis au point des plans de déplacement maison-travail et maison-école, fondés sur une méthodologie commune transfrontalière. Afin de faciliter la réalisation des plans de déplacement, CittàMetroTo mettra à disposition une application pour administrer des questionnaires spécifiques aux employés des entreprises et aux étudiants/enseignants des établissements scolaires concernés, et fournira les résultats des analyses (fiches détaillées d'élaboration statistique ; graphiques), ainsi que le géo-référencement des principaux trajets.

En concertation avec l'acteur responsable de la mise en œuvre, CittàMetroTo définira ensuite le plan des solutions de mobilité durable, en croisant l'offre et la demande, par des actions visant l'amélioration de l'accessibilité des entreprises et une gestion plus durable de la mobilité de la population. On pourra également identifier des postations de *co-working*, en mettant en place des interactions avec le projet InnovLab.

## ***Partenaires impliqués – formes de collaboration et interaction***

Città metropolitana est responsable du déroulement de cette activité, à laquelle participeront activement tous les partenaires. La collaboration et l'interaction entre les partenaires seront assurées selon ce qui a été prévu par la gestion opérationnelle du projet (WP1).

### ***Localisation***

Territoires des partenaires du projet.

### ***Calendrier***

01-02-2019 / 30-06-2021

### ***Livrables (principaux et secondaires)***

STRATÉGIES ET PLANS DE MOBILITÉ DURABLE (5)

Introduction ou mise à jour (si déjà rédigés) de stratégies territoriales et plans pour la mobilité durable.

PLANS DÉPLACEMENTS MAISON-TRAVAIL ET MAISON-ÉCOLE (20)

Élaboration de plans de déplacement maison-travail et maison-école dans les territoires du projet, basés sur une méthodologie transfrontalière partagée.

MAPPAGE DES BESOINS ET DE LA DEMANDE (1)

Recensement et analyse des besoins exprimés par le territoire, à l'appui de stratégies et plans efficaces.

## Activité 4.2 - MISE EN ŒUVRE D'OFFRES DE MOBILITÉ DIVERSIFIÉES

### Description détaillée

Afin de favoriser la diversification du système d'offre et demande de mobilité, on réalisera un système intégré d'actions de renforcement aussi bien des infrastructures que des services.

La mise en œuvre d'offres de mobilité diversifiée se déroule dans un contexte de montagne et à faible demande, peu peuplé et à faible densité de population, où le TPL traditionnel ne s'adapte pas aux caractéristiques et aux exigences du territoire, d'autant plus que les fonds publics destinées au TPL sont insuffisants. Il est donc nécessaire d'aborder ce problème différemment en mettant en œuvre et en expérimentant des offres de mobilité basées sur l'idée de partage, flexibilité et polyvalence.

Il sera nécessaire de réaménager certains services, en réalisant des études sur : 1) une éventuelle reprogrammation des horaires de services déjà existants (bus, train, etc.) pour favoriser l'intermodalité ; 2) des services de TAD pour une éventuelle reprogrammation / renforcement ; 3) un aménagement des points de recharge pour les véhicules électriques, en conformité avec le Plan National Infrastructurel pour la recharge des véhicules alimentés à énergie électrique ; 4) des actions adressées à la mobilité pour les cibles les plus défavorisées, en coordination avec le projet SociaLab (par ex. des modes d'utilisation des cantines des RSA – Résidences Sanitaires Assistées) ; 5) des modalités innovantes pour favoriser le partage des moyens.

Il en découlera un certain nombre d'expérimentations spécifiques, en termes de soutien et d'incitation du partage des moyens de transport (covoiturage, auto-stop organisé...), de développement de services de TAD, de développement / renforcement de l'offre d'infrastructures et de services à l'appui de la mobilité électrique – en se bornant, en ce qui concerne les infrastructures, à un certain nombre de points de recharge en territoire italien et français dans les zones qui en sont dépourvues à ce jour -, en fournissant les informations générales sur le réseau disponible et sur les points de location de vélos électriques, pour les déplacements des résidents comme des touristes.

On mettra également en œuvre de petites interventions de construction d'infrastructures, de modeste importance et purement fonctionnelles à la réalisation des objectifs généraux et spécifiques du projet. Ces derniers seront centrés sur l'intermodalité, la sécurité et le soutien à la mobilité électrique.

### Partenaires impliqués – formes de collaboration et interaction

Città metropolitana est responsable du déroulement de cette activité, à laquelle participeront activement tous les partenaires. La collaboration et l'interaction entre les partenaires seront assurées selon ce qui a été prévu par la gestion opérationnelle du projet (WP1).

### Acteurs concernés

Société de distribution énergie électrique, associations des hôteliers, administrations publiques

## **Localization**

Territoires des partenaires du projet.

## **Calendrier**

1-12-2018 / 30-09-2021

## **Livrables (principaux et secondaires)**

### INTERVENTIONS DE CONSTRUCTION DE MICRO-INFRASTRUCTURES (4)

Réalisation de petites interventions d'achèvement pour favoriser l'intermodalité et l'utilisation en sécurité des services de mobilité (par ex. signalétique, parcours d'accès, quais des arrêts de bus, bike-box)

### POSTES DE RECHARGE DES MOYENS DE TRANSPORT ÉLECTRIQUES (3)

En territoire italien on prévoit la réalisation d'au moins deux postations de recharge pour les véhicules électriques, situées dans les zones homogènes 7/8 ou 9, et équipées chacune de deux bornes.

Leur emplacement sera établi en conformité avec le Plan National Infrastructure pour la recharge des véhicules alimentés à énergie électrique – publié sur la Gazzetta Ufficiale (Journal Officiel) n. 151 del 30/06/2016, et avec le Livre Blanc qui sera rédigé dans le cadre du projet Interreg Alpin Space e-MOTICON.

### ACTIONS À L'APPUI DU PARTAGE DES MOYENS DE TRANSPORT (3)

Actions favorisant le partage de la voiture, pour limiter le nombre total de déplacements. Par ex.: auto-stop organisé ; utilisation des moyens pour le transport scolaire au service de la population locale également ; mise en œuvre d'une plate-forme pour favoriser le covoiturage, pour au moins 10 hubs ; soutien aux *mobility managers* ; exportation de modèles de services de transport partagés.

### EXPÉRIMENTATION DE SERVICES DE TAD (3)

Expérimentation de services innovants de transport à la demande, basée sur le partage des expériences des partenaires - et des enseignements tirés -, et sur ce qui sera défini suite à l'analyse des besoins.

### EXPÉRIMENTATION DE VOITURETTES ÉLECTRIQUES POUR LE TRANSPORT URBAIN (1)

Expérimentation d'un service de covoiturage électrique free floating avec voiturettes dans la commune de Cogne.

## **Activité 4.3 – INTÉGRATION À D'AUTRES PLANS ET PROJETS**

### **Description détaillée**

L'intégration à d'autres plans et projets aura lieu de différentes façons :

- Application de la méthode LivingLab aux actions prévues par le WP4 : cette méthode est

transversale et concerne tous les projets du PITER GraiesLab. Dans le projet MobiLab, elle sera déclinée selon les contenus et les actions spécifiques, notamment la sensibilisation et l'implication des parties prenantes dans la conception des stratégies de mobilité, comme prévu par les document Lignes Directrices ELTIS déjà mentionnées et, en Italie par le Décret du MIT du 4/10/2017.

