

REPORT

Confronto esterno all'Amministrazione regionale



*A cura di
Regione Piemonte - Settore Pianificazione e Programmazione trasporti e infrastrutture
della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica
e con il contributo di Ires-Piemonte*

INDICE

- 1. PrMoP e PrLog. Esiti del confronto esterno all'Amministrazione regionale**
- 2. Esiti del sondaggio on-line "il ruolo degli attori del territorio"**

Verso il PrMoP e PrLog

1. PrMoP e PrLog. Esiti del confronto esterno all'Amministrazione regionale

Nell'ambito del processo partecipativo per la costruzione delle Misure al 2030 del *Piano regionale per la Mobilità delle Persone - PrMoP* e del *Piano regionale della Logistica - PrLog*, attuativi del *Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti*, la Giunta regionale ha avviato, con deliberazione n.13-4829 del 31 marzo 2022, l'ultima fase di confronto esterno all'Amministrazione e adottato come riferimento il *Documento preliminare per il PrMoP e il PrLog* pubblicato sul sito web istituzionale della Regione in data 01/04/2022. La fase di confronto esterno è stata organizzata in due momenti e livelli successivi:

- nel mese di maggio 2022 si sono tenuti incontri a livello di Quadrante, in cui la discussione si è concentrata sul ruolo degli attori del territorio nell'attuazione delle Azioni prioritarie, che sono stati organizzati secondo il seguente calendario:
 - 17 maggio 2022 a Biella per il Quadrante Nord-Est;
 - 19 maggio 2022 a Cuneo per il Quadrante Sud-Ovest;
 - 24 maggio 2022 ad Alessandria per il Quadrante Sud-Est;
 - 26 maggio 2022 a Torino il Quadrante Nord-Ovest.
- A luglio 2022 sono state coinvolte le Regioni italiane confinanti per evidenziare le sinergie da attivare per sviluppare le Azioni di interesse comune. In particolare, sono state invitate la Regione Lombardia, che nel 2016 ha approvato il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), la Regione Liguria, che ha in corso la stesura finale del Piano Regionale Integrato Infrastrutture Mobilità e Trasporti (PRIIMT), e la Regione della Valle d'Aosta, che sta terminando la fase di consultazione VAS del Piano Regionale dei Trasporti.

Tutti gli incontri si sono aperti con la presentazione del Documento preliminare e del modello di lavoro, intersettoriale e integrato, perseguito per costruire un quadro strutturato di 83 Azioni di Piano, aggregate in 30 Macroazioni e inquadrate in 7 Linee Strategiche. Le Azioni del PrMoP e PrLog, che interessano l'intero assetto della mobilità e dei trasporti e che intervengono anche sulla componente uomo e di governance, hanno un orizzonte temporale al 2030 e tengono conto delle segnalazioni dei precedenti tavoli di confronto, recepiscono i regolamenti europei e nazionali più aggiornati e sono in sinergia con la Strategia regionale di Sviluppo Sostenibile.

Il "giro di tavolo" che è seguito alla presentazione del Documento preliminare si è focalizzato su ruoli, sinergie e responsabilità di istituzioni, mondo scientifico, parti sociali, economiche e ambientali nel realizzare con successo le azioni proposte dalla Regione. In sintesi:

- le Regioni confinanti (Lombardia, Liguria e Valle d'Aosta) hanno confermato l'interesse a proseguire le attività di confronto e di coordinamento tra le diverse politiche regionali, come già in atto in materia di trasporto pubblico locale e di logistica (Cabina di Regia per la logistica del Nord-Ovest d'Italia). Inoltre, hanno messo in evidenza alcuni temi specifici sui quali potrebbe essere utile collaborare e allinearsi: le ciclovie turistiche nazionali; il nodo di Novara; i trasporti eccezionali e le merci pericolose; i servizi interregionali ed il trasporto transfrontaliero; altro tema da affrontare congiuntamente fra Regioni riguarda il Decreto Legislativo n. 35/2011 per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

- i rappresentanti dei diversi livelli istituzionali (comuni e province) hanno espresso la loro disponibilità a una collaborazione costruttiva per sfruttare al meglio le sinergie su logistica e servizi di trasporto pubblico, anche tra territori confinanti. Inoltre, le Province possono contribuire ad allineare le proposte dei diversi soggetti del territorio e divenire collettore delle istanze locali. Gli enti pubblici possono partecipare allo sviluppo delle azioni anche attraverso l'adozione di strumenti di pianificazione e programmazione specifici del loro livello di governo e al co-finanziamento di interventi.

- le parti sociali coinvolte nella discussione si sono mostrate interessate al processo di pianificazione in corso e alla sua evoluzione e si sono offerte come "collettori di istanze e vettori di informazioni" con riferimento alle persone più fragili dal punto di vista sociale (incluso chi non conosce la lingua) o che hanno maggiori difficoltà nello spostamento (sia disabili, sia coloro che vivono nelle aree periferiche della regione). In particolare, le parti sociali possono contribuire a segnalare i luoghi in cui occorre migliorare l'accessibilità e la fruibilità del

trasporto pubblico (informazioni, mezzi, infrastrutture e nodi di interscambio) e degli itinerari turistici, anche a livello transfrontaliero.

- i rappresentanti delle parti economiche hanno dato la propria disponibilità per le azioni che riguardano l'ambito di propria competenza (navigazione, aeroporti, interporti e terminal merci, aspetti di logistica e retroportualità, mobility management, sistemi di tariffazione....). Questi soggetti potranno essere gli attori delle azioni proposte dal Piano (riprogrammazione e gestione di servizi, progettazione e finanziamento di interventi, formazione di studenti e lavoratori), condividere studi, dati tecnici ed economici utili per il monitoraggio della situazione regionale, assistere dal punto di vista tecnico gli enti locali coinvolti, condividere e promuovere le iniziative proposte nonché essere interpreti e coordinatori delle esigenze espresse dalla rete territoriale di stakeholder (imprese, associazioni di categoria, vettori, altri soggetti privati e pubblici coinvolti).

- il mondo scientifico, nelle sue diverse competenze tecniche trasportistiche, socio-economiche e di pianificazione si è proposto come supporto all'Amministrazione nella produzione di studi, ricerche, benchmark anche legislativi, indagini di settore e dei flussi di mobilità, analisi urbane, territoriali e di progetti di territorio. Inoltre, può suggerire metodologie per l'attuazione di alcune azioni, definire indicatori per il loro monitoraggio, ma anche partecipare a tavoli di confronto e costruire e presidiare percorsi formativi per studenti e lavoratori.

Gli incontri di Quadrante sono stati anche occasione per richiamare i problemi delle realtà che gli attori locali vivono e che rappresentano.

Quadrante del Nord-Est. Gli attori locali apprezzano il modello di piano organico a supporto dei trasporti, ma evidenziano anche gli aspetti critici di questo Quadrante che si sente emarginato per via del gap infrastrutturale ancora persistente. A tal fine, propongono di migliorare i collegamenti ferroviari diretti con Torino e con Milano, di velocizzare la tratta Domodossola – Sempione e reperire risorse per l'elettrificazione della tratta ferroviaria Biella – Santhià, nonché verificare la possibile riattivazione di linee attualmente sospese. Per quanto riguarda i servizi di trasporto pubblico, suggeriscono di rivedere i dati di mobilità per la Provincia di Biella che seppur tra i più piccoli capoluoghi regionali presenta un agglomerato di attività produttive e nuovi insediamenti logistici (localizzati in aree poco servite) rilevante per i lavoratori locali ai quali deve essere garantito un servizio di trasporto, tenendo conto anche dei paesi limitrofi. Gli attori locali ritengono che i problemi del tpl derivino dalla frammentazione delle aziende che partecipano alle gare e dalle insufficienti risorse economiche per la programmazione dei servizi. Per questo territorio è anche fondamentale garantire l'intermodalità e l'integrazione tra i servizi di trasporto pubblico ferroviario e stradale, nonché con la mobilità privata ciclabile realizzando fuori dalle stazioni anche parcheggi per le bici elettriche.

In ambito stradale, i partecipanti al tavolo richiedono di migliorare i collegamenti posti ai confini regionali e di porre maggiore attenzione per la sicurezza di opere di livello internazionale (percorso da Domodossola al Sempione) e per la manutenzione lungo la SS33 e la SS34, spesso interrotta da frane. Le condizioni della rete stradale sono di interesse per chi si occupa di logistica che chiede anche sostegno alla formazione degli autotrasportatori. Dal punto di vista turistico segnalano l'importanza della sistemazione stradale da Verbania a Locarno e per il Gottardo, così come i collegamenti con gli aeroporti piemontesi e di Malpensa per l'area di Stresa.

Quadrante Sud-Ovest. I partecipanti sottolineano l'importanza di completare le opere avviate e di utilizzare al meglio reti e servizi esistenti: non è prioritaria la realizzazione di nuove infrastrutture sul territorio, bensì la risoluzione di alcune criticità infrastrutturali (completamento Asti-Cuneo, Variante di Demonte, Aeroporto di Cuneo Levaldigi ed il suo collegamento con la stazione di Cuneo), la certezza di tempi e risorse per poter investire sul territorio. La rete ferroviaria costituisce l'ossatura principale del sistema dei trasporti della "Granda", un'area caratterizzata da policentrismo e da vallate isolate: gli attori locali desiderano essere informati in merito ai lavori che RFI intende realizzare sul territorio e di ripristinare alcune linee sospese. Inoltre, menzionano gli interventi per velocizzare la tratta ferroviaria Torino-Savona e, riguardo al trasporto merci, quelli relativi al porto di Vado; i problemi della galleria ferroviaria del Belbo, il raddoppio della linea ferroviaria Altare e Ceva. Uno specifico interesse è rivolto allo sviluppo del trasporto regionale collegando

Cuneo con Torino e trasversalmente gli altri punti del territorio, come Cuneo-Saluzzo, Saluzzo-Savigliano e l'integrazione dei servizi Bra-Cavallermaggiore-Saluzzo-Cuneo, percorso lungo il quale studenti, lavoratori e merci si muovono prevalentemente su strada.

In ambito stradale le criticità da risolvere riguardano la difficoltà dei collegamenti transfrontalieri, dopo gli eventi calamitosi che hanno interrotto il Col di Tenda, e il nodo di Fossano che rimane critico. I partecipanti sottolineano il problema dei morti per incidenti (che costituiscono anche un costo a livello sanitario) e della congestione stradale: ritengono sia utile sensibilizzare le persone verso l'uso del trasporto collettivo e renderlo più attrattivo con mezzi puliti, servizi coordinati, orari cadenzati ed un sistema di bigliettazione unificato.

In merito al trasporto pubblico, è fondamentale attivare i Movicentro come punto di riferimento e garantire l'accessibilità al servizio, sia in termini di informazioni alle fermate, sia in termini di fruibilità dei mezzi e dei luoghi di interscambio anche per le persone meno dotate (disabili e stranieri). In merito al rinnovo del parco mezzi, evidenziano la necessità di una "perequazione" dei fondi pubblici oggi prevalentemente destinati alle aree più inquinate.

Per le aree più periferiche, in cui spesso mancano scuole, ospedali o possibilità di sviluppo di impresa, suggeriscono di realizzare piste ciclabili per renderle più attrattive e fruibili dal punto di vista turistico. Nella gestione della mobilità casa-lavoro considerano utile sia la figura del Mobility Manager, che coordina esigenze dei passeggeri con i servizi offerti dalle aziende di tpl, sia la piattaforma informativa condivisa.

Per quanto attiene il tema della logistica, gli attori locali suggeriscono di puntare al trasporto multimodale ferro-gomma, alla mobilità green e alla realizzazione di poli logistici in aree dismesse del territorio.

Quadrante Sud-Est. Gli intervenuti specificano le peculiarità dell'alessandrino e dell'astigiano, da affrontare in modo differente nel Piano.

L'alessandrino è un territorio rilevante nel trasporto delle merci, collegato al Terzo Valico e alla crescita del sistema portuale ligure: gli attori locali evidenziano la necessità di trattare la variante di Varzo, perché costituisce un collo di bottiglia del Corridoio Genova-Rotterdam, l'Albenga-Predosa, che scaricherebbe molto traffico, e la Serravalle-Sestri Levante come variante autostradale da Albenga a Sestri Levante. Per migliorare l'accessibilità ai nodi della logistica segnalano l'esigenza di un casello autostradale a Rivalta Scrivia dedicato al trasporto pesante. Riguardo al centro logistico di Arquata Scrivia è necessario un rewamping dello snodo ferroviario. Nel momento in cui Alessandria diverrà retroporto di Genova, aumenteranno i lavoratori e occorrerà incrementare il tpl, ferroviario e urbano. Attualmente le risorse destinate alla provincia di Alessandria per il trasporto pubblico sono poche, a fronte di un ampio territorio da servire.