- Interaction avec le projet simple ExplorLab afin d'expérimenter un service d'équipement de vélos électriques pour les structures d'accueil locales.
- Interaction avec le projet simple SociaLab, afin d'expérimenter des services de "mobilité solidaire". Sur le territoire italien existent de nombreuses « bonnes pratiques », qui concernent des services de transport en soutien des catégories vulnérables, comme par exemple, à Strambino, l'utilisation du bus scolaire pour accompagner les personnes âgées aux différentes structures sanitaires ; en Val Pellice (territoire qui fera l'objet d'une étude dans le cadre du projet « Cuore Dinamico » - PITER COEUR'ALP, et dont on reportera donc les expériences en MobiLab), le service « Vengo a prenderti », ayant le même but, celui d'accompagner les personnes âgées en occasion d'analyses et alertes médicales ; ou encore les services pour rejoindre les cantines RSA. En territoire français, d'autres expériences ont été mise en œuvre dans la zone de CC CŒUR DE SAVOIE, et seront mises à la disposition des partenaires de projet. La CC Cœur de Savoie a initié des actions de découverte de la pratique du vélo à assistance électrique et mis en place un service de location solidaire de vélo électrique à destination des personnes les plus éloignées de l'emploi et qui ne disposent pas de moyen de déplacement, afin de les accompagner dans leurs démarches et dans leur retour à l'emploi : location à tarif très bas d'un vélo électrique à la journée , sur 15 jours ou plus de 15 jours selon si la personne signe un contrat à durée déterminée. Cependant, il s'agit pour la plupart d'expériences menées à niveau local, pour lesquelles il faut construire des modèles économiques adaptés à leur durabilité de gestion.
- Interaction avec le projet simple InnovLab : on réalisera un hackathon sur le thème de la mobilité (en 2019). Par ailleurs, la CittàMetroTo apportera un soutien à l'échange de best practices en matière de « welfare aziendale », en termes de smart working et co-working.
- Coordination avec d'autres initiatives de mobilité - réalisées et en phase de réalisation – dans le cadre d'autres projets (dont ceux mentionnés dans la section « cohérence »).

## **Partenaires impliqués – formes de collaboration et interaction**

La CC Cœur de Savoie est responsable du déroulement de cette activité, à laquelle participeront activement tous les partenaires. La collaboration et l'interaction entre les partenaires seront assurées selon ce qui a été prévu par la gestion opérationnelle du projet (WP1).

## **Localisation**

Territoires des partenaires du projet.

## **Calendrier**

1-10-2018 / 30-09-2021

## **Livrables (principaux et secondaires)**

### ATELIERS DE CO-CRÉATION (1)

Application transversale de la méthode LivingLab aux activités faisant partie du WP4.

### EXPÉRIMENTATIONS À L'APPUI DE LA MOBILITÉ AVEC DOTATION DE VÉLOS ÉLÉCTRIQUES (1)

Location de vélos électriques fournis en dotation à des structures d'accueil du territoire (interaction avec le projet simple ExplorLab).

### EXPÉRIMENTATIONS À L'APPUI DES DISPOSITIFS / SERVICES DE “MOBILITÉ SOLIDAIRE” (2)

Introduction ou intégration de services de “mobilité solidaire” finalisés à offrir des opportunités de mobilité à faible impact environnemental à des groupes d'utilisateurs défavorisés du point de vue économique ou social (interaction avec SociaLab).

## 4.9 Calendrier

Groupe d'activités (WP)	Activité	2017				2018				2019				2020				2021			
0 ÉLABORATION DU PROJET		P	P	P	P	P L.70362															
	0.1 CONSTRUCTION DU PROJET	A	A	A	A	A 0.1.1 L.70362															
1 GOUVERNANCE ET GESTION ADMINISTRATIVE								P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P L.70364			
	1.1 GESTION OPÉRATIONNELLE							A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A 1.1.1 L.70364			
	1.2 GESTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIÈRE							A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
	1.3 SUIVI ET ÉVALUATION							A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
2 COMMUNICATION							P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P		
	2.1 COMMUNICATION INTERNE ET EXTERNE						A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
	2.2 DIFFUSION DES RÉSULTATS						A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		



## 4.10 Coûts – liste détaillée des coûts

### Città metropolitana di Torino (Capofila)

N. WP	N. Activité / N. Attività	Description Dépense / Spesa	Catégorie de dépense / Categoría di spesa	Chiffrage / Quantificatione				Répartition / Ripartizione					
				Coût unitaire / Costo unitario	Unité de mesure / Unità di misura	Quantité / Quantità	Total activité / Totale attività	Deja sostenuto / Già sostenuto	Année 1 / Anno 1 (2018)	Année 2 / Anno 2 (2019)	Année 3 / Anno 3 (2020)	Année 4 / Anno 4 (2021)	
0	1	Creazione dossier candidatura / Création dossier	SER	50,00	heure / ora	300	15.000,00	15.000,00					
1	1	Gestione operativa / Gestion opérationnelle	PER	45,00	heure / ora	440	19.800,00		2.400,00	5.800,00	5.800,00	5.800,00	165.862,80 personale
1	1	Spese generali / Frais de bureau généraux	BUR		forfait		24.879,42		810,00	10.950,70	10.263,42	2.855,30	24.879,42 personale
1	1	Missioni personale / Missions du personnel	DEP	150,00	unité / unità	6	900,00			500,00	200,00	200,00	
1	1	Assistenza tecnica gestione operativa / Assistance technique gestion opérationnelle	SER	50,00	heure / ora	144	7.200,00		1.200,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00	
1	2	Gestione amministrativa / Gestion administrative	PER	39,96	heure / ora	262	10.470,00			3.490,00	3.490,00	3.490,00	642.108,80 costi diretti
1	2	Assistenza tecnica gestione amministrativa / Assistance technique gestion administrative	SER	50,00	heure / ora	216	10.800,00			3.600,00	3.600,00	3.600,00	25,83%
1	3	Monitoraggio / Suivi	PER	44,96	heure / ora	258	11.600,00			3.866,67	3.866,67	3.866,67	
1	3	Valutazione / évaluation	SER	50,00	heure / ora	296	14.800,00			7.000,00	3.400,00	4.400,00	
2	1	Piano di comunicazione / Plan de communication	PER	30,00	heure / ora	72	2.160,00		2.160,00				
2	1	Assistenza tecnica piano di comunicazione / Assistance technique plan de communication	SER	50,00	heure / ora	50,32	2.516,00		2.516,00				
2	1	Iniziative di comunicazione con il territorio / Initiatives de communication avec la p	PER	30,00	heure / ora	87	2.610,00		300,00	870,00	870,00	570,00	
2	1	Conferenze, seminari e saloni dimostrativi / Conférences, séminaires et salons démo	SER	3.000,00	unità / unità	2	6.000,00				3.000,00	3.000,00	
2	1	Comunicazione multimediale: contenuti web per sito GraiesLab / Communication multimédia: contenus web pour le site GraiesLab	PER	30,00	heure / ora	104	3.120,00		240,00	960,00	960,00	960,00	
2	1	Comunicazione multimediale: 3 video tutorial / Communication multimedia : contenu	SER	500,00	jour /	40	20.000,00				20.000,00		
2	1	Informazione cartacea (manifesti, locandine, roll-up, ..) / Communication sur papier	SER	500,00	jour /	15	7.500,00			2.500,00	3.000,00	2.000,00	
2	2	Sintesi non tecnica del progetto / Synthèse divulgative du projet	PER	30,00	heure / ora	86,9566	2.608,70					2.608,70	
2	2	Sintesi non tecnica del progetto / Synthèse divulgative du projet	SER	50,00	heure / ora	40	2.000,00					2.000,00	
2	2	Conferenza di lancio / Conférence de lancement	SER	500,00	jour /	12	6.000,00			6.000,00			
3	1	Mobility manager d'area e protocollo d'intesa / Mobility manager de zone et protoc	PER	30,00	heure / ora	87	2.610,00		300,00	570,00		1.740,00	
3	2	Iniziative di formazione per mobility manager / Initiatives de formation pour les m	SER	500,00	jour /	60	30.000,00			30.000,00			
3	2	Educazione e sensibilizzazione / Éducation et sensibilisation	SER	500,00	jour /	26	13.000,00				13.000,00		
3	2	Noleggio di due auto elettriche a scopo dimostrativo, presso di poli di interesse / SER		1.200,00	unità	2,00	2.400,00				2.400,00		
3	3	Siti web integrati: implementazione del portale Muoversi in Piemonte / Sites web i	SER	500,00	jour /	40	20.000,00				20.000,00		
3	3	Laboratori di co-progettazione - partecipazione del personale - 11 incontri / Ateliers	PER	40,00	heure / ora	85,25	3.410,00			3.410,00			