L'astigiano è caratterizzato da tanti piccoli paesi disseminati sul territorio e il servizio ferroviario regionale non è ritenuto sufficiente, in particolare, nel periodo estivo quando i paesi risultano completamente isolati con gravi ricadute sulle persone con disabilità. Il trasporto a chiamata è pensato in modo integrativo e non come servizio sostitutivo del trasporto pubblico per un territorio diffuso con una forte dispersione urbana. I partecipanti considerano di interesse il corridoio nord-sud che collega la Val Bormida e Canelli.

Gli attori del Quadrante chiedono che il tpl sia posto al centro delle politiche, con regole chiare e una ripartizione più equa delle risorse da destinare in maniera strutturale, certa e puntuale: la programmazione deve tenere conto delle esigenze del territorio e offrire servizi certi per le persone (adeguandosi ai cambiamenti degli orari dei lavoratori, ripristinando i servizi con la Liguria...) con mezzi puliti e orari cadenzati che rendono il tpl più appetibile. I servizi di trasporto pubblico sono fondamentali per le persone che presentano disabilità e non possono ottenere la patente di guida, pertanto, le parti sociali chiedono che siano definiti i requisiti minimi per rendere i servizi accessibili (alle informazioni e ai mezzi di trasporto) e che sia redatto il piano della mobilità per le persone con disabilità. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, risulta in corso una raccolta firme per la migliorare i collegamenti con Milano (tratta TO-AT-AL-MI), magari integrando ferro e gomma ed evitando di duplicare taluni servizi.

Per favorire lo shift modale in ambito logistico, possono essere di supporto i centri merci così come gli incentivi (ferrobonus) senza tuttavia caricare subito i costi esterni generati dai trasporti sui veicoli che spostano le merci su gomma. Citano anche la proposta di navigazione sul Po, come in Lombardia.

Per quanto riguarda le strade e la sicurezza stradale i partecipanti ritengono fondamentale il monitoraggio e la manutenzione delle infrastrutture, soprattutto per chi trasporta merci. Infine, apprezzano il corso gratuito attivato dalla Regione per i Mobility Manager, nonché la piattaforma Emma, attivata da Regione e Città metropolitana che consente ai Mobility di aziende, amministrazioni pubbliche e scuole di elaborare i dati sugli spostamenti casa, lavoro e scuola.

Quadrante Nord-Ovest. Gli intervenuti al dibattito apprezzano il telaio strutturale del Piano, integrato e organizzato a diverse scale; sottolineano l'importanza della redazione contestuale del Piano per la mobilità di persone e merci, per il quale l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2022 costituisce un importante punto di riferimento, e dell'aggiornamento del Piano Territoriale Regionale.

Nel contesto del Quadrante è determinante il ruolo di Città metropolitana di Torino, anche per gli aspetti di monitoraggio. Un piano integrato è fondamentale sia per il trasporto delle merci (i poli della logistica che devono integrarsi con diverse modalità) sia per lo spostamento dei lavoratori; per quanto riguarda quest'ultimo aspetto gli attori locali chiedono di considerare l'impatto dell'e-commerce sulle città e sui riders per le consegne a domicilio.

Segnalano la previsione della stazione ferroviaria di Susa, lungo la Torino-Lione, quale nuovo nodo rivolto alle persone progettato nell'ottica della multimodalità e dell'interscambio con il livello locale che, potenzialmente, genera un nuovo indotto di lavoro, servizi, commercio e turismo. I partecipanti chiedono di fare una scelta sul nodo di Orbassano.

I servizi di trasporto ferroviario sono ritenuti centrali per questo Quadrante, anche se lo sviluppo della rete ferroviaria è lento: il servizio ferroviario metropolitano funziona, sebbene sia necessario intervenire lungo le tratte tra Biella e Ivrea e riflettere sulla lunetta di Chivasso. Sottolineano l'opportunità di ripristinare i treni notturni a lunga percorrenza e chiedono di verificare la coerenza del piano trasporti con il Piano Industriale di RFI.

Per rilanciare il tpl gli attori locali suggeriscono l'integrazione tariffaria, la chiusura dei centri storici e la risoluzione del problema dell'accessibilità ai documenti, alle informazioni ai mezzi e ai nodi di interscambio, da parte delle persone disabili. Parte dell'attenzione va anche posta al trasporto delle persone verso i poli medici e ospedalieri (Candiolo e Ivrea), nonché ai servizi turistici che un tempo avvicinavano al mare ligure; di rilievo anche l'integrazione del trasporto tra Piemonte e Valle d'Aosta. Ribadiscono l'esigenza di monitorare gli spostamenti in bici e di integrare le informazioni disponibili relativamente alle diverse forme di spostamento. In tema stradale, si è parlato di Gronda e di Pedemontana, della costruzione del Casello di S. Bernardo (Quincinetto) e di una circonvallazione più ampia (Asse Biella – Ivrea – Quincinetto – casello S. Bernardo).

Gli stakeholder del territorio, oltre alla possibilità di inviare memorie scritte, hanno partecipato all'indagine on line "PrMoP e PrLog: azioni prioritarie al 2030", ulteriore strumento di dialogo utile per affinare la descrizione delle azioni ritenute di maggior interesse e per fornire indicazioni attuative.

Nel Report che segue sono riportati in dettaglio i contributi ricevuti.

Esiti del sondaggio on-line

18/05/2022 – 22/06/2022



INDICE

AZIONE	Contributo da indagine
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
AZIONE 17 - Coordinare i servizi interregionali (SFR e intercity)	X
AZIONE 18 - Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero	X
AZIONE 19 - Ottimizzare il trasporto pubblico locale nei Quadranti	X
AZIONE 20 - Migliorare i servizi per connettere le aree periferiche ai poli di attestamento	X
AZIONE 24 - Migliorare i servizi di trasporto rapido di massa nell'area metropolitana (SFM, metro, tram)	X
AZIONE 26 - Favorire l'interscambio di bici e micromobilità con il trasporto pubblico	X
AZIONE 35 - Rinnovare il parco mezzi destinati all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale	X
AZIONE 36 - Migliorare il sistema delle fermate del trasporto pubblico locale su strada	X
AZIONE 37 – Privilegiare i percorsi del trasporto pubblico	X
AZIONE 38 - Migliorare il controllo e certificare i servizi di trasporto pubblico locale	X
AZIONE 39 - Rafforzare i tavoli di dialogo istituzionale tra domanda e offerta	X
AZIONE 40 - Adeguare la normativa regionale per i servizi di trasporto pubblico non di linea	X
AZIONE 41 - Ridisegnare i criteri per la contribuzione del servizio di trasporto pubblico locale	X
AZIONE 42- Definire criteri e obiettivi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale	X
AZIONE 49- Adottare politiche tariffarie che favoriscano l'uso del trasporto pubblico locale e le modalità più sostenibili	X

RETE FERROVIARIA	
AZIONE 1 - Migliorare la sicurezza ferroviaria nelle stazioni e nelle intersezioni della rete con altre modalità	X
AZIONE 13 - Completare le grandi opere ferroviarie della rete TEN-T	X
AZIONE 16 - Adeguare le dotazioni infrastrutturali e tecnologiche delle reti ferroviarie	X
AZIONE 22 - Migliorare l'accessibilità ferroviaria al nodo di Torino	X
AZIONE 23 - Migliorare l'accessibilità ferroviaria al nodo di Novara	X
AZIONE 50 - Favorire il trasferimento modale da gomma a ferro per il trasporto delle merci	X
RETE CICLABILE	
AZIONE 2 - Riquilibrare e mettere in sicurezza la rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane	X
AZIONE 21- Sviluppare un sistema di ciclovie regionali per la mobilità sistematica di Quadrante e la logistica dell'ultimo miglio	X
RETE STRADALE	
AZIONE 3 - Valutare e classificare la rete stradale e risolvere le criticità	X
AZIONE 4 - Studiare la vulnerabilità e rafforzare la resilienza delle reti	X
AZIONE 14 - Completare e adeguare i corridoi stradali e migliorarne le connessioni	X
NODI PASSEGGERI E MERCI	
AZIONE 15 - Migliorare l'accessibilità agli aeroporti e interporti	X
AZIONE 25 - Valorizzare i nodi del trasporto pubblico rafforzando le connessioni intermodali	X
AZIONE 27 – Migliorare la funzionalità del sistema aeroportuale	X
AZIONE 28 – Promuovere l'uso degli interporti e dei terminal merci	X

SISTEMI INFORMATIVI	
AZIONE 5 - Monitorare l'incidentalità stradale	X
AZIONE 6 - Monitorare lo stato delle infrastrutture	X
AZIONE 29 - Implementare le banche dati del Sistema Informativo Regionale Trasporti e il Cruscotto di Monitoraggio Regionale Trasporti	X
AZIONE 30 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale della bigliettazione elettronica BIP e del trasporto pubblico locale	X
AZIONE 31 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale del traffico (Traffic Operation Center)	
AZIONE 32 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale dell'infomobilità e mobilità come servizio (MaaS)	X
AZIONE 33 - Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale della mobilità sostenibile	X
AZIONE 34 – Studiare la fattibilità di una piattaforma regionale per la logistica come servizio (LaaS)	X
AZIONE 51 – Creare un sistema strutturato di mobility management piemontese	X
SANITÀ	
AZIONE 9 - Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e prevenzione degli incidenti stradali	
AZIONE 12 - Migliorare la risposta all'emergenza e le cure sanitarie post-incidente	X
ISTRUZIONE E FORMAZIONE	
AZIONE 8 - Promuovere l'educazione permanente alla sicurezza stradale	X
AZIONE 10 - Definire i fabbisogni professionali e sviluppare i percorsi formativi per la sicurezza stradale	X
AZIONE 11 – Definire i fabbisogni e sviluppare i percorsi formativi per qualificare i lavoratori nella sicurezza stradale	X
AZIONE 54– Costruire nuove figure professionali e specializzazioni sulla mobilità sostenibile	X
AZIONE 55- Qualificare i tecnici degli enti, i progettisti e i mobility manager sulla mobilità sostenibile	X

AZIONE 68- Definire i fabbisogni professionali e sviluppare i percorsi formativi per i trasporti green e la logistica	X
AZIONE 69 - Qualificare i lavoratori e sviluppare le capacità tecniche nei processi di innovazione delle aziende di trasporto e logistica	X
AZIONE 83- Definire i fabbisogni e sviluppare i percorsi formativi per qualificare i tecnici e progettisti nello street design	X
LAVORO	
AZIONE 46- Promuovere il telelavoro e il lavoro agile	X
AZIONE 70 - Sviluppare l'occupazione e il riuso dei siti dismessi rafforzando il marketing territoriale per la logistica	X
TERRITORIO	
AZIONE 47 - Definire i criteri per la localizzazione dei poli attrattori e generatori di traffico	X
AZIONE 57 – Regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti	X
AZIONE 79 - Diffondere l'adozione dei piani di mobilità sostenibile	X
AZIONE 80 - Coordinare l'azione pubblica e le iniziative private per la logistica urbana	X
AZIONE 81 - Uniformare le norme e adottare una gestione unitaria per l'accesso ai centri urbani	X
AZIONE 82 - Rivedere gli indirizzi e i criteri di programmazione urbanistica per la mobilità urbana sostenibile	X
AMBIENTE E ENERGIA	
AZIONE 52- Incentivare l'uso di mezzi privati di trasporto alimentati con combustibili alternativi	X
AZIONE 53 - Sviluppare adeguate reti di ricarica per la mobilità elettrica e per il rifornimento dei combustibili gassosi	
AZIONE 58 - Definire i criteri per ridurre, riusare e riciclare i rifiuti generati dal sistema dei trasporti	X
COMPETITIVITÀ E INNOVAZIONE	
AZIONE 45– Digitalizzare e rendere accessibili i servizi della Pubblica Amministrazione per il cittadino e le imprese	X
AZIONE 48 - Ottimizzare la gestione logistica delle filiere produttive	X