3	3	Informazione nei punti antenna: mappatura punti; fornitura materiali informativi / Information sur les points d'antenne: mappage des points; fourniture de matériels informatifs / SER		500,00	jour / jour /	22 140	<b>11.000,00</b> <b>70.000,00</b>				11.000,00	
4	1	3 strategie di mobilità sostenibile per le 3 zone omogenee (7-8-9) / 3 stratégies de mobilité durable pour les 3 zones homogènes (7-8-9) / SER		500,00	heure / ora	400	<b>11.200,00</b>			35.000,00	35.000,00	
4	1	20 piani di spostamento casa-lavoro e casa-scuola / 20 plans de déplacement maison-travail et maison-école / PER		28,00	heure / ora	400	<b>11.200,00</b>			5.600,00	5.600,00	
4	1	20 piani di spostamento casa-lavoro e casa-scuola / SER		488,00	jour /	65.840	<b>164 32.130,00</b>			16.065,00	16.065,00	
4	1	Mappatura dei bisogni e della domanda di mobilità / Mappage des besoins et de la demande de mobilité / PER		29,25	heure / ora	1656	<b>48.438,00</b>			48.438,00		
4	2	Interventi di microinfrastrutturazione: 1 piazzola carpooling; 1 bike box; 10 paline c / BTP		40.000,00	unità / unità	1	<b>40.000,00</b>				40.000,00	
4	2	Postazioni di ricarica: realizzazione di due postazioni di ricarica per veicoli elettrici / BTP		32.500,00	unità / unità	2	<b>65.000,00</b>				65.000,00	
4	2	Progettazione e rimodulazione servizi di trasporto a chiamata (rimodulazione orari) / PER		30,20	heure / ora	1440	<b>43.488,00</b>			43.488,00		
4	2	Azioni a supporto della condivisione dei mezzi: attivazione piattaforma carpooling / SER		500,00	jour /	160	<b>80.000,00</b>			50.000,00	30.000,00	
4	3	Laboratori di co-progettazione - partecipazione del personale - 11 incontri / Ateliers de co-conception - participation du personnel - 11 rencontres / PER		29,38	heure / ora	148	<b>4.348,11</b>			4.348,11		
4	3	Sperimentazione di servizi di mobilità solidale / Expérimentation de services de mobilité solida / SER		500,00	jour /	40	<b>20.000,00</b>				20.000,00	
4	3											
		<b>Totale</b>					<b>666.988,23</b>	<b>15.000,00</b>	<b>9.926,00</b>	<b>186.620,37</b>	<b>261.351,19</b>	<b>194.090,67</b>

# GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone

N. WP	N. Activité / N. Attività	Déscription	Catégorie de dépense / Categoria di spesa	Chiffrage / Quantificatione				Répartition / Ripartizione						
				Coût unitaire / Costo unitario	Unité de mesure / Unità di misura	Quantité / Quantità	Total activité / Totale attività	Deja sostenu / Già sostenuto	Année 1 / Anno 1 (2016)	Année 2 / Anno 2 (2017)	Année 3 / Anno 3 (2018)	Année 4 / Anno 4 (2019)		
0	1	Missioni personale / Missions du personnel	DEP	200,00	heure / ora	5	1.000,00	1.000,00						
1	1	Gestione operativa / Gestion opérationnelle	PER		forfait		6.978,48		581,54	2.326,16	2.326,16	1.744,62		13.956,96 20% altri diretti
1	1	Spese generali / Frais généraux	BUR		forfait		1.046,77		87,23	348,92	348,92	261,69		2.093,54 15% personale
1	1	Missioni personale / Missions du personnel	DEP		unità / unità		0,00		0,00	0,00	0,00	0,00		69.784,80 altri diretti
1	2	Gestione amministrativa / Gestion administrative	PER		forfait		4.652,32		387,69	1.550,77	1.550,77	1.163,08		
1	2	Spese generali / Frais généraux	BUR		forfait		697,85		58,15	232,62	232,62	174,46		
1	2	Assistenza tecnica amministrativa / Assistance technique administrative	SER	366,00	jour /	11	4.026,00		335,50	1.342,00	1.342,00	1.006,50		
1	3	Monitoraggio / Suivi	PER		forfait		2.326,16		193,85	775,39	775,39	581,54		
1	3	Spese generali / Frais généraux	BUR		forfait		348,92		29,08	116,31	116,31	87,23		
2	1	Seminari tematici mobilità sostenibile / Séminaires thématiques mobilité durable	SER	500,00	jour /	6	3.000,00			1.000,00	2.000,00			
2	2	Gadget (penne, portatessere, portachiavi, ...) / Gadgets (stylos, porte-cartes, port	SER	1.000,00	unità / unità	1	1.000,00			1.000,00				
3	1	Protocollo d'intesa / Protocole d'accord	SER	488,00	jour /	2	976,00					976,00		
3	2	Iniziative di educazione e sensibilizzazione / Initiatives d'éducation et sensibilisa	SER	366,00	jour /	6	2.196,00			732,00	732,00	732,00		
4	1	Approfondimento locale del Piano di Mobilità Sostenibile d'area / Approfondisse	SER	488,00	jour /	52	25.376,00			7.808,00	17.568,00			
4	2	Interventi di microinfrastrutturazione (paline, banchine coperte) / Intervention de	BTP	5.614,80	unità / unità	1	5.614,80				2.807,40	2.807,40		
4	2	Eperimentazione di servizi di TAD / Expérimentation de services de TAD	SER	488,00	jour /	50	24.400,00				12.200,00	12.200,00		
4	3	Integrazione con ExplorLab: organizzazione azioni / Intégration à ExplorLab: orga	SER	366,00	jour /	6	2.196,00			732,00	732,00	732,00		
4	3													
		Totale					85.835,30	1.000,00	1.673,04	17.964,17	42.731,57	22.466,52		
1		Frais de personnel / Spese di personale	PER											
2		Frais de bureau et frais administratifs / Spese d'ufficio e amministrative	BUR											
3		Frais de déplacement et d'hébergement / Spese di viaggio e soggiorno	DEP											
4		Frais liés au recours à des compétences et à des services externes / Spese per consulenze e servizi esterni	SER											
5		Dépenses d'équipement / Spese per attrezature	EQU											
6		Dépenses d'infrastructures et de BTP / Spese di infrastruttura e di edilizia	BTP											