AZIONE 59 - Promuovere la cooperazione di imprese per la logistica di corridoio	X
AZIONE 60 - Favorire lo sviluppo di progetti di logistica green di Quadrante	X
AZIONE 61 - Favorire dinamiche di clusterizzazione e la condivisione di tecnologie, capacità e risorse	X
AZIONE 62 - Sostenere l'innovazione digitale nelle imprese dei trasporti e della logistica	X
AZIONE 63 - Promuovere progetti per rafforzare l'industria e le filiere del trasporto green	X
AZIONE 64 - Sostenere le start-up e favorire le collaborazioni fra aziende per la mobilità sostenibile	X
RICERCA	
AZIONE 65 - Sostenere la ricerca e l'innovazione nella mobilità e trasporti	X
AZIONE 66 - Sostenere la ricerca applicata sul vettore idrogeno per il trasporto sostenibile	
AZIONE 67 - Attivare collaborazioni scientifiche per le policy di mobilità sostenibile	
TURISMO E CULTURA	
AZIONE 71 - Completare il sistema delle ciclovie turistiche europee e nazionali	X
AZIONE 72 - Completare e connettere la rete cicloturistica di interesse regionale	X
AZIONE 73 - Migliorare i servizi al ciclista	X
AZIONE 74 - Promuovere circuiti e itinerari turistici nei quali valorizzare infrastrutture e servizi di trasporto	X
AZIONE 75 - Favorire l'interscambio della bicicletta con il trasporto pubblico nei circuiti turistici	X
AZIONE 76 - Migliorare la sostenibilità della fruizione turistica delle acque interne	X
AZIONE 77 - Integrare le informazioni di mobilità (ITS) nei servizi digitali al turista	X
AZIONE 78 - Definire indirizzi organizzativi per elaborare i piani di accessibilità ad eventi culturali, sportivi o del tempo libero	X

COMUNICAZIONE	
AZIONE 7 - Sviluppare campagne di sicurezza stradale in accompagnamento a iniziative e utenti specifici	X
AZIONE 56- Sensibilizzare la società civile sulla mobilità sostenibile	X
POLITICHE FISCALI E DI BILANCIO	
AZIONE 43 - Adottare sistemi di tariffazione e imposte proporzionati ai costi esterni generati dai trasporti	
AZIONE 44- Studiare le modalità per alimentare fondi regionali destinati a trasporto pubblico locale, sicurezza stradale e mobilità sostenibile	X

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

17. Coordinare i servizi interregionali (SFR e Intercity)

L'assetto di trasporto pubblico ferroviario interregionale dipende da una governance complessa e articolata che coinvolge il MIMS, nel dialogo contrattuale con Trenitalia per i Servizi Intercity, e le Regioni competenti nella programmazione dei Servizi Ferroviari Regionali – SFR: l'azione intende favorire il dialogo tra soggetti e migliorare il ruolo della Regione come portavoce della domanda di mobilità espressa dal territorio; concertare adeguati livelli di integrazione, tra contratti di servizi ferroviari e con le altre modalità di trasporto, per assicurare adeguati livelli di accessibilità in tutte le aree, colmare i gap esistenti e consentire un accesso utile alle infrastrutture e ai servizi di trasporto veloce.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	Collabora con enti e istituzioni per migliorare l'accessibilità e la fruibilità del trasporto pubblico	Aumentare le possibilità di interconnessione tra il sistema ferroviario nazionale e quello regionale e locale	- monitorare il numero dei passeggeri che utilizzano il trasporto pubblico; - valutare il gradimento dei passeggeri attraverso la compilazione di sondaggi e questionari.
PARTI ECONOMICHE	Come Fondazione abbiamo già i progetti e le competenze per coordinare la riprogrammazione assistente gli uffici competenti delle varie regioni e le compagnie ferroviarie	Sono fondamentali due linee d'azione: una sul fronte del trasporto regionale andando a portare ad Alessandria e non a Voghera gli rv diretti a PC con prosecuzione Bo e An. È facilmente inseribile un lotto di almeno 4 coppie sul nodo 30 di Alessandria consentendo con il cambio ad AL il collegamento di AT e TO con la via più veloce per l'Adriatica. Si ottiene concertando la programmazione. Seconda azione è sopprimere gli intercity To-Ge e usare quelle risorse per portare i Roma - Genova a Al-At-To tramite Mims e Trenitalia	- L'azione è completa con l'ottenimento della programmazione
	Con il servizio RegioExpress ad orario cadenzato, di alta qualità tra Domodossola e Berna la Società ferroviaria contribuisce allo sviluppo dell'azione. Anche introducendo del nuovo materiale rotabile. Il materiale rotabile nuovo sarebbe pronto all'introduzione dal 2023, tuttavia manca la certificazione del veicolo per la tratta di confine da parte italiana.	Servizi regionali coordinati con il trasporto veloce. Da integrare con il servizio internazionale da e verso la Svizzera.	- Monitoraggio continuo del servizio
MONDO SCIENTIFICO	Partecipazione al Tavolo tecnico della Mobilità Sostenibile di Asti e provincia	Riattivazione dei rami ferroviari sospesi: Asti-Alba, Asti-Casale, Asti-Chivasso in primis	- Numero di km di linee riattivate, numero di stazioni/fermate ferroviarie riattivate
	Attività di studio e supporto	Coordinamento tra Mims e Regioni	- Cadenzamento dei servizi, attivazione di nuovi servizi/linee

18. Attivare tavoli di dialogo istituzionale per il trasporto transfrontaliero

L'azione intende rafforzare i tavoli tecnici, nell'ambito delle Intese e Commissioni intergovernative esistenti, e sviluppare nuovi approcci alla pianificazione transfrontaliera della mobilità basati sul rafforzamento della cooperazione istituzionale. La cooperazione nel tempo, ha favorito lo sviluppo di studi di fattibilità e consentito di sperimentare azioni pilota congiunte che oggi sono la base sulla quale consolidare un dialogo istituzionale transfrontaliero a lungo termine per il trasporto sostenibile in queste aree. Le autorità responsabili e i rispettivi soggetti gestori o attuatori devono operare in modo coordinato per promuovere l'uso della ferrovia, ove esiste, per il trasporto sostenibile delle merci e del trasporto pubblico come alternativa agli spostamenti individuali su strada.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro per suggerire le azioni più idonee per migliorare l'accessibilità e la fruibilità del trasporto transfrontaliero	Istituire tavoli di lavoro transfrontalieri	- Monitorare il numero dei passeggeri che utilizzano il trasporto transfrontaliero; - valutare l'indice di gradimento dei passeggeri attraverso sondaggi e questionari.
	La Fondazione offre bozze progettuali e capacità di coordinamento enti diversi.	Favorire l'uso dell'asse del Sempione per i treni eurocity e merci secondo il percorso Sempione - NOVARA - Alessandria - Genova. Ripristinare e offrire i percorsi alternativi della rete completare alle compagnie	- Riscontrando l'inserimento in orario di convogli sul percorso indicato; - riscontrando l'apertura dei cantieri laddove la rete completare è ancora deficitaria

PARTI ECONOMICHE	Con il servizio RegioExpress ad orario cadenzato, durante gli orari di punta ogni ora, di alta qualità tra Domodossola e il Vallese, la Società ferroviaria contribuisce allo sviluppo dell'azione. Tuttavia la capacità e lo stato attuale dell'infrastruttura non consentono di ampliare il servizio attuale. Per questo motivo durante l'alta stagione e le fasce orarie critiche i treni sono sovraffollati.	Sostegno e finanziamento del trasporto pubblico transfrontaliero, anche a livello normativo (certificazione di veicoli, norme amministrative come monitoraggi, imposte ecc.) tra l'Italia e la Svizzera.	- Monitoraggio continuo del servizio.
------------------	--	--	---------------------------------------

19. Ottimizzare il trasporto pubblico locale nei Quadranti

L'azione intende operare la riprogrammazione dei servizi esistenti nell'ambito di ogni Quadrante per realizzare un sistema semplice, gerarchizzato ed integrato, efficace ed efficiente, per rispondere alla domanda di spostamento tra poli e nei bacini di mobilità e per meglio connettere i Quadranti ai corridoi veloci. L'offerta ferroviaria va considerata come elemento fisso in base al quale integrare i servizi su gomma. I differenti vettori che gestiscono diverse tratte del servizio e l'integrazione tariffaria (diverse tariffe) sono anche fattori che devono essere oggetto di un'attenta riprogrammazione perché spesso limitano l'utente nell'uso dei servizi di trasporto pubblico o innescano forme di "concorrenza" tra servizi finanziati dallo stesso ente pubblico. I parametri qualitativi e gli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi sono definiti nel Programma Triennale del Trasporto Pubblico Locale, vengono recepiti nei contratti di servizio, conseguenti alle nuove gare, e sono oggetto di monitoraggio, controllo e vigilanza.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro per studiare soluzioni di accessibilità dei mezzi pubblici e delle infrastrutture	Migliorare i sistemi di interconnessione tra i vari servizi	- Monitorare il numero dei passeggeri che utilizzano il trasporto integrato; - valutare l'indice di gradimento dei passeggeri attraverso sondaggi e questionari.
	Tavoli di quadrante ed incontri specifici con AMP /TRENITALIA (Ass Trasporti Regione Piemonte mai risposto alle nostre richieste di essere convocati)	Potenziare i collegamenti sulle linee di collegamento tra i capoluoghi di provincia con Torino e Milano	- Più corse ferroviarie attive vs 2022
	Provando a rilevare i bisogni delle fasce più fragili in occasione degli incontri di sostegno sociale per poi proporre ad eventuali nuclei di regia di sistema locale o soggetti in grado di connettere la rilevazione con chi gestisce governance dei processi	L'interconnessione fattuale tra vettori di vario genere, intercettando la traiettorie longitudinali non necessariamente transitanti per il centro di riferimento territoriale, quale la città "capoluogo" provinciale o di quadrante.	- Facilitazione degli spostamenti per almeno il 40% di persone in più tra quelle che in precedenza hanno individuato la carenza
PARTI ECONOMICHE	Partecipazione in veste consultiva ai tavoli funzionali alla messa in opera di quanto sopra descritto con fornitura di dati tecnico-economici relativi ai servizi eserciti.	La riprogrammazione dei servizi di TPL nei quadranti richiede che la Regione proceda finalmente alla: - definizione dei "servizi minimi" di cui all'art. 16 del D. Lgs. 422/1997 e agli art. 1 bis e 3 comma 2 della LR. 1/2000, nel rispetto di criteri di uniformità sul territorio; - conseguente ridefinizione dell'entità e dei criteri di ripartizione fra i territori delle risorse per il finanziamento dei servizi. Per approfondimenti si veda ns. prot. n. 58 DG del 10/06/2022*	- In prima istanza, verifica dell'inserimento nel PTS 2022-2024 della definizione dei servizi minimi e dei criteri oggettivi di ripartizione delle risorse per il loro finanziamento sulla base di condizioni di uniformità fra i territori. - Verifica finale di effettiva attuazione della misura.
	Riorganizzando il proprio servizio in funzione di una rete efficiente ed efficace	Un profondo coordinamento tra i vari contratti di servizio che deve essere garantito da AMP/REGIONE	- Aumento del numero di passeggeri e aumento del livello di soddisfazione
	La Fondazione oltre alla capacità progettuale è sintesi degli enti locali intermedi coinvolti	Riavviare una programmazione su base provinciale e precisamente sui reali ambiti dei diversi sistemi socioeconomici piemontesi	- Con i risultati nella programmazione e l'avvio del ripristino del sistema gestionale della Provincia.
MONDO SCIENTIFICO	Con il servizio RegioExpress ad orario cadenzato, di alta qualità tra Domodossola e Berna la Società ferroviaria contribuisce allo sviluppo dell'azione. Anche introducendo del nuovo materiale rotabile. Il materiale rotabile nuovo sarebbe pronto all'introduzione dal 2023, tuttavia manca la certificazione del veicolo per la tratta di confine da parte italiana.	Servizi regionali coordinati con il trasporto veloce. Da integrare con il servizio internazionale da e verso la Svizzera.	- Monitoraggio continuo del servizio
	Attività di studio e supporto	Analisi della domanda di mobilità, revisione dell'offerta di tpl, definizione di una nuova governance, risorse correnti certe	- aumento dei passeggeri di tpl in tutti i quadranti; - riequilibrio tra i quadranti
	Partecipazione al Tavolo tecnico della Mobilità Sostenibile di Asti e provincia	Riattivazione dei rami ferroviari sospesi: Asti-Alba, Asti-Casale, Asti-Chivasso in primis	- Numero di km di linee riattivate; - numero di stazioni/fermate ferroviarie riattivate

Nota*:

Nel PTS 2016-2018 la Regione Piemonte aveva espressamente riconosciuto l'assenza di criteri oggettivi di ripartizione, fra i bacini e gli Enti soggetti di delega a livello regionale, delle risorse destinate al finanziamento dei servizi di TPL, ed aveva assunto specifico impegno a porvi rimedio.

Si legge infatti nel citato PTS 2016-2018:

"Si evidenzia la necessità di superare il criterio di ripartizione delle risorse basata sulla spesa storica e pervenire ad una ripartizione delle risorse fondata su criteri oggettivi, basati su dati riconosciuti, quali ISTAT, e su indagini della domanda di trasporto (quali IMQ 2013 e futura IMQ 2018 da lanciare nel 2017) e definiti in maniera condivisa con i territori secondo quanto indicato al successivo paragrafo 7. Discussioni in merito sono state avviate presso gli organi istituzionali (Consiglio di Amministrazione, Assemblee di Bacino) e presso gli organi tecnici (Comitato Tecnico, Commissioni Tecniche di Bacino) dell'Agenzia; lo stato dell'arte è descritto nel successivo paragrafo 8. Parimenti si evidenzia l'esigenza di pervenire ad una nuova definizione (univoca, basata su criteri oggettivi e grandezze misurabili delle quali assumere valori da fonte certificata) della quantificazione dei servizi minimi di cui all'art. 1 bis e all'art. 3 comma 2 della LR. 1/2000. A questa definizione si dovrà pervenire in maniera condivisa con i territori secondo quanto indicato al successivo paragrafo 7. [...]

Per ragioni di sincronismo con le scadenze delle procedure amministrative necessarie e con le scadenze dei Contratti di Servizio in essere, le ripartizioni ricalcolate con i nuovi criteri non potranno verosimilmente essere applicate in corso di vigenza del presente Programma Triennale 2016-2018. Tuttavia i nuovi criteri dovranno ispirare il successivo Programma Triennale dei Servizi 2019-2021 nel quale le ripartizioni delle risorse dovranno risultare coerenti con la quantificazione dei servizi minimi secondo la nuova definizione."

E tuttavia, il PTS 2019-2021 è venuto meno ai suddetti impegni perpetuando la mancata definizione dei "servizi minimi" di cui all'art. 16 del D. Lgs. 422/1997.

Art. 16. Servizi minimi

I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- o dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- o del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- o della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali;
- o delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini [...]

Art. 20. Norme finanziarie

Ogni regione, in relazione ai servizi minimi definiti ai sensi dell'articolo 16, ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisce annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite ai sensi del presente decreto. [...]

Si intende che, in base al dettato normativo vigente, la quantità di servizi minimi definiti per soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini determina l'entità del fondo regionale destinato al loro finanziamento.

Nel PTS 2019-2021 (e parimenti nella recente "Relazione sugli Affidamenti dei Servizi di TPL - Anno 2021" redatta da A.M.P. ai sensi dell'Articolo 7 del Regolamento CE 1370/2007 e delle Delibere ART n. 48/2017 e 154/2019), al contrario, si prospetta il principio inverso secondo il quale l'entità delle risorse disponibili e la loro ripartizione fra i bacini su base "storica", determina il livello dei servizi minimi; in altre parole, secondo il PTS 2019-2021 i servizi minimi non sono quelli che soddisfano le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini secondo criteri di uniformità su base territoriale, come previsto dalle norme, bensì quelli che ci si può permettere con le risorse disponibili (per giunta stabilite immutabili per singolo bacino).

Tale impostazione, non conforme alle norme, va necessariamente superata attraverso un procedimento (che dovrebbe concretizzarsi imminente) volto finalmente a:

- o definire i servizi minimi che soddisfano le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini secondo criteri di piena uniformità sui territori, ai sensi dell'art. 16 del D. Lgs. 422/1997;
- o quantificare le risorse regionali necessarie per il loro finanziamento secondo i criteri previsti dalle norme (Reg. CE 1370/2007) ripartendole in modo da garantire gli equilibri economici di tutti gli affidamenti;
- o ove un'oggettiva carenza complessiva di risorse implicasse una limitazione nell'erogazione dei servizi minimi, tale limitazione deve comunque essere attuata secondo criteri di uniformità sui territori garantendo in ogni caso gli equilibri economici degli affidamenti.

20. Migliorare i servizi per connettere le aree periferiche ai poli di attestamento

L'azione intende individuare le aree che, applicando i criteri del dettato normativo (Delibera Autorità di Regolazione Trasporti 48/2017), sono caratterizzate da significative situazioni di mobilità di ridotta/rarefatta entità e che richiedono una qualche forma di intervento pubblico compensativa; individuare i poli di attestamento per l'interscambio con i servizi trasporto pubblico locale di linea. Inoltre l'azione propone di definire la tipologia di servizi più adeguata alle diverse aree basata su un ridisegno della rete di servizi del Quadrante (Bacino) e di individuare alternative di contributo nel caso detti servizi non rientrino nei servizi di trasporto locale.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	La città di Rivoli paga una quota di trasporto pubblico alla AMP e costantemente monitora le richieste dei cittadini e le trasmette in AMP	Aumentare i servizi di TPL tra le fermate attuali FS, Metro verso le zone meno servite	- Soddisfazione degli utenti; - Numero di fermate e di linee aumentate
PARTI SOCIALI	Coinvolgere la popolazione delle aree periferiche per valutare le loro necessità	Valutare soluzioni di trasporto per raggiungere le aree periferiche	- Monitorare il numero dei passeggeri che utilizzano il sistema di trasporto periferico; - valutare l'indice di gradimento dei passeggeri attraverso sondaggi e questionari
	Collaborare alla redazione dei reticoli territoriali e delle direttrici prioritarie in base alla conoscenza del bisogno e delle aspirazioni dei soggetti fruitori più fragilizzati	Definire una rete di aree di attestamento che abbia attenzione anche ai poli di salute, ai luoghi di cura, ai servizi socio-assistenziali del territorio	-Mantenimento dei servizi di connessione nel tempo e non solamente legati a situazioni immediate o contingenti; - Effettiva fruibilità del percorso ai soggetti più fragili in termini di mobilità, di conoscenza, di strumentazione cognitiva

TPL

	Tavoli di quadrante ed incontri specifici con AMP /TRENITALIA	Potenziare i collegamenti sulle linee di collegamento tra i capoluoghi di provincia con Torino e Milano	- Più corse ferroviarie attive vs 2022
PARTI ECONOMICHE	Capacità progettuale e coordinamento enti diversi	È fondamentale che le Province in sinergia con i Comuni riprendano il ruolo di programmazione	- Ottenimento programmazione
	Attività nell'ambito del progetto Interreg TVA, si cerca di integrare gli orari nell'orario online internazionale e coordinare gli orari tra i vari operatori.	Servizi regionali coordinati con il trasporto veloce. Da integrare con il servizio internazionale da e verso la Svizzera. I collegamenti nei nodi come quello di Domodossola è fondamentale e dovrebbe essere sistematico.	- Monitoraggio continuo del servizio
MONDO SCIENTIFICO	Partecipazione al Tavolo tecnico della Mobilità Sostenibile di Asti e provincia	Riattivazione dei rami ferroviari sospesi: Asti-Alba, Asti-Casale, Asti-Chivasso in primis	- Numero di km di linee riattivate; - Numero di stazioni/fermate ferroviarie riattivate

24. Migliorare i servizi di trasporto rapido di massa nell'area Metropolitana (SFM, metro, tram)

L'azione riguarda la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale a livello metropolitano: nei prossimi anni è prevista l'implementazione del sistema di forza (attivazione di ulteriori linee SFM e l'apertura di ulteriori stazioni interne ed esterne al nodo di Torino; il completamento e prolungamento della Metro -Linea 1 nonché l'avvio dei lavori della Linea 2; interventi per il miglioramento delle prestazioni delle linee tranviarie) e il buon funzionamento del sistema complessivo implica vedere l'integrazione delle linee extraurbane, suburbane e urbane con il sistema di forza, il sistema di nodi e attestamenti di interscambio per migliorare il livello di servizio di sistema (integrazione oraria, qualità e comfort, tempi di viaggio). I problemi di tipo tariffario, legati alla presenza di vettori diversi e di titoli non integrati in alcune aree, possono essere risolti attraverso l'applicazione della tariffa regionale pay-per-use o credito trasporti.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Partecipiamo ai tavoli tecnici per la realizzazione del progetto, contribuendo con la conoscenza del territorio, delle reti, e di quanto utile per migliorare la progettualità in fase definitiva del progetto della prima tratta di prolungamento della metro	Proseguire la linea 1 della metro fino almeno in piazza Martiri e proseguirla in seguito fino alla fine centro abitato direzione Susa	- Realizzazione del progetto ed avvio dei lavori di costruzione del primo tratto di prolungamento fino a piazza Martiri
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro per suggerire soluzioni per l'accessibilità e la fruibilità del sistema di trasporto	Pensare a nuove opportunità di interscambio	- Valutare l'indice di gradimento dei passeggeri attraverso sondaggi e questionari
PARTI ECONOMICHE	Capacità progettuale e coordinamento	Superare l'attuale disciplina e costituire tavoli di programmazione	- successo si programmazione
MONDO SCIENTIFICO	Partecipazione al Tavolo tecnico della Mobilità Sostenibile di Asti e provincia	Intensificare e migliorare i servizi	- Numero di fermate e frequenza dei passaggi
	Monitoraggio delle tempistiche	Tempistiche rispettate degli interventi infrastrutturali	- Completamento interventi infrastrutturali, - Adozione da parte di tutte le aziende del BIP

26. Favorire l'interscambio di bici e micromobilità con il trasporto pubblico

L'azione si propone di intervenire per l'interscambio tra bicicletta ed il sistema ferro e per l'interscambio tra bicicletta ed il sistema del trasporto extraurbano (gomma e navigazione). Per ciascuna tipologia di nodo (ferroviario, movicentro, fermata tpi) si intende eseguire censimenti rispetto allo stato dell'offerta, classificare i nodi in livelli, individuare per ogni livello soluzioni "standardizzate", quantificare le risorse necessarie per l'adeguamento (prefattibilità). Il Piano regionale della Mobilità Ciclistica in attuazione della L. n.2/2018 e le Linee Guida tecniche sono il riferimento tecnico aggiornato per intervenire. La realizzazione di un sistema intermodale tra le biciclette ed il trasporto pubblico richiede un lavoro complesso: l'interscambio con la bicicletta deve essere reso semplice ed intuitivo, dal momento della partenza fino all'arrivo, garantendo una percorribilità in bicicletta da e verso il nodo sicura, confortevole e con chiara segnalazione. Presso i nodi deve essere possibile parcheggiare la propria bicicletta grazie a soluzioni facilmente accessibili, che garantiscano un ricovero sicuro e, ove necessario, prolungato nel tempo limitando i disagi dovuti alle "rotture di carico" tra un passaggio di mezzo all'altro. Il pendolare deve aver accesso a servizi dedicati come ciclofficina, servizi in sharing tarati in funzione dell'importanza strategica del nodo; in alcuni casi, si deve consentire la possibilità di trasporto della bicicletta sul tpi attraverso soluzioni concordate con gli operatori.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	L'ufficio progettazione e reti, partecipa a tutte le progettazioni di percorsi ciclabili in sede stradale e sede propria	Realizzare piste ciclabili in ambito urbano, creando dove possibile percorsi in sede propria, e adattando le linee guida dove non si riesca diversamente	- Numero di km di piste ciclabili realizzate
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro	Prevedere adeguati stalli di parcheggio per le biciclette nei pressi dei terminale di interscambio	- Sondaggi e questionari
PARTI ECONOMICHE	Capacità progettuale e di coordinamento	Avviare tavoli di concertazione province e comuni adattando gli ambiti di programmazione ai tessuti socioeconomici anche favorendo conurbazioni.	- Progettazione e tavoli per progettazione

MONDO SCIENTIFICO	Partecipazione al Tavolo tecnico della Mobilità Sostenibile di Asti e provincia	Riattivazione dei rami ferroviari sospesi e implementazione della rete ciclabile con realizzazione di corsie ciclabili al posto delle piste ciclabili per raggiungere le stazioni ferroviarie	- Numero di stazioni/fermate ferroviarie raggiunte dalla rete ciclabile
	Attività di studio	Interventi nei parcheggi di interscambio delle stazioni, rinnovo del materiale rotabile	- numero di nodi di interscambio nelle stazioni; - numero posti bici sui treni; - servizi di bike sharing attivati

35. Rinnovare il parco mezzi destinati all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale (autobus, treni, natanti)