# Unité des Communes Valdôtaines Grand-Paradis

Descrizione			Chiffrage / Quantificazione				Répartition / Ripartizione						
N. WP	N. Activité / N. Attività	Dépense / Spesa	Catégorie de dépense / Categoría di spesa	Coût unitaire / Costo unitario	Unité de mesure / Unità di misura	Quantité / Quantità	Total activité / Totale attività	Deja sostenuto / Già sostenuto	Année 1 / Anno 1 (2018)	Année 2 / Anno 2 (2019)	Année 3 / Anno 3 (2020)	Année 4 / Anno 4 (2021)	
1	1	Gestione operativa / Gestion opérationnelle	PER		forfait		29.000,00		2.416,67	9.666,67	9.666,67	7.250,00	
1	1	Spese generali / Frais de bureau généraux	BUR		forfait		4.350,00		362,50	1.450,00	1.450,00	1.087,50	
1	1	Missioni personale / Missions du personnel	DEP	200,00	unité / unità	22	4.400,00		200,00	1.600,00	1.600,00	1.000,00	322.302,35 altri diretti
1	1	Assistenza tecnica gestione operativa / Assistance technique gestion opé	SER	488,00	jour /	12	5.856,00		488,00	1.952,00	1.952,00	1.464,00	
1	2	Gestione amministrativa / Gestion administrative	PER		forfait		19.333,33		1.611,11	6.444,44	6.444,44	4.833,33	
1	2	Spese generali / Frais de bureau généraux	BUR		forfait		2.900,00		241,67	966,67	966,67	725,00	
1	2	Assistenza tecnica amministrativa / Assistance technique gestion adminis	SER	488,00	jour /	12	5.856,00		488,00	1.952,00	1.952,00	1.464,00	
1	3	Monitoraggio / Suivi	PER		forfait		9.666,67			3.222,22	3.222,22	3.222,22	
1	3	Spese generali / Frais de bureau généraux	BUR		forfait		1.450,00			483,33	483,33	483,33	
1	3	Assistenza tecnica monitoraggio / Assistance technique suivi	SER	488,00	jour /	6	2.928,00			976,00	976,00	976,00	
2	1	Conferenze, saloni dimostrativi e seminari tematici (conferenza transfront	SER	366,00	jour /	57	20.862,00			2.928,00	8.967,00	8.967,00	
2	1	Informazione cartacea: brochure e flyer sui servizi di mobilità sperimentat	SER	219,60	jour /	5	1.098,00			598,00	250,00	250,00	
3	2	Educazione e sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile (4 moduli 1h per	SER	48,80	heure / ora	100	4.880,00			2.928,00	976,00	976,00	
3	3	Integrazione con SociaLab: Informazione nei punti antenna - progettazione	SER	219,60	unità / unità	5	1.098,00			598,00	250,00	250,00	
4	1	Strategia di mobilità sostenibile / Stratégie de mobilité durable	SER	488,00	jour /	10	4.880,00				4.880,00		
4	2	Sperimentazione servizi di TAD nei periodi di più intensa frequentazione tu	SER	302,96	jour /	401	121.488,95			40.496,32	40.496,32	40.496,32	
4	2	Sperimentazione servizio con minicar elettriche per il trasporto urbano - n	SER	839,67	mois / mese	120	100.760,40			33.586,80	33.586,80	33.586,80	
4	3	Integrazione con ExplorLab: Sperimentazione servizio di affidamento bici	SER	5.355,00	mois / mese	9	48.195,00			16.065,00	16.065,00	16.065,00	
		<b>Totale</b>					<b>389.002,35</b>	<b>0,00</b>	<b>5.807,94</b>	<b>125.913,45</b>	<b>134.184,45</b>	<b>123.096,51</b>	
1		Frais de personnel / Spese di personale	PER										
2		Frais de bureau et frais administratifs / Spese d'ufficio e amministrative	BUR										
3		Frais de déplacement et d'hébergement / Spese di viaggio e soggiorno	DEP										
4		Frais liés au recours à des compétences et à des services externes / Spese per consulenze e servizi esterni	SER										
5		Dépenses d'équipement / Spese per attrezzature	EQU										
6		Dépenses d'infrastructures et de BTP / Spese di infrastruttura e di edilizia	BTP										

# Communauté de Communes Cœur de Savoie

Descrizione			Chiffrage / Quantificazione				Répartition / Ripartizione							
N. WP	N. Activité / N. Attività	Dépense / Spesa	Catégorie de dépense / Categoría di spesa	Coût unitaire / Costo unitario	Unité de mesure / Unità di misura	Quantité / Quantità	Total activité / Totale attività	Deja sostenuto / Già sostenuto	Année 1 / Anno 1 (2018)	Année 2 / Anno 2 (2019)	Année 3 / Anno 3 (2020)	Année 4 / Anno 4 (2021)		
0	1	Creazione dossier candidatura												
1	1	Gestione operativa / Gestion opérationnelle	PER	211,86	jour /	37	7.838,82		1.483,02	2.542,32	2.542,32	1.271,16		149.785,02 personale
1	1	Spese generali / Frais de bureau généraux	BUR		forfait		21.459,55		2.606,97	7.121,77	7.312,44	4.418,37		21.459,55 personale
1	2	Gestione amministrativa / Gestion administrative	PER	211,86	jour /	30	6.355,80			2.118,60	2.118,60	2.118,60		306.980,45 costi diretti
1	2	Audit (partner francesi)	SER	500,00	jour /	12	6.000,00			2.000,00	2.000,00	2.000,00		48,79%
1	2	Assistenza tecnica gestione amministrativa / Assistance technique gestion administrative												
1	3	Monitoraggio / Suivi	PER	211,86	jour /	9	1.906,74			635,58	635,58	635,58		
2	1	Communication sur le territoire (rencontres avec administrations et associations locatives)	PER	211,86	jour /	12	2.542,32		423,72	847,44	847,44	423,72		
2	1	Conférences, séminaires et salons démonstratifs / Conferenze, saloni dimostrativi	PER	211,86	jour /	81	17.160,66		2.542,32	4.025,34	5.296,50	5.296,50		
2	1	Assistance pour l'organisation et animation évènements de communication / Assistance pour l'organisation et animation évènements de communication	SER	250,00	jour /	46	11.500,00		2.250,00	3.250,00	3.000,00	3.000,00		
2	2	Conférence de clôture – assistance opérationnelle à la CAA / Conferenza di chiusura	PER	211,86	jour /	2	423,72					423,72		
3	1	Mobility manager de zone et protocole d'accord / Mobility manager d'area e protocollo d'accordo	PER	211,86	jour /	342	72.456,12		8.474,40	25.423,20	25.423,20	13.135,32		
3	1	Protocole d'accord / Protocollo d'intesa	PER	211,86	jour /	12	2.542,32			847,44	847,44	847,44		
3	2	Formation mobility manager / Formazione mobility manager	PER	211,86	jour /	6	1.271,16			635,58	635,58			
3	2	Formation mobility manager / Formazione mobility manager	SER	500,00	jour /	6	3.000,00			1.500,00	1.500,00			
3	2	Éducation et sensibilisation à la mobilité durable / Educazione e sensibilizzazione alla mobilità sostenibile	PER	211,86	jour /	44	9321,84		2118,6	2542,32	2542,32	2118,6		
3	3	Organisation Living Lab / Organizzazione Living Lab	SER	500,00	jour /	40	20.000,00		2.000,00	6.000,00	6.000,00	6.000,00		
3	3	Information dans les lieux phares : textes et lieux / Informazione nei punti antenna	PER	211,86	jour /	12	2.542,32			847,44	847,44	847,44		
3	3	Information dans les lieux phares : conception graphique et impression affiches et supports	SER	2.695,43	/ unità	1	2.695,43			898,48	898,48	898,48		
4	1	Cocréation avec les acteurs locaux de la stratégie de rationalisation des actions de mobilité	SER	500,00	jour /	10	5.000,00			2.500,00	2.500,00			
4	1	Plans de déplacement maison-travail / Piani di spostamento casa-lavoro	SER	500,00	jour /	24	12.000,00			6.000,00	6.000,00			
4	2	Bike box	SER	22.000,00	/ unità	1	22.000,00			22.000,00				
4	2	Sharing mobility : Accompagnement service de location de véhicules électriques + partage bus scolaire + autostop organisés	PER	211,86	jour /	120	25.423,20		3.177,90	9.533,70	9.533,70	3.177,90		
4	2	Service de location de véhicules électriques + partage bus scolaire + autostop organisés	SER	250,00	jour /	220	55.000,00		16.000,00	12.000,00	12.000,00	15.000,00		
4	3	Organisation Living Lab / Organizzazione Living Lab	SER	500,00	jour /	40	20.000,00		2.000,00	6.000,00	6.000,00	6.000,00		
		<b>Totale</b>					<b>328.440,00</b>	<b>0,00</b>	<b>43.076,93</b>	<b>88.769,21</b>	<b>120.481,04</b>	<b>76.112,83</b>		