L'azione si propone di dare attuazione ai programmi di rinnovo, coinvolge tutti i soggetti preposti ai diversi processi e deve consentire il contestuale svolgimento dei servizi di tpl che va erogato anche nelle more del completamento del passaggio alle nuove tecnologie. Le circostanze di intervento sono differenti per tipologia di mezzo (parco automobilistico-autobus; parco rotabile-treni). Occorre programmare anche il rinnovo della flotta dei natanti dedicati ai servizi di navigazione in una prospettiva di transizione all'elettrico, o a soluzioni ibride oltre a contenere le emissioni inquinanti, e per offrire un servizio più efficiente e confortevole agli utenti (riduzione di rumore, vibrazioni e fumi di scarico). La sfida sarà quella di organizzare la programmazione e l'esecuzione di piani operativi che rispettino i tempi previsti dal finanziamento e, quindi, sarà necessario sondare anche l'industria e i fornitori per capire i tempi di esecuzione delle forniture.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Richieste alla AMP, convenzioni con enti di energia elettrica privati per la costruzione delle colonnine	Sostituire i mezzi con altri elettrici, costruire colonnine per la ricarica elettrica a ricarica con pannelli solari utilizzando le coperture delle pensiline	- Numero di colonnine realizzate sul territorio, per la ricarica - Aumento del numero dei mezzi elettrici per il trasporto PL
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro per suggerire soluzioni che migliorino l'accessibilità dei nuovi mezzi	Rinnovare il parco mezzi al fine di introdurre mezzi più accessibili alle persone con disabilità	- Valutare l'indice di gradimento dei passeggeri attraverso sondaggi e questionari
PARTI ECONOMICHE	Autofinanziamento della parte residua di acquisto	Messa a disposizione delle risorse, celerità nell'erogazione dei contributi, pianificazioni multiperiodo (almeno decennale) degli investimenti	- Età media dei veicoli
	Capacità progettuale e di coordinamento	È prioritaria l'implementazione del parco Iroma dello spostamento	- Programmazione e nuovi servizi
MONDO SCIENTIFICO	Partecipazione al Tavolo tecnico della Mobilità Sostenibile di Asti e provincia	Privilegiare treni per tratte extraurbane rispetto al trasporto su gomma	- Numero di km di servizio sostitutivo (con autobus) dismessi
	Monitoraggio	Utilizzo fondi PNRR e PNC	- Riduzione età parco mezzi

36. Migliorare il sistema delle fermate del trasporto pubblico locale su gomma

L'azione si propone di valutare lo stato delle fermate del trasporto pubblico su strada e le necessità d'intervento. Il sistema di tpl regionale di linea si avvale di un rilevante numero collocate in contesti viari eterogenei, per le quali occorre aggiornare la Banca Dati regionale, individuando il posizionamento geografico e gli elementi caratterizzanti la fermata (pensilina, panchina, informazioni). La riprogrammazione dell'assetto dei servizi sarà occasione per classificare le fermate (a seconda della loro funzione nella rete gerarchica e integrata), definire linee guida (standard infrastrutturali e di qualità da raggiungere progressivamente), stabilire una procedura di programmazione degli interventi di adeguamento e manutenzione. Vista la numerosità delle fermate, l'azione di miglioramento sarà graduale al fine di contenere gli impatti economici. Inoltre, occorre sviluppare un piano di manutenzione per le fermate già realizzate o adeguate in modo da garantire il mantenimento degli standard raggiunti e il continuo aggiornamento della Banca Dati regionale.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Verifica la disponibilità e costi di aziende partecipate del settore che possono monitorare la attuale situazione e migliorare le richieste	Realizzare fermate a richiesta tramite app	- Numero di fermate a richiesta realizzate
PARTI SOCIALI	Cooperare alla segnalazione delle necessità in base ai feed back ricevuti nei centri di servizio per le fragilità sociali	Approntare un piano di manutenzioni ordinarie e di monitoraggio continuativo della situazione di fatto, con programmazione di interventi programmati su rifacimenti e miglioramenti nelle tratte meno in passato sostenute	- Manutenimento e sviluppo della iniziativa nel corso di tutto il periodo in azione, rispettando una tabella di marcia precedentemente redatta
	Può partecipare a tavoli di lavoro per suggerire le zone su cui intervenire nel breve e medio periodo	Migliorare l'accessibilità delle fermate in zone periferiche	- Misurare l'indice di gradimento dei passeggeri attraverso questionari e sondaggi
PARTI ECONOMICHE	Adeguandosi alla gestione centralizzata	Centralizzazione del database fermate ed unificazione dei nodi/codici	- Identificazione chiara e netta di tutte le fermate della rete
	Bozza progettuale e coordinamenti	Censimento delle fermate e adottare un sistema standard modello Svizzera	- Avvio della programmazione

TPL

MONDO SCIENTIFICO	Partecipazione al Tavolo tecnico della Mobilità Sostenibile di Asti e provincia	Istituire un servizio integrato per collegare le stazioni/fermate ferroviarie con le aree più periferiche	- Percentuale di frazioni/località raggiunte sul totale delle frazioni in provincia
	Studi e monitoraggio	Costruzione di un sistema informativo sulle fermate con gli enti locali	- Miglioramento dell'assetto del tpl - Maggiore sicurezza dell'assetto delle fermate e soddisfazione degli utenti

37. Privilegiare i percorsi del trasporto pubblico

L'azione intende migliorare l'attrattiva del tpl assicurandone il corretto funzionamento mediante un diverso uso dello spazio stradale: la riprogrammazione dei servizi (extraurbani e urbani) deve integrarsi con le scelte di urbanistica locale e adottare tecniche di pianificazione dei trasporti "road diet" in un'ottica di area vasta per limitare le capacità di circolazione per i veicoli motorizzati privati e aumentare gli spazi a disposizione per gli altri utenti della strada. Le vie preferenziali e le priorità semaforica possono aumentare velocità e puntualità degli autobus non solo negli ambiti urbani ma anche sulle direttrici di penetrazione negli ambiti più congestionati.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Difficilmente realizzabile per la difficoltà politica di rinunciare a parcheggi pubblici e viabilità a doppio senso che penalizzano attività commerciali	Realizzare percorsi dedicati al passaggio dei mezzi pubblici	- Verifica dei tempi di percorribilità e miglioramento del traffico con la riduzione delle vetture in transito
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro per studiare soluzioni che rendano maggiormente appetibile il trasporto pubblico per le persone con disabilità	Migliorare l'accessibilità e la fruibilità del trasporto pubblico locale al fine di farlo diventare una valida alternativa all'auto privata	- Sondaggi e questionari
PARTI ECONOMICHE	Capacità di bozza progettuale e coordinamento	Avviare studi di BRT e tramvie	- Inizio della programmazione
MONDO SCIENTIFICO	Partecipazione al Tavolo tecnico della Mobilità Sostenibile di Asti e provincia	Integrare una rete di autobus, treno e bicicletta privilegiando treno e bicicletta	- Percentuale di frazioni/località raggiunte sul totale delle frazioni in provincia
	Partecipazione ai tavoli di coordinamento	Coordinamento con gli enti locali e con i settori urbanistica	- Aumento della velocità commerciale del tpl

38. Migliorare il controllo e certificare i servizi di trasporto pubblico locale

L'azione si propone il "riordino" delle attività di controllo, monitoraggio e vigilanza sui servizi di tpl. Questo richiede un processo evolutivo che si sostanzia nella produzione di linee guida e interventi di adeguamento normativo volti a definire i "tipi di qualità" (obiettivi da raggiungere e sistemi di misura da applicare) per il tpl in Piemonte, aggiornare i processi (ruoli e responsabilità) per misurare le prestazioni dei servizi oggetto di contratto, migliorare le indagini per misurare la soddisfazione del cliente. Oltre a valutare la qualità erogata occorre anche dotarsi di standard legati alle aspettative implicite ed esplicite del cliente, valutarne la percezione ed attuare azioni per migliorare gli affidamenti e ridurre il divario tra la qualità erogata, qualità attesa e qualità percepita dagli utenti.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Rileviamo le osservazioni delle criticità formulate da parte dei cittadini e le trasmettiamo ad AMP e GTT	Rendere noti i risultati agli enti degli orari dei percorsi con i discostamenti	- Verifica dei risultati ottenuti tramite accesso ad un portale dedicato; - Riduzione delle lamentele dei cittadini
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro per studiare soluzioni ottimali per i meccanismi di controllo	Aumentare i controlli, prevedere meccanismi sanzionatori, prevedere sistemi di segnalazioni delle criticità da parte dei passeggeri	- Misurare gli esiti dei risultati delle azioni di controllo
PARTI ECONOMICHE	Adeguandosi alla nuova piattaforma	Ridurre il numero di piattaforme realizzate dagli Enti legate alla consuntivazione dei dati e realizzarne una unica che eviti la ridondanza di trasmissione di molteplici dati	- Ottenimento di indicatori unici e confrontabili
	Capacità progettuale e coordinamento enti	È fondamentale una campagna di diffusione degli orari e della rete	- Nuova programmazione e completamento del sistema informativo
	Monitoraggio per la Svizzera.	Per quanto riguarda il TPL internazionale è fondamentale creare un sistema di monitoraggio molto semplice e compatibile con i dati rilevati per lo stato dove l'azienda di trasporto ha la sede.	- Compatibilità del monitoraggio con il rilevamento dati in Svizzera.
MONDO SCIENTIFICO	Metodologia del debito informativo	Attuazione del SIRT	- Sistema di monitoraggio condiviso tra regione, agenzia e gestori tpl

39. Rafforzare i tavoli di dialogo istituzionale tra domanda e offerta

L'azione si propone di consolidare, a supporto della riprogrammazione dei servizi, tavoli di dialogo tra domanda e offerta a partire dalle sedi istituzionale esistenti (Assemblee di Bacino). L'utenza nelle sue molteplici forme rappresentative (consumatori e pendolari; mobility manager, aziendali e scolastici; associazioni a tutela della disabilità; associazioni di comuni in aree a domanda debole) può assumere un significativo ruolo di partecipazione attiva al processo di miglioramento dei servizi medesimi e di verifica dei contenuti contrattuali: a partire dai dati storici, il dialogo con le rappresentanze degli utenti a livello di bacino può fattivamente contribuire a definire una cornice comune di "servizi minimi" in grado di adeguarsi alle specificità dei singoli bacini senza dimenticare le aree a domanda debole.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Si ha molta difficoltà a partecipare ai tavoli tecnici convocati con minimo anticipo	Convocazione di tavoli tecnici a supporto di comuni, aziende del territorio, scuole, supermercati ecc...	- Con l'accoglimento di proposte e suggerimenti concreti
PARTI SOCIALI	Agevolare la partecipazione alle assemblee di persone in condizione di fragilità, direttamente o per sorta di rappresentanza	Dare forma ai tavoli di confronto con bacini non troppo estesi, iniziando dalle aree più lontane e meno connesse	Continuità dell'iniziativa perlomeno per tutto il periodo del piano
	Può partecipare a tavoli di coprogrammazione e coprogettazione al fine di studiare soluzioni che rispondano alle reali esigenze dell'utenza	Istituire tavoli di confronto al fine di far partecipare in modo attivo l'utenza	- Sondaggi e questionari
PARTI ECONOMICHE	Capacità di programmazione e colmo di informazioni	È l'offerta che crea la domanda	- Attraverso l'efficienza raggiunta
	Disponibilità di partecipare.	Utile alla pianificazione del servizio integrato.	- Miglioramenti nella pianificazione del servizio integrato. - Servizio sistematico rivolto all'utenza.
MONDO SCIENTIFICO	Partecipazione al Tavolo tecnico della Mobilità Sostenibile di Asti e provincia	Coordinamento tra tavoli tecnici e amministrazione pubblica	- Numero di incontri annui
	Partecipazione ai tavoli	Istituzionalizzazione di un tavolo e calendarizzazione eventi (almeno un paio all'anno)	- Customer satisfaction dell'utenza

40. Adeguare la normativa regionale per i servizi di trasporto pubblico non di linea

L'azione intende accompagnare, con i necessari adeguamenti normativi di rango regionale, le evoluzioni del settore in conseguenza di interventi normativi nazionali, dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti o dei Ministeri competenti. Nel dialogo con gli Enti Locali competenti e gli stakeholders del settore sono parimenti da valutare altri eventuali interventi regolatori coerenti con le politiche regionali interessate.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	Suggerire il coordinamento delle normative di diverso rango	Adeguare la normativa regionale a quella nazionale e internazionale in tema di trasporti	- Verificare la corretta applicazione delle norme
	Comunicazione della cosa verso enti ecclesiastici collegati	Edizione o riedizione di una newsletter dedicata	- Divulgazione uniforme delle conoscenze
PARTI ECONOMICHE	Capacità progettuale e di coordinamento	Liberalizzare completamente le licenze	- Programmazione
MONDO SCIENTIFICO	Benchmark legislazione altre regioni e analisi regolamentazione	Azione politica, modifica legge 1 del 2000	- Nuovo quadro legislativo

41. Ridisegnare i criteri per la contribuzione del servizio di trasporto pubblico locale

L'azione intende intervenire a livello locale per allinearsi al processo di riordino nazionale: Regione e Agenzia della Mobilità Piemontese, con la riprogrammazione dei servizi, possono ottimizzare l'uso delle risorse di parte corrente "storicamente" assegnate, verificare la coerenza del livello del servizio erogato con la quota istituzionale del finanziamento assegnata, produrre l'incremento qualitativo e quantitativo dei servizi prodotti (offerta più attraente per la domanda potenziale; sviluppo infrastrutturale e dei parchi mezzi del settore) e ridurre progressivamente i divari territoriali. Il riferimento da utilizzare per l'efficienza della spesa e per premialità/penalità alle risorse assegnate sono i due indicatori consolidati a livello nazionale (DL n.95/2012, articolo 16 bis): il rapporto ricavi da traffico/costi operativi del servizio (da rideterminare in relazione alle caratteristiche delle aree interessate all'offerta di servizi) e il costo standard (per differenti tipologie di servizi, come "base" per il ricorso al mercato e massimo riconoscibile per il servizio prestato).

TPL

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	Verifiche e controlli	Non concedere contributi alle aziende che non garantiscono l'accessibilità del sistema di trasporto	- Verificare il rispetto dei criteri per la ripartizione delle risorse
	Disponibilità a confronti per inserire nel dialogo elementi di contorno di tipo sociale	Partire dall'analisi delle reali possibilità di sostenere il costo sia da parte dei territori che delle persone in maggiore fragilità	- Arrivare ad un vero programma di modifica
PARTI ECONOMICHE	Partecipazione in veste consultiva ai tavoli funzionali alla messa in opera di quanto sopra descritto con fornitura di dati tecnico-economici relativi ai servizi eserciti.	Risulta prioritaria la necessità di eliminare gli attuali "divari territoriali" (paesi ad esempio nelle differenze sussistenti fra i territori provinciali nel valore del finanziamento per abitante). In proposito si possono riproporre le considerazioni già espresse in relazione all'Azione n. 19. Per approfondimenti si veda ns. prot. n. 58 DG del 10/06/2022*.	- In prima istanza, verifica dell'inserimento nel PTS 2022-2024 della definizione dei servizi minimi e dei criteri oggetto di ripartizione delle risorse per il loro finanziamento sulla base di condizioni di uniformità fra i territori. - Verifica finale di effettiva attuazione della misura (riduzione dei divari territoriali attraverso la valutazione di opportuni indicatori)
	Capacità di coordinamento e rappresentanza degli enti	Ambiti socioeconomici e non confini amministrative	- Programmazione
	Continua ottimizzazione delle risorse e del servizio.	E' giusto ottimizzare l'uso delle risorse. Tuttavia ai criteri di premialità/penalità va aggiunto anche il criterio della sistematicità dell'offerta (più facile da integrare, più facile da ricordare per l'utenza).	- Monitoraggio offerta/costi/ricavi.
MONDO SCIENTIFICO	Definizione degli indicatori, studi della domanda potenziale	Costruire un sistema di pesi che tenga conto anche della dispersione della popolazione e del policentrismo	- Incremento delle risorse per i quadranti oggi penalizzati; - Incremento dei passeggeri

Nota*:

Nel PTS 2016-2018 la Regione Piemonte aveva espressamente riconosciuto l'assenza di criteri oggettivi di ripartizione, fra i bacini e gli Enti soggetti di delega a livello regionale, delle risorse destinate al finanziamento dei servizi di TPL, ed aveva assunto specifico impegno a porvi rimedio.

Si legge infatti nel citato PTS 2016-2018:

"Si evidenzia la necessità di superare il criterio di ripartizione delle risorse basata sulla spesa storica e pervenire ad una ripartizione delle risorse fondata su criteri oggettivi, basati su dati riconosciuti, quali ISTAT, e su indagini della domanda di trasporto (quali IMQ 2013 e futura IMQ 2018 da lanciare nel 2017) e definiti in maniera condivisa con i territori secondo quanto indicato al successivo paragrafo 7. Discussioni in merito sono state avviate presso gli organi istituzionali (Consiglio di Amministrazione, Assemblee di Bacino) e presso gli organi tecnici (Comitato Tecnico, Commissioni Tecniche di Bacino) dell'Agenzia; lo stato dell'arte è descritto nel successivo paragrafo 8.

Parimenti si evidenzia l'esigenza di pervenire ad una nuova definizione (univoca, basata su criteri oggettivi e grandezze misurabili delle quali assumere valori da fonte certificata) della quantificazione dei servizi minimi di cui all'art. 1 bis e all'art. 3 comma 2 della LR. 1/2000. A questa definizione si dovrà pervenire in maniera condivisa con i territori secondo quanto indicato al successivo paragrafo 7. [...]

Per ragioni di sincronismo con le scadenze delle procedure amministrative necessarie e con le scadenze dei Contratti di Servizio in essere, le ripartizioni ricalcolate con i nuovi criteri non potranno verosimilmente essere applicate in corso di vigenza del presente Programma Triennale 2016-2018. Tuttavia i nuovi criteri dovranno ispirare il successivo Programma Triennale dei Servizi 2019-2021 nel quale le ripartizioni delle risorse dovranno risultare coerenti con la quantificazione dei servizi minimi secondo la nuova definizione."

E tuttavia, il PTS 2019-2021 è venuto meno ai suddetti impegni perpetuando la mancata definizione dei "servizi minimi" di cui all'art. 16 del D. Lgs. 422/1997.

Art. 16. Servizi minimi

I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- o dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- o del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- o della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali;
- o delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini [...]

Art. 20. Norme finanziarie

Ogni regione, in relazione ai servizi minimi definiti ai sensi dell'articolo 16, ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisce annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite ai sensi del presente decreto. [...]

Si intende che, in base al dettato normativo vigente, la quantità di servizi minimi definiti per soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini determina l'entità del fondo regionale destinato al loro finanziamento.

Nel PTS 2019-2021 (e parimenti nella recente "Relazione sugli Affidamenti dei Servizi di TPL - Anno 2021" redatta da A.M.P. ai sensi dell'Articolo 7 del Regolamento CE 1370/2007 e delle Delibere ART n. 48/2017 e 154/2019), al contrario, si prospetta il principio inverso secondo il quale l'entità delle risorse disponibili e la loro ripartizione fra i bacini su base "storica", determina il livello dei servizi minimi; in altre parole, secondo il PTS 2019-2021 i servizi minimi non sono quelli che soddisfano le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini secondo criteri di uniformità su base territoriale, come previsto dalle norme, bensì quelli che ci si può permettere con le risorse disponibili (per giunta stabilite immutabili per singolo bacino).

Tale impostazione, non conforme alle norme, va necessariamente superata attraverso un procedimento (che dovrebbe concretizzarsi imminente) volto finalmente a:

- o definire i servizi minimi che soddisfano le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini secondo criteri di piena uniformità sui territori, ai sensi dell'art. 16 del D. Lgs. 422/1997;
- o quantificare le risorse regionali necessarie per il loro finanziamento secondo i criteri previsti dalle norme (Reg. CE 1370/2007) ripartendole in modo da garantire gli equilibri economici di tutti gli affidamenti;
- o ove un'oggettiva carenza complessiva di risorse implicasse una limitazione nell'erogazione dei servizi minimi, tale limitazione deve comunque essere attuata secondo criteri di uniformità sui territori garantendo in ogni caso gli equilibri economici degli affidamenti.

42. Definire criteri e obiettivi per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale

L'azione riguarda una regolazione più accurata dei contenuti dei contratti di servizio oggetto di affidamento. Regione e Agenzia della Mobilità Piemontese, nella riprogrammazione dei servizi, devono allineare gli affidamenti alla domanda locale, incentivare l'aggregazione degli operatori in bacini e lotti di affidamento correlati al contesto e a un tipo di servizio adeguato all'utenza locale; adottare forme gestionali in funzione dei risultati che si vogliono perseguire; introdurre, ove necessario e possibile, flessibilità del rapporto per allinearsi con la programmazione (aggiornata nel tempo) e con i processi di miglioramento della qualità finalizzati ad attrarre quote maggiori di mobilità privata. I contratti sono anche l'ambito nel quale perfezionare sistemi premiali volti a favorire modalità di gestione qualitativamente accettabili per consentire il concreto e diffuso dispiegamento dei servizi innovativi MAAS. Il contesto riguarda essenzialmente il sistema dei servizi su gomma; i servizi ferroviari regionali hanno specificità intrinseche: le procedure di affidamento sono dirette al vettore nazionale e sono in prevalenza caratterizzate dal mero vincolo di interagire in un sistema interconnesso.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro per valutare la modifica e l'integrazione dei contratti di servizio	Inserire nei contratti di servizio l'obbligo di garantire l'accessibilità del sistema di trasporto; prevedere un meccanismo sanzionatorio in caso di inadempimento; non concedere finanziamenti pubblici alle aziende che non garantiscono l'accessibilità del sistema di trasporto	- Eseguire accurati controlli sul rispetto dei contratti di servizio

TPL

PARTI ECONOMICHE	Partecipazione in veste consultiva ai tavoli funzionali alla messa in opera di quanto sopra descritto con fornitura di dati tecnico-economici relativi ai servizi eserciti.	La maggioranza degli affidamenti in essere in ambito regionale non fanno riferimento a contratti di servizio condivisi o comunque riconosciuti come sostenibili dai gestori, bensì ad atti di imposizione degli obblighi di servizio adottati dall'Agenzia della Mobilità Piemontese unilateralmente per garantire la continuità dei servizi. Tali atti fanno riferimento a testi contrattuali superati e, in alcuni casi, hanno dato origine a contenziosi legali stante la legittima opposizione avanzata da parte dei gestori che contestano il mancato aggiornamento delle compensazioni economiche. Risulta essenziale il superamento di tale condizione mediante la definizione di affidamenti in grado di garantire l'efficacia e la sostenibilità economica delle gestioni.	- Azzeramento/riduzione del numero di affidamenti facenti riferimento ad atti di imposizione degli obblighi di servizio anziché a contratti di servizio condivisi.
	la Fondazione riesce a essere riassuntiva di progettualità e coordinamento	Programmazione coordinata	- Verifica della programmazione

49. Adottare politiche tariffarie che favoriscano l'uso del trasporto pubblico locale e le modalità più sostenibili

L'azione intende adottare un sistema tariffario integrato basato su logiche di pay-per-use e best fare quale incentivo all'uso del TPL da parte degli utenti che possono accedere liberamente a tutti i servizi regionali, pagando il servizio di trasporto in funzione dell'effettivo utilizzo. Stabilita una politica tariffaria omogenea (tra modalità, vettori, orari e percorrenze) per il territorio regionale, sarà poi possibile individuare, d'intesa con gli enti locali, incentivi e beneficiari delle agevolazioni. In fase successiva, l'evoluzione dell'"ecosistema MaaS" (intesa come infrastruttura tecnologica e sistema di regole e politiche tariffarie) potrà agevolare la nascita di nuovi servizi digitali per una mobilità più integrata, accessibile e sostenibile a favore dell'uso del trasporto pubblico e delle forme di mobilità attiva.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	Sviluppando dialogo a partire dalla situazione rilevata dalle attività di ascolto e sostegno sociale	Iniziare ad ideare incentivi per le fasce sociali maggiormente esposte, in speciale connessione con i temi del lavoro, della salute e della formazione	- se trovati i parametri e definite le tappe progressive di verifica e adeguamento
	Può partecipare a tavoli di lavoro per definire piani tariffari ragionevoli	Consentire l'utilizzo della tessera di libera circolazione su tutto il sistema di trasporto pubblico regionale	- Sondaggi e questionari
PARTI ECONOMICHE	Rappresenta molti enti locali	Promuovere integrazione tariffaria tramite pumbi	- con frequentazione
MONDO SCIENTIFICO	Partecipazione al Tavolo tecnico della Mobilità Sostenibile di Asti e provincia	Privilegiare, quando possibile, treno e bicicletta	- Numero di utenze annue