# Communauté d'Agglomération Arlysère

N. WP	N. Activité / N. Attività	Dépense / Spesa	Catégorie de dépense / Categorìa di spesa	Chiffrage / Quantificazione				Deja sostenuto / Già sostenuto	Répartition / Ripartizione				
				Coût unitaire / Costo unitario	Unité de mesure / Unità di misura	Quantité / Quantità	Total activité / Totale attività		Année 1 / Anno 1 (2018)	Année 2 / Anno 2 (2019)	Année 3 / Anno 3 (2020)	Année 4 / Anno 4 (2021)	
1	1	Gestione operativa / Gestion opérationnelle	PER	225,00	jour /	75	16.875,00		675,00	5.400,00	5.400,00	5.400,00	128.925,00 personale
1	1	Spese generali / Frais de bureau généraux	BUR		forfait		19.338,75		1.552,50	6.378,75	6.311,25	5.096,25	19.338,75 15% personale
1	2	Gestione amministrativa / Gestion administrative	PER	225,00	jour /	33	7.425,00		2.475,00	2.475,00	2.475,00	2.475,00	275.101,25 costi diretti
1	2	Audit (partner francesi)	SER	500,00	unité / unità	12	6.000,00			2.000,00	2.000,00	2.000,00	46,86%
1	3	Monitoraggio / Suivi	PER	225,00	jour /	9	2.025,00		675,00	675,00	675,00	675,00	
2	1	Communication sur le territoire (rencontres avec administrations et associations locatives)	PER	225,00	jour /	24	5.400,00		450,00	1.800,00	1.800,00	1.350,00	
2	1	Conférences, salons démonstratifs et séminaires thématiques – Assistance pour les partenaires	SER	475,00	jour /	53	25.176,25			1.500,00	2.500,00	21.176,25	
2	1	Communication sur papier : roll-up sur les services de mobilité expérimentés – communication	SER	250,00	jour /	4	1.000,00			1.000,00			
2	2	Conférence de clôture / Seminario finale	SER	500,00	jour /	12	6.000,00					6.000,00	
3	1	Mobility manager de zone et protocole d'accord / Mobility manager d'area e protocollo	PER	225,00	jour /	326	73.350,00		6.300,00	24.300,00	24.300,00	18.450,00	
3	2	Formation mobility manager / Formazione mobility manager	PER	225,00	jour /	14	3.150,00		900,00	900,00	900,00	450,00	
3	2	Éducation et sensibilisation à la mobilité durable / Educazione e sensibilizzazione alla mobilità	SER	500,00	jour /	12	6.000,00		1.000,00	2.000,00	2.000,00	1.000,00	
3	3	Intégration du territoire et des services offerts, à des sites web et app déjà existants	PER	225,00	jour /	14	3.150,00		675,00	1.125,00	675,00	675,00	
3	3	LivingLab – formation et participation active du personnel à l'approche LivingLab /	PER	225,00	jour /	36	8.100,00		675,00	2.700,00	2.700,00	2.025,00	
3	3	Information dans les lieux phares : conception graphique et impression affiches et	SER	1.000,00	unità / unità	14	14.000,00			5.000,00	4.000,00	5.000,00	
4	1	Approfondissements thématiques de la stratégie de mobilité durable (carpooling, etc.)	SER	300,00	jour /	20	6.000,00		1.000,00	2.000,00	2.000,00	1.000,00	
4	1	Piani di spostamento casa-lavoro	SER	300,00	jour /	30	9.000,00		2.000,00	3.000,00	3.000,00	1.000,00	
4	2	Bike box	SER	10.000,00	unità / unità	1	10.000,00				10.000,00		
4	2	Sharing mobility: service RézoPouce (inscription et gestion) / Sharing mobility: servizi di mobilità	SER	500,00	jour /	120	60.000,00		10.000,00	25.000,00	15.000,00	10.000,00	
4	3	LivingLab – formation et participation active du personnel à l'approche LivingLab /	PER	225,00	jour /	36	8.100,00		675,00	2.700,00	2.700,00	2.025,00	
4	3	Coordination avec d'autres initiatives sur la mobilité durable / Coordinamento con	PER	225,00	jour /	6	1.350,00			450,00	450,00	450,00	
4	3	Expérimentation de services de mobilité solidaire / Sperimentazione di servizi di mobilità	SER	300,00	jour /	10	3.000,00		3.000,00				
		<b>Totale</b>					<b>294.440,00</b>	<b>0,00</b>	<b>28.902,50</b>	<b>90.403,75</b>	<b>88.886,25</b>	<b>86.247,50</b>	
1		Frais de personnel / Spese di personale	PER										
2		Frais de bureau et frais administratifs / Spese d'ufficio e amministrative	BUR										
3		Frais de déplacement et d'hébergement / Spese di viaggio e soggiorno	DEP										
4		Frais liés au recours à des compétences et à des services externes / Spese per consulenze e servizi esterni	SER										
5		Dépenses d'équipement / Spese per attrezzature	EQU										
6		Dépenses d'infrastructures et de BTP / Spese di infrastruttura e di edilizia	BTP										

## 4.11 Dimension transfrontalière

La dimension transfrontalière du projet provient et s'explique dans le cadre du partage des problèmes, des objectifs, des expériences et des compétences des partenaires.

D'un côté les partenaires du projet partagent les mêmes problèmes, difficultés et objectifs, de l'autre ils disposent d'expériences (et des enseignements qu'ils en ont tirés), sensibilités et compétences spécifiques complémentaires. Non seulement : lors d'expériences menées sur le même sujet (par ex. le covoiturage), chaque partenaire a reçu des réponses différentes de la part de sa population, en tirant des enseignements qu'il sera essentiel de partager pour définir des actions efficaces. Il n'y a pas que du positif : les expériences montrent que les bonnes intentions n'apportent pas toujours de bons résultats, à cause de facteurs de criticité que seulement l'expérience directe permet de relever. De plus, les partenaires ne disposent pas tous de ressources et de capacités de conception suffisantes pour développer un ensemble intégré d'actions ciblant les éléments sensibles du système d'offre et demande de mobilité.

Le partage de compétences complémentaires et du bagage d'expériences positives et négatives de chaque partenaire permettra de mettre en place un système unitaire et intégré d'actions qui agira sur différents éléments-clef, côté offre comme côté demande. Le projet constitue donc une bonne pratique transfrontalière et créera un réseau d'informations sur l'efficacité, la faisabilité et la transférabilité des actions.

La coopération transfrontalière apportera donc les avantages suivants :

- Partenaires : implication dans un parcours de développement des compétences et de la capacité de conception, basé sur le partage et la cocréation ; expérimentation de méthodes innovantes ;
- Groupes cibles : implication dans des actions de cocréation et de gouvernance inclusive ;
- Zones du projet : développement de l'accessibilité et de la compétitivité, et donc de la vivabilité ;
- Zone du programme : développement de stratégies de mobilité durable - en contexte rural et montagnard - intégrées et efficaces, transférables en contextes similaires.

Comme on le sait, la question de la mobilité est étroitement liée aux dynamiques socio-économiques du territoire et aux différents facteurs qui en sont la cause : le projet MobiLab fait donc partie intégrante du PITER GraiesLab en tant que volet essentielle et nécessaire, puisqu'il représente un élément structurel indispensable du système de collaboration qui le sous-tend, et s'inscrit dans une démarche d'interaction avec les autres projets simples.

Conformément à ce qui a été proposé par le programme ALCOTRA et à l'approche du PITER GraiesLab, le parcours de construction du projet s'est déroulé selon le modèle du Project Cycle Management, et s'est traduit en un parcours de cocréation intense et ininterrompu. Cela a donné lieu à un projet partagé, rationnel et cohérent, contribuant à créer les conditions pour le succès de MobiLab, non seulement afin d'atteindre les résultats attendus, mais surtout afin de poursuivre les

objectifs d'amélioration de l'accessibilité et de rééquilibrage modal en mode durable des territoires montagnards transfrontaliers.

## 4.12 Intégration aux autres projets du PITER GRAIES Lab

	MobiLab	
Intégration thématique interne	PCC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formation</li> <li>- Communication</li> <li>- Suivi</li> <li>- Evaluation</li> </ul>
	ExplorLab	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Synergie entre événements et mobilité durable</li> <li>- Valorisation voie de chemin de fer Turin-Ceres aussi dans une optique touristique</li> <li>- Expérimentation d'un service d'équipement de vélos électriques pour les structures d'accueil locales.</li> </ul>
	InnovLab	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formation opérateurs MobiLab réalisée dans le cadre d'InnovLab (croissance culturelle numérique)</li> </ul>
	SociaLab	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expérimentation de services de "mobilité solidaire"</li> <li>- Identification des "lieux phares" où seront placées les informations sur les services de mobilité</li> </ul>

## 4.13 Cohérences

Les activités prévues par MobiLab découlent d'une phase analytique du territoire détaillée (cf. « contexte de coopération transfrontalière » et « tableau logique » du projet) qui a pris en compte l'ensemble des initiatives réalisées, celles en cours et celles prévues dans le cadre de la mobilité, dans divers domaines et à des échelles du territoire diverses. Ceci afin d'éviter la fragmentation ou le chevauchement des actions et d'exploiter au maximum les synergies entre projets.

### Autres projets ALCOTRA (2007-2013 et 2014-2020)

MobiLab se développe en cohérence avec d'autres projets ALCOTRA, dont certains ont été développés lors de précédentes périodes de programmation ; d'autres sont en cours. Le tableau suivant récapitule les projets avec qui MobiLab montre plus de cohérence, par affinité thématique ou territoriale.

TITRE	PERIODE	MESURE	OBJECTIFS et ACTIVITÉS	CHEF DE FILE
CO&GO – Covoiturage et Gouvernance	2014-2020	3.3 – Mobilité durable	Acquérir et échanger avec les partenaires français les bonnes pratiques et la méthodologie en matière de covoiturage, en vue de trouver les moyens adéquats et innovants pour encourager le partage des trajets en voiture et remédier aux difficultés constatées sur le territoire grâce à des actions pilotes spécifiques.	Ville Métropolitaine de Turin
MOBILITE DURABLE Mobilité durable dans l'Espace Mont-Blanc	2007-2013	3.2 – Transports	Promotion de la mobilité transfrontalière de proximité et développement durable en matière de transports à travers le renforcement des lignes de transports publics et le partage des outils de planification, de gestion et de valorisation.	Région Autonome Valle d'Aoste
TRIA - Transports Intégrés Alpins	2007-2013	3.2 – Transports	Amélioration du transport public transfrontalier entre les régions alpines historiques de la Savoie et du Dauphiné, coordination des services, meilleure information du public,	Agence pour la Mobilité Métropolitaine de Turin

			développement d'une offre de transports publics mixtes route-chemin de fer.	
INTERALPES Transport intermodal transalpin	2007-2013	3.2 – Transports	Proposer des solutions opérationnelles afin de favoriser le développement du transport intermodal sur le territoire franco-italien, en fonction des infrastructures et des services existants et prévus, des flux de transport et du contexte normatif, technologique et économique.	C.A.F.I. - Association de la Conférence des Alpes Franco-Italiennes
ITER - Imaginez un Transport Efficace et Responsable	2007-2013	3.2 – Transports	Amélioration de la qualité et de l'efficacité des services de transport public, y compris d'un point de vue durable, promotion de la croissance progressive des pratiques responsables en relation avec les exigences de la mobilité personnelle.	Département Transports Région Autonome Vallée d'Aoste
REFUGES Qualification de l'offre des refuges pour un tourisme durable dans la Vallée d'Aoste et les Pays de Savoie	2000-2006	2.1 Mobilité et systèmes des transports	Favoriser l'intégration de l'offre touristique de la Haute-Savoie et de la Vallée d'Aoste à travers la réalisation d'expériences pilotes et la création d'un réseau qui facilite la collaboration et les synergies entre les	Conseil Général de la Haute-Savoie

			deux versants de la frontière.	
SITRALP Stratégie d'Intégration des Transports entre la Savoie et la Vallée d'Aoste	2000-2006	2.1 Mobilité et systèmes de transports	Intégrer et mettre en synergie des actions et des investissements liés à la plurimodalité et à l'intermodalité des transports ; rendre plus fonctionnel le réseau routier le long de l'axe de franchissement du Mont-Blanc et favoriser le transport en commun	Région autonome de la Vallée d'Aoste

## Politiques locales

Dans la ville métropolitaine de Turin, de nombreux projets de mobilité durable ont été lancés, avec lesquels le projet est en continuité. Parmi les expériences les plus pertinentes (à l'exclusion des projets ALCOTRA déjà listés dans le tableau) :

- Interreg Alpin Space e-MOTICON (parmi les partenaires Auvergne-Rhône-Alpes Énergie Environnement, et la région du Piémont, Metropolitan City Observer)
- Life prepAIR, parmi les partenaires de la région du Piémont, de l'ARPA Piémont et de la ville de Turin
- Projet financé par le Ministère de l'Environnement (PROGRAMME EXPERIMENTAL NATIONAL DE MOBILITÉ DURABLE HOME-SCHOOL ET HOME-WORK): P.A.S.C.A.L. (Sentiers école-travail-travail), dirigé par la ville métropolitaine de Turin, et 16 municipalités partenaires.