RETE FERROVIARIA

RETE FERROVIARIA

1. Migliorare la sicurezza ferroviaria nelle stazioni e nelle intersezioni della rete con altre modalità

Con l'azione si intende consolidare con Rete Ferroviaria Italiana un dialogo strutturato ed esercitare il coordinamento territoriale, con particolare attenzione alla rete ferroviaria secondaria, per individuare le priorità, dare impulso alla programmazione del gestore (Contratto di Programma) e cofinanziare gli interventi. Le stazioni richiedono interventi per mettere in sicurezza le operazioni di salita e discesa dei passeggeri, i movimenti tra i vari binari e un'attenzione particolare anche in termini di controllo degli accessi (automatizzazione dei varchi delle grandi stazioni, installazione di tornelli, sistemi di videosorveglianza) funzionali anche a separare le aree dedicate all'esercizio del servizio ferroviario da quelle destinate alle attività commerciali, consentire l'accesso ai soli possessori di idoneo titolo di viaggio e favorire operazioni di controllo e sicurezza. Questi interventi sono oggetto dell'Accordo Quadro Tracce – Allegato G sottoscritto dalla regione e RFI (2022). I punti di intersezione richiedono interventi di soppressione e messa in sicurezza dei passaggi a livello per dare continuità ai percorsi pedonali e ciclopeditoni interferiti in ambito urbano ed extraurbano (sottopassi o sovrappassi per la mobilità dolce) nonché recinzioni del sedime ferroviario per evitare attraversamenti non protetti. Sulla sicurezza della rete ferroviaria regionale impattano anche i fenomeni dovuti ai cambiamenti climatici che richiedono adeguamenti sia nella modalità di gestione che di manutenzione dell'infrastruttura.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro per suggerire soluzioni per migliorare l'accessibilità delle stazioni	Migliorare l'accessibilità delle stazioni per garantire la sicurezza dei passeggeri con particolare riferimento a quelli con disabilità, estendere ad un numero superiore di stazioni il servizio di "sala blu" di RFI	- Sondaggi e Questionari
PARTI ECONOMICHE	Capacità di programmazione e coordinamento	Concertazione vettori e provincia	- Risultati dal vettore
	La Società ferroviaria cura lo scambio con RFI per quanto riguarda la tratta Iselle-Domodossola.	Azione da favorire	/
	/	Eliminazione passaggi a livello	- Valutazione numerica dei passaggi a livello soppressi ogni anno
MONDO SCIENTIFICO	Tale assetto territoriale spingerà a crescere il ruolo trainante delle reti ferroviarie di area e percorsi fino a 2000 km per soddisfare flussi logistici compensativi interni con vantaggio su quelli esterni. O/D dei flussi di merci e passeggeri potranno ricomporsi su dimensioni intra-area e intra-azienda con una logistica orientata ad ottimizzare una struttura verticale di relazioni interne configurabili come elementi delle reti di livello superiore.	E' in atto a livello mondiale una ricomposizione geografica e geopolitica degli equilibri fra potenze ed economie che riqualifica il livello degli scambi economici e di relazione secondo aree di influenza che ricompongono il fenomeno delle globalizzazioni che abbiamo conosciuto.	- Sulle reti pubbliche è indispensabile riordinare i servizi e gli orari dei convogli/flussi merci e passeggeri per l'efficientamento dei servizi alle diverse scale funzionali fino al coordinamento delle scale locali ferroviarie e automobilistiche fino al livello dei MaaS ibridi. Come anche pare opportuno un riesame dei servizi ferroviari e su gomma intercity per riattivare relazioni e sviluppi bilanciati estesi dalle produzioni ai servizi, alle università e alla ricerca.

13. Completare le grandi opere ferroviarie della rete TEN-T

L'azione riguarda gli interventi ferroviari determinanti per il completamento dei due corridoi e che ricadono sul territorio regionale: la Nuova Linea Torino Lione – tratta internazionale; il Terzo Valico dei Giovi. Nella gestione delle procedure connesse alla realizzazione, si intende intervenire per integrare il progetto con le problematiche del territorio. In particolare occorre: aumentare il grado di fiducia da parte dei soggetti del territorio e condividere le proposte con le comunità locali; valorizzare i vantaggi dell'opera senza trascurare le fasi di realizzazione e di impedimento di un utilizzo libero del territorio occupato per lungo tempo dai cantieri; garantire la restituzione delle aree con recupero ambientale e riqualificazione paesaggistica-territoriale; condividere con tutti i soggetti coinvolti la risoluzione delle criticità di realizzazione dell'opera; supportare il Commissario di Governo e condividere le esigenze del territorio interessato dall'opera; proporre e negoziare le compensazioni per gestire il processo di interlocuzione con le comunità locali.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	/	Condividere le varie fasi del progetto e lo stato di avanzamento dei lavori con le popolazioni interessate	- Sondaggi e Questionari
PARTI ECONOMICHE	Coordinamento e progettazione e rappresentanza enti	Connettere Terzo Valico a Alessandria Smistamento	- Risultati
	Supporto politico nei confronti delle istituzioni impegnate nelle opere	Entrambe opere fondamentali, necessitano sempre massima condivisione con gli attori del territorio relativamente alle opere già realizzate e quelle da realizzare	/
MONDO SCIENTIFICO	ERMTS ovunque	Sulle reti pubbliche è indispensabile riordinare i servizi e gli orari dei convogli/flussi merci e passeggeri per l'efficientamento dei servizi alle diverse scale funzionali fino al coordinamento delle scale locali ferroviarie e automobilistiche fino al livello dei MaaS ibridi. Come anche pare opportuno un riesame dei servizi ferroviari e su gomma intercity per riattivare relazioni e sviluppi bilanciati estesi dalle produzioni ai servizi, alle università e alla ricerca.	/

RETE FERROVIARIA

16. Adeguare le dotazioni infrastrutturali e tecnologiche delle reti ferroviarie

L'azione intende consolidare con Rete Ferroviaria Italiana un dialogo strutturato per presidiare le priorità regionali nella programmazione di RFI volta a realizzare gli investimenti per il potenziamento e lo sviluppo delle linee, degli impianti ferroviari e della tecnologia per la gestione in sicurezza della circolazione (Contratto di Programma - Parte Investimenti). Gli interventi (nuove opere, lavori di upgrade tecnologico e infrastrutturale su gran parte delle principali direttrici della rete regionale) sono propeedeutici al potenziamento dei collegamenti interregionali e di lunga percorrenza verso le maggiori polarità del nord e del centro Italia della rete regionale e a incrementare i livelli di capacità del trasporto pubblico locale; contribuiscono, inoltre, a rafforzare le connessioni esistenti (miglior cadenzamento degli orari) e a offrire un'accessibilità sempre più capillare nell'area metropolitana di Torino.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Rappresentanza, progettazione e coordinamento	Aumento capacità intera rete e recupero percorsi dismessi	- Risultati
	/	Necessario upgrade tecnologico dei mezzi, utile tra l'altro a monitorare in tempo reale eventuali problematiche che dovessero presentarsi	/
MONDO SCIENTIFICO	Ricerca	ERMTS ovunque	- Flussi merci e passeggeri in crescita. - Soddisfazione utenze

22. Migliorare l'accessibilità ferroviaria del nodo di Torino

L'azione intende presidiare il rispetto del Contratto di Programma RFI, accompagnare la realizzazione delle opere in raccordo con gli enti locali, il Comune di Torino e la Città metropolitana, coordinare i rilasci infrastrutturali con le esigenze di potenziamento del servizio stabilite con i gestori mediante contratti. Tra gli obiettivi del Piano Commerciale RFI (2021), oltre al potenziamento dei collegamenti delle principali direttrici, vi è quello di garantire un'accessibilità sempre più capillare nell'area metropolitana di Torino attraverso l'attivazione di nuove stazioni e nuovi servizi per il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM). Per garantire una gestione unitaria del SFM, si intende anche completare il trasferimento al Patrimonio indisponibile dello Stato (ai sensi del DL. 50/2017 art. 47, comma 5) delle linee ferroviarie Torino-Ceres e Settimo-Pont (Canavesana): completare le potenzialità della rete metropolitana e incrementare i livelli di sicurezza produrrà benefici per l'intero sistema del trasporto pubblico locale.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	Migliorare il dialogo tra Regione Città Metropolitana e Comune di Torino	Migliorare l'accessibilità delle nuove stazioni di interscambio	- Misurare l'indice di gradimento dei passeggeri
PARTI ECONOMICHE	Assistenza tecnica e coordinamento enti locali coinvolti	Rapida concertazione con MIMS e rfi	- Risultati
MONDO SCIENTIFICO	Analisi urbane e territoriali delle relazioni crescita e territorio	Proseguire sui nodi stazione. Proseguire sulla integrazione della intermodalità merci e passeggeri	/

23. Migliorare l'accessibilità ferroviaria del nodo di Novara

L'azione prevede l'impegno di Regione ad assicurare gli adempimenti di propria competenza di quest'opera strategica coordinandone l'implementazione con le diverse programmazioni in materia di rete ferroviaria, infrastrutture intermodali, abolizione di passaggi a livello, opere varie connesse.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro per proporre soluzioni per migliorare l'accessibilità dei sistemi di interscambio	Migliorare l'accessibilità dei nuovi terminal di interscambio	- Sondaggi e Questionari
PARTI ECONOMICHE	Coordinamento e assistenza alla progettazione	Innesto sud su scalo merci senza impegnare stazione	- Verifica avvio attività
MONDO SCIENTIFICO	Analisi progetti territoriali	/	/

50. Favorire il trasferimento modale da gomma a ferro per il trasporto delle merci

L'azione intende rilanciare la misura del ferrobonus ed è rivolta ad imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario intermodale e/o trasbordato e operatori del trasporto combinato (MTO) che commissionano alle imprese ferroviarie treni completi e che si impegnino a mantenere dei volumi di traffico in termini di treni*chilometro e ad incrementarli nel corso del periodo di incentivazione. Migliorare le attività di monitoraggio, anche al fine del conteggio del risparmio energetico conseguito, potrà consentire di rimodulare l'azione nel tempo in relazione agli esiti all'esperienza condotta e in coerenza all'aggiornamento delle strategie nazionali.

RETE FERROVIARIA

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, vettori, altri soggetti privati e pubblici coinvolti).	Censimento del numero di imprese, della tipologia di merce trasportata, dei volumi assicurati, sia in termini di attualità che evolutivi. Messa a punto di uno strumento di rilevazione dei bisogni e delle progettualità delle imprese. Riattivazione delle linee sospese già attualmente ritenute utili al trasporto delle merci.	- Disponibilità della progettazione esecutiva e del finanziamento delle opere, garantendo che l'offerta sia calibrata non solo in termini di domanda diretta da parte delle imprese, anche in termini evolutivi e prospettici, ma anche di ricaduta sull'intero territorio, in termini di sviluppo e competitività, attrattività, sostenibilità. - Nel quinquennio, riattivazione linee sospese e ritenute necessarie nell'ambito dell'attività di progettazione di cui sopra.
MONDO SCIENTIFICO	/ Partecipazione al Tavolo tecnico della Mobilità Sostenibile di Asti e provincia	Integrazioni nodi logistici e corridoi logistici con basi di produzione e consumi, porti aeroporti e interporti. Per Torino: polo logistico intermodale di Orbassano e Settimo/S.Mauro. Riattivazione dei rami ferroviari sospesi: Asti-Alba, Asti-Casale, Asti-Chivasso in primis	/ - Numero di km di linee riattivate; - Numero di stazioni/fermate ferroviarie riattivate