*Dans le GAL Valli di Lanzo Ceronda e Casternone* La valorisation du milieu naturel, environnemental et culturel des territoires montagnards (axe 3.1 du PITER), de façon durable et accessible à tous, et soutenue par des actions favorisant la mobilité durable (axe 3.3 du PITER) a été assurée par de multiples mesures LEADER. La mesure 227 a permis la conception et la réalisation de 25 itinéraires d'exploitation touristique dans les forêts de la zone GAL, dont un grand nombre a été rendu accessible à des touristes présentant un handicap, en versant 1,5 millions d'euro de dons aux municipalités. Sur ces itinéraires est réalisée, depuis 7 ans, la plus grande manifestation outdoor à échelle supraterritoriale de la zone GAL, « Montagne pour tous », conçue et coordonnée par le GAL avec le soutien de l'ensemble des membres du GAL (Unione Montane e Consorzi territoriali di Imprese).

La stratégie de la zone ‘Grand Paradis - Unité des Communes valdôtaines Grand Paradis’, a adopté comme slogan “Homme et nature alliés pour le développement de la zone Grand-Paradis”.

En effet, la zone Grand-Paradis<sup>11</sup>, retient pouvoir représenter un mode de vie « alpin », associé à une notion de durable apportant avec elle un modèle différent de bien-être, notion qui peut attirer non seulement les touristes mais aussi ceux qui ont l’intention de s’installer dans un contexte environnemental et social caractérisé par des valeurs comme l’authenticité, l’autonomie, l’indépendance, le respect de la nature, la collaboration, la sécurité. La reconstruction de l’identité locale vise à transformer le sentiment « d’être désavantagé » en tant que marginaux, en engagement pour « devenir et êtreverts et capables de mettre en valeur sa propre authenticité et identité.

Parmi les résultats attendus de la mise en œuvre de la stratégie de zone, il y a celui de réduire le niveau d’isolement de la zone Grand-Paradis d’une part par l’amélioration de la mobilité de et vers la zone interne afin de rendre plus accessibles les services du territoire et faciliter les déplacements pour raisons d’études, de loisirs ou de travail, d’autre part par la distribution capillaire de la large bande.

Dans la Communauté de communes Cœur de Savoie, une analyse détaillée de la demande de mobilité a été menée en 2016 par l’ASADAC-MDP en vue d’établir un plan de mobilité et de définir des initiatives de mobilité durable qui pourront répondre aux exigences du territoire. Des initiatives expérimentales de covoiturage et de mobilité solidaire ont été par ailleurs lancées par l’Agence Ecomobilité.

Dans la Communauté d’agglomération Arlysère, a été développé une étude pour la mobilité durable (Etude pour le développement et l’optimisation de l’éco mobilité sur le territoire d’Arlysère en Savoie), articulé en quatre phases : diagnostic du contexte, identification et hiérarchisation des priorités, plan d’action opératif, accompagnement et monitorage.

## Politiques régionales

Dans le Piémont, le projet est en cohérence avec la priorité d’implémentation de services de mobilité alternative dans les zones à faible densité de population conformément au Plan Régional de Transports (DGR 24-4498/2013).

Dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, [...] Schéma directeur d’accessibilité (2015)

Dans la Vallée d’Aoste, la comparaison entre la région du Val d’Aoste et le Comité national pour les zones internes a permis d’identifier comme zones régionales les zones internes suivantes:

- zone ‘Bassa Valle’, en tant que zone-pilote, qui comprend les unités des Communes Valdôtaines Mont Rose (qui coordonne les travaux), Walser et Evançon (les 23 communes

<sup>11</sup> Du document “Aree Interne, Strategia d’Area. Unité des Communes valdôtaines Grand Paradis- Uomo e natura alleati per lo sviluppo dell’area Grand-Paradis”

- concernées sont: Arnad, Ayas, Brusson, Challand-Saint-Anselme, Challand-Saint-Victor, Champdepraz, Emarèse, Issogne, Montjovet, Verrès, Issime, Gaby, Gressoney-Saint-Jean, Gressoney-La-Trinité, Bard, Champorcher, Donnas, Fontainemore, Hone, Lillianes, Perloz, Pontboset et Pont-Saint-Martin);
- zone ‘Grand Paradis’, qui comprend toutes les communes des Communes Valdôtaines Unité Grand Paradis, avec la restriction, cependant, d'utiliser les ressources financières principalement en faveur des communes évaluées comme plus en difficulté par le Comité national pour les zones internes (il s'agit de Cogne, Rhêmes-Notre-Dame, Rhêmes-Saint-Georges, Valgrisenche, Valsavarenche et Saint-Nicolas).

## Politiques nationales

En Italie, le projet soutient les actions prévues par le DM 20/12/2000, concernant les tâches des responsables de la mobilité, et les dispositions contenues dans l'article 5 de la loi n.221 28/12/2015 pour la promotion d'une économie verte. Sur une échelle régionale, le projet est en cohérence avec la mise en œuvre de services de mobilité alternative dans les zones à faible densité de population conformément au Plan Régional de Transports (DGR 17-6936/2013).

Par ailleurs, le projet se développe en cohérence et en synergie avec la Stratégie Nationale pour les Zones Internes, dans le sein de laquelle deux des territoires des partenaires ont été sélectionnés comme zones de projet (UCVGP et GAL Vallée di Lanzo).

En France, la loi sur la « Modernisation de l'action Publique et d'affirmation des Métropoles » (MAPAM), adoptée le 17 janvier 2014, prévoit la création d'autorités organisatrices de la mobilité (OMA) avec de larges compétences dans le secteur des systèmes de covoiturage (auto-partage et covoiturage), l'intermodalité et la logistique urbaine. La région, chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité entre les modalités de transport », est responsable de l'élaboration d'un plan régional sur ce thème, en collaboration avec d'autres autorités organisatrices. L'obligation d'établir un Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été définie en France par l'article L1214-3 du Code des Transports. Le Plan Climat<sup>12</sup> présente la vision et l'ambition du Gouvernement pour poser les bases d'un nouveau modèle de prospérité, plus économique en énergie et en ressources naturelles, et saisir les opportunités offertes en termes d'innovation, d'investissement et de création d'emplois. Il propose un changement profond pour les principaux secteurs émetteurs de gaz à effet de serre : bâtiment, transport, énergie, agriculture et forêt, industrie et déchets. La solidarité avec les plus vulnérables et les plus modestes, au Nord comme au Sud, est un fil rouge pour l'ensemble des actions prévues par le plan, pour ne laisser personne de côté et apporter des solutions à tous.

---

<sup>12</sup> Plan Climat - [www.gouvernement.fr/action/plan-climat](http://www.gouvernement.fr/action/plan-climat)

## Politiques européennes (stratégie Alpine, Convention Alpes)

Comme prévu (paragraphe 2 de cette rubrique), le projet MobiLab se situe en pleine cohérence avec les stratégies européennes et macro régionales pour le territoire alpin, y compris particulièrement EUSALP, qui a parmi ses objectifs la réduction des gaz à effet de serre, l'accessibilité et la mobilité durable, et le plan de travail pluriannuel 2017-2022 de la Convention des Alpes, dont une de ses six priorités est de « promouvoir la durabilité des transports ».

### 4.14 Développement durable

Se référant à la stratégie européenne pour le développement durable, le projet MobiLab relève parfaitement l'un des sept défis qui y sont définis, c'est-à-dire celui des transports durables.

Le projet amorcera un changement du modèle culturel vers des formes de mobilité efficientes et à faible impact environnemental et socio-économique, dans un but de rééquilibrage modal et de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. De plus, l'action de soutien au partage des moyens de transport – action-clé de MobiLab – se situe à l'intérieur du modèle socio-économique de la sharing economy, qui est centrée sur le développement durable.

En effet, les actions matérielles et immatérielles qui seront mises en œuvre déclencheront des processus vertueux de transition des pratiques de mobilité vers des choix plus durables. Une fois atteints les résultats attendus en termes de développement de l'accessibilité et de rééquilibrage modal, l'efficience globale du système subira une amélioration. Par conséquent, grâce au projet la qualité de vie dans les territoires ruraux et montagnards s'améliorera, à court terme et à long terme. Il s'agit d'un investissement « structural », qui s'inscrit dans la durée. En plus des effets immédiats et limités aux lieux concernés spécifiquement, le projet aura donc des conséquences sur le territoire vaste et durables, du point de vue économique, environnemental et social.

# **LE PROJET : Plan financier – subvention**

## **05**

(Tableau de Synergie CTE)

CO-FINANCEURS du PROGRAMME			CONTRIBUTION				BUDGET TOTAL ELIGIBLE
Source de cofinancement	Montant	Taux de cofinancement	Contribution publique		Contribution privée	Total contribution	
			Contribution nationale	Autre contribution publique	Total contribution publique		
FEDER	1 499 999,99 €	85,00 %	171 273,89 €	93 432,00 €	264 705,89 €	0,00 €	264 705,89 € 1 764 705,88 €
Total fonds UE	1 499 999,99 €	85,00 %	171 273,89 €	93 432,00 €	264 705,89 €	0,00 €	264 705,89 € 1 764 705,88 €
Total	1 499 999,99 €	85,00 %	171 273,89 €	93 432,00 €	264 705,89 €	0,00 €	264 705,89 € 1 764 705,88 €

N° du partenaire	Nom du partenaire	Pays	Total éligible	Subvention du fonds		Contreparties		
				Montant du fonds	Pourcentage sur le total éligible	Total contreparties	Détail des contreparties	
							Contrepartie publique	Contrepartie privée
LP1	Città metropolitana di Torino	ITALIE	666 988,23 €	566 939,99 €	85,00 %	100 048,24 €	100 048,24 €	0,00 €
PPI	VALLI LANZO CERONDA E CASTERNONE GRUPPO DI AZIONE LOCALE S.CONS. A.R.L.	ITALIE	85 835,30 €	72 960,00 €	85,00 %	12 875,30 €	12 875,30 €	0,00 €
PP2	Unité des communes valdôtaines Grand-Paradis	ITALIE	389 002,35 €	330 652,00 €	85,00 %	58 350,35 €	58 350,35 €	0,00 €
PP3	Communauté de Communes Cœur de Savoie	FRANCE	328 440,00 €	279 174,00 €	85,00 %	49 266,00 €	49 266,00 €	0,00 €
PP4	Communauté d'Agglomération Arlysère	FRANCE	294 440,00 €	250 274,00 €	85,00 %	44 166,00 €	44 166,00 €	0,00 €
Sous—total des partenaires de la zone du programme (territoire de l'UE)			1 764 705,88 €	1 499 999,99 €	85,00 %	264 705,89 €	264 705,89 €	0,00 €
Total			1 764 705,88 €	1 499 999,99 €	85,00 %	264 705,89 €	264 705,89 €	0,00 €

# **Sitographie**

## **06**

Agence ecomobilitè - <https://www.agence-ecomobilite.fr/>

Agenzia della mobilità piemontese - <http://mtm.torino.it/it>

Analyse préalable des approches territoriales intégrées dans les programmes européens 2014-2020: [www.europe-en-france.gouv.fr/Centre-de-ressources/Etudes-rapports-et-documentation/Analyse-prealable-des-approches-territoriales-integrees-dans-les-programmes-europeens-2014-2020](http://www.europe-en-france.gouv.fr/Centre-de-ressources/Etudes-rapports-et-documentation/Analyse-prealable-des-approches-territoriales-integrees-dans-les-programmes-europeens-2014-2020)

Association Roue Libre: <http://rouelibre.net/>

Città metropolitana di Torino: [www.cittametropolitana.torino.it](http://www.cittametropolitana.torino.it)

Commission européenne, *Méthode de l'Aide. Lignes directrices Gestion du Cycle du Projet*, March 2004: [ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/methodology-aid-delivery-methods-project-cycle-management-200403\\_fr\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/methodology-aid-delivery-methods-project-cycle-management-200403_fr_2.pdf)

Communauté de Communes Cœur de Savoie: [www.coeurdесavoie.fr](http://www.coeurdесavoie.fr)

Communauté d'Agglomération Arlysère <http://www.arlysere.fr/>

ENoLL: [www.openlivinglabs.eu/](http://www.openlivinglabs.eu/)

EUROPA 2020 Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva - <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/ALL/?uri=CELEX%3A52010DC2020>

EUSALP, Joint Declaration of the General Assembly: [www.alpine-region.eu/news/joint-declaration-general-assembly-munich-23-november-2017](http://www.alpine-region.eu/news/joint-declaration-general-assembly-munich-23-november-2017)

EUSALP: [www.alpine-region.eu](http://www.alpine-region.eu)

GAL Valli di LAnzo Ceronda e Casternone - <http://www.gal-vallilanzocerondacasternone.it/>

INTERREG ALCOTRA 2014- 2020: [www.interreg-alcotra.eu](http://www.interreg-alcotra.eu)

Map2Graies: [galvallidelcanavese.it/progetti/map2coop/](http://galvallidelcanavese.it/progetti/map2coop/)

Nesta Italia, *Innovation Teams and labs. A practice guide*, ©Nesta 2014: [www.nesta.org.uk/publications/innovation-teams-and-labs-practice-guide](http://www.nesta.org.uk/publications/innovation-teams-and-labs-practice-guide)

OECD, *Public sector innovation lifecycle study on learning for innovation*: [hackpad.com/Whats-the-problem-Learning-to-identify-and-understand-the-need-for-innovation-yTz1avE7SvB](http://hackpad.com/Whats-the-problem-Learning-to-identify-and-understand-the-need-for-innovation-yTz1avE7SvB)

Plan Climat (Piano per il clima) - [www.gouvernement.fr/action/plan-climat](http://www.gouvernement.fr/action/plan-climat)

Programma di Cooperazione territoriale europea<sup>11</sup> Interreg V A – Italia - Francia (ALCOTRA),  
*Guida<sup>12</sup> di attuazione*, 05/04/2017: [www.interreg-alcotra.eu/it/scopri-alcotra/funzionamento-del-programma](http://www.interreg-alcotra.eu/it/scopri-alcotra/funzionamento-del-programma)

Project management Institute, *Guida al Project management body of knowledge (Guida al PMBOK®)*, quarta edizione

Regolamento (UE) n. 1303/2013: [eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A32013R1303](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A32013R1303)

Strategia Nazionale per le Aree Interne - <http://www.agenziacoesione.gov.it/it/arint/>

Strategia Nazionale per le Aree Interne Regione Valle d'Aosta:  
[www.regione.vda.it/europa/politica\\_regionale\\_di\\_sviluppo\\_2014-20/Aree\\_interne/default\\_i.aspx](http://www.regione.vda.it/europa/politica_regionale_di_sviluppo_2014-20/Aree_interne/default_i.aspx)

TEPÒS <http://www.territoires-energie-positive.fr/>

Unité des communes valdôtaines Grand-Paradis - <http://www.cm-grandparadis.vda.it/>

World Economic Forum, *The future of jobs and skills*: [reports.weforum.org/future-of-jobs-2016/shareable-infographics/](http://reports.weforum.org/future-of-jobs-2016/shareable-infographics/)