RETE CICLABILE

RETE CICLABILE

2. Riquilificare e mettere in sicurezza la rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane

L'azione intende promuovere, mediante programmi di intervento e bandi rivolti al territorio, la sicurezza del traffico ciclistico in ambito urbano ed extraurbano attraverso tre linee d'intervento specifiche: l'adeguamento e messa in sicurezza della rete ciclistica già realizzata; l'adeguamento delle previsioni della rete ciclistica in progetto per adattarla ai nuovi standard; la realizzazione di nuovi raccordi tra le reti ciclabili esistenti al fine di interconnettere e rendere sicura la percorribilità ciclistica tra i territori. Inoltre occorre non trascurare l'effetto degli eventi estremi sulla rete ciclabile regionale. La realizzazione degli interventi contribuisce anche all'aggiornamento del Sistema Informativo Regionale Trasporti per i tratti realizzati.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	È in fase di conclusione la realizzazione di una ciclopolitana che collega la stazione FS di Alpignano alla stazione Metro di Collegno passando per Rivoli, con riduzione sensibile dei posti parcheggio, abbiamo implementato dove possibile le reti ciclabili sul territorio ed avviato azioni insieme ai comuni limitrofi di Villarbasse, Collegno e Grugliasco.	Collegare la rete ciclabile realizzata ad altre reti sul territorio di collegamento con i punti di interesse della città	/
	Finanziamenti e pianificazione	La messa in sicurezza e il completamento della rete	- Con questionari di soddisfazione e indagine sugli utenti
	Aggiornamento della banca dati geocartografica relativa ai tratti realizzati e implementazione delle analisi fatti in sede di predisposizione PUMS metropolitano di Torino (Allegato E - mobilità ciclopedonale) Elaborazione del biciplan metropolitano di Torino Attuazione interventi previsti nel PUMS metropolitano di Torino (allegato K) Elaborazione di un programma di interventi di messa in sicurezza della rete ciclabile	L'adeguamento e messa in sicurezza della rete ciclistica già realizzata; l'adeguamento delle previsioni della rete ciclistica in progetto per adattarla ai nuovi standard; la realizzazione di una rete di superciclabili che vada a costituire il Servizio Ciclabile Metropolitano di Torino	- Risorse stanziare - Km ciclovie realizzate - n. Biciplan approvati
PARTI AMBIENTALI	La Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico è organo ufficiale del Consiglio Comunale con il quale ci interfacciamo e confrontiamo costantemente	Manutenzione delle piste ciclabili esistenti	/
PARTI ECONOMICHE	Il servizio offerto incentiva l'uso della bici di proprietà in ambito urbano, certificando e rimborsando le tratte in bici. Ne derivano dati di utilizzo utili per la sicurezza stradale, la gestione del traffico, la pianificazione urbana, gli investimenti infrastrutturali.	Dati per realizzare interventi ed investimenti data-driven e partecipati con gli utenti.	- Definiamo in anticipo dei KPI (Key Performance Indicators) e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro progetto.
MONDO SCIENTIFICO	In alternativa è preferibile la commistione dei flussi di mezzi e utenze compatibili sul piano delle dinamiche obbligate fra movimenti veicolari a pari velocità. Diverso è il caso dell'ambito extraurbano dove l'adozione e l'uso di piste separate devono essere rese obbligatorie.	Sussistono problemi di sicurezza molto severi che vanno posti e pretesi oltre la applicazione della normativa di cui si faccia carico l'Ente gestore. Le reti per la mobilità ciclabile se convivono con altre modalità su piattaforme veicolari in corsie anche specifiche e con le dimensioni di normativa, abbisognano di azioni di controllo dei movimenti veicolari che ne rendano compatibili i movimenti.	- Situazione di ulteriore pericolosità sussiste in presenza di mezzi individuali a una o due ruote che presentano limiti pericolosi fra elementi strutturali in equilibrio dinamico, baricentri e dimensioni delle ruote, loro controllo in movimento e arresto, salita e discesa.
	Partecipazione al Tavolo tecnico della Mobilità Sostenibile di Asti e provincia	Implementare la rete ciclabile prediligendo le corsie ciclabili alle piste ciclabili	- Numero di km di rete ciclabile

21. Sviluppare un sistema di ciclovie regionali per la mobilità sistemica di Quadrante e la logistica dell'ultimo miglio

L'azione intende favorire la ciclabilità di scala sovra comunale sviluppando programmi d'azione di Quadrante progressivamente integrati nel tempo da approfondimenti ai diversi livelli di progettazione; il Piano regionale della Mobilità Ciclistica in attuazione della L. n.2/2018 e le Linee Guida tecniche sono il riferimento tecnico aggiornato per intervenire. Per ciascun Quadrante occorre studiare lo sviluppo complessivo degli assi, i sistemi d'interscambio, individuare le priorità d'intervento e i relativi costi/benefici dell'attuazione del programma e dei singoli assi. Le misure infrastrutturali dovranno essere accompagnate da interventi per assicurare un uso diffuso della bicicletta nel territorio e concorrere allo sviluppo della logistica dell'ultimo miglio.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
	Pianificazione e finanziamenti mirati	Programmazione con il territorio	- Con questionari di soddisfazione degli utenti

RETE CICLABILE

ISTITUZIONI	Nel quadrante nord ovest con il PUMS di Città Metropolitana di Torino, il sistema di superciclabili regionali è denominato Servizio Ciclabile Metropolitano (SCM) ed è fortemente integrato con il Servizio Ferroviario Metropolitano per essere competitivo rispetto alla mobilità motorizzata privata.	Sperimentare interventi di superciclabili regionali, studio dei sistemi d'interscambio e del bike to rail con RFI	<ul style="list-style-type: none"> - Risorse stanziare, - Km ciclovie realizzate - Split modale (complessivo, urbano, Interurbano ?) - sostituzione percorrenze effettuate da veicoli (per tipologia) con la bicicletta
PARTI ECONOMICHE	Il servizio offerto incentiva l'uso della bici di proprietà in ambito urbano, certificando e rimborsando le tratte in bici. Ne derivano dati di utilizzo utili per la sicurezza stradale, la gestione del traffico, la pianificazione urbana, gli investimenti infrastrutturali.	Dati per realizzare interventi ed investimenti data-driven e partecipati con gli utenti.	- Definiamo in anticipo dei KPI (Key Performance Indicators) e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro progetto.
MONDO SCIENTIFICO	/	Sviluppare collegamenti formando itinerari turistici attrezzati senza illusione di trasferire sulle reti ciclabili consistenti porzioni di traffico automobilistico.	/

RETE STRADALE

RETE STRADALE

3. Valutare e classificare la rete stradale e risolvere le criticità

L'azione intende applicare a tutta la rete stradale i criteri e le procedure per la gestione della sicurezza e implica: regolamentare gli ambiti di applicazione (reti e tipologie di strade) delle disposizioni del D.Lgs. n.35/11, le modalità e i tempi di attuazione, i criteri e le modalità di individuazione degli organi competenti; sviluppare, con l'aiuto di un soggetto tecnico, linee guida (inerenti i controlli sui progetti, le ispezioni sulle infrastrutture esistenti, la classificazione della rete stradale e la definizione delle priorità d'intervento), definire criteri (di progettazione, esercizio, manutenzione programmata) e necessità di messa in sicurezza della strada anche dal punto di vista degli impatti del cambiamento climatico e del dissesto idrogeologico, nonché attivare la formazione per gli enti gestori a supporto dei processi; dialogare con gli organi competenti per condividere i dati nell'AIROP (Archivio Informativo Regionale delle Opere Pubbliche parte del Sistema Informativo Regionale Trasporti) e alimentare l'AINOP (Archivio Informativo nazionale delle Opere Pubbliche). Le "valutazioni attive" si aggiungono alle tradizionali analisi dei "punti critici"

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Abbiamo avviato il censimento delle strade, ma la maggior parte non sono in piena proprietà comunale, la difficoltà di avviare qualunque progetto, deriva soprattutto dalla necessità di avviare espropri o acquisizioni dei sedimi stradali	Realizzare un catasto stradale aggiornato, prevedendo la possibile acquisizione semplificata dei sedimi stradali in uso da tempo immemore	- Il completamento del catasto stradale e l'acquisizione dei sedimi stradali al patrimonio comunale
PARTI SOCIALI	/	Istituire tavoli di confronto sulle azioni da intraprendere	/
PARTI ECONOMICHE	Capacità progettuale e di coordinamento degli enti locali coinvolti	Studiare la chiusura delle maglie di rete e ridisegnare sui corridoi le implementazioni di capacità	- Avvio cantieri

4. Studiare la vulnerabilità e rafforzare la resilienza delle reti

Per accrescere la resilienza delle reti di trasporto l'azione intende classificare le infrastrutture di rete (archi e nodi) in funzione del loro livello di "indispensabilità" e implica: istituire tavoli di dialogo con gli enti locali per definire gli ambiti di rischio (zone di analisi definite dalle mappe di rischio), le infrastrutture strategiche dell'area di interesse, le polarità del territorio ritenute fondamentali per il territorio, per le quali deve essere garantito un costante e adeguato livello di accessibilità (centri di gestione delle emergenze, strutture ospedaliere); sviluppare, con l'aiuto di un soggetto tecnico, criteri operativi, bilanciare le priorità, fornire indicazioni per operare sulla resilienza di tratti di strada sovraordinata (Anas, Autostrade); condividere i dati e alimentare il Sistema Informativo Regionale Trasporti; elaborare piani di intervento.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Competenza territoriale, progettuale e di coordinamento	Studio della rete e censimento istanze da enti locali, selezionando le istanze razionali	- Avvio cantieri

14. Completare e adeguare i corridoi stradali e migliorarne le connessioni

Nella gestione delle procedure connesse l'azione intende: realizzare le tratte di completamento dei corridoi regionali (e in particolare I livello: Pedemontana tratta Masserano-Ghemme; Traforo autostradale del Frejus; II livello: Autostrada Asti-Cuneo; Traforo stradale del Tenda); presidiare il dialogo tra territorio e programmazioni nazionali (Contratto di Programma ANAS e Concessioni autostradali) per definire le priorità del territorio, per garantire maggiore continuità territoriale degli itinerari di valenza nazionale e migliorare le prestazioni e la manutenzione.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Abbiamo avviato una progettazione condivisa con gli altri comuni dei patti territoriali zona ovest	Prevedere che il Piano mobilità sostenibile Regionale, sia attuato a livello locale, da tutti i comuni sinergicamente, con le dovute correzioni per la preesistenza di viabilità non sufficientemente larghe, e contribuire economicamente alla realizzazione delle reti che siano collegate tra loro	- La realizzazione concreta delle reti con utilizzo delle piste rilevate con sensori posizionati sulle stesse
PARTI ECONOMICHE	Capacità progettuale e di coordinamento enti coinvolti	Prioritario casello di Predosa, connessione A6 - A26, casello di Valenza-Mirabello	- Inizio cantieri
	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, vettori, altri soggetti privati e pubblici coinvolti).	Completamento delle opere già avviate (autostrada Asti-Cuneo, traforo del Tenda). Analisi della necessità di garantire ulteriori adeguati valichi (colle della Maddalena).	- Utilizzo routinario delle tratte indicate.
	/	Con ANAS tenere sotto controllo le attività di ripristino della strada statale SS33	/
MONDO SCIENTIFICO	Competenza di pianificazione territoriale ed urbanistica	Presidiare il dialogo tra territorio e programmazioni nazionali (Contratto di Programma ANAS e Concessioni autostradali) per definire le priorità del territorio	/

NODI PASSEGGERI E MERCI

NODI PASSEGGERI E MERCI

15. Migliorare l'accessibilità agli aeroporti e interporti

L'azione riguarda gli aeroporti (Torino Caselle, Cuneo Levaldigi) e gli interporti (Orbassano-Torino, Novara e Rivalta Scrivia-Alessandria) collocati sui corridoi regionali. Considerato che il loro potenziale non è ancora debitamente sfruttato, a causa della mancanza di adeguati collegamenti alle principali vie di comunicazione, si intende agire per sviluppare una moderna rete di collegamenti (principalmente ferroviari) opportunamente connessi al resto della regione e al paese.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Assistenza alla pianificazione	Malpensa- Torino, Malpensa-Novara connesse via ferro	- Collegamenti pronti
	Contribuendo con risorse fisiche o materiali alla progettazione	Progettazione di una nuova rete di servizi che comprenda l'aeroporto di Caselle (e quello di Malpensa) non solo come mete del servizio regionale, ma come origine-destinazione di servizi interregionali di media percorrenza. Progettare un sistema di trasporto di massa per raggiungere Levaldigi	- Verifica avvio progettazione e prime fattibilità
	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, vettori, altri soggetti privati e pubblici coinvolti). Partecipazione alla società di gestione dell'aeroporto Cuneo-Levaldigi.	Piano regionale di gestione aeroportuale che analizzi le modalità di coordinamento tra aeroporto Caselle e aeroporto Cuneo Levaldigi, definisca un piano competitivo di sviluppo, individui i sistemi di monitoraggio atti a garantirne l'attuazione. A seguire definizione delle infrastrutture necessarie all'efficienza degli scali (collegamento ferroviario alla tratta To-SV, collegamento all'autostrada Asti-Cuneo per quanto concerne l'aeroporto di Levaldigi.	- Attivazione Piano Regionale Aeroportuale. - Finanziamento e realizzazione collegamenti con la tratta ferroviaria To-Sv e collegamento con l'autostrada Asti/Cuneo.
MONDO SCIENTIFICO	Competenza di pianificazione territoriale ed urbanistica	Interporto Orbassano: tratta nazionale To-LY	/

25. Valorizzare i nodi del trasporto pubblico rafforzando le connessioni intermodali

L'azione si concentra sulla riprogrammazione dei nodi parallelamente alla riorganizzazione dei servizi: definite le direttrici di forza del sistema tpl è necessario individuare i nodi di interscambio ferro-gomma e i poli di attestamento gomma-gomma dai quali partiranno le linee di adduzione, che coincideranno con località di media importanza caratterizzate da potere di attrazione/generazione di domanda. Sulla base dell'esperienza Movicentro è importante dotarsi di indirizzi e linee guida per la corretta progettazione di nuovi interventi ed il rinnovo di quelli esistenti; l'attenzione va anche dedicata alle migliori prassi per la corretta gestione e manutenzione nel tempo ("accordo di nodo"), coinvolge diversi soggetti (Comune, RFI, Aziende di TPL, operatori di sharing) individuando chiaramente ruoli, responsabilità e regolamentando i casi di inadempienza. Per quanto riguarda i nodi di interscambio ferro - gomma sarà attraverso un protocollo con RFI e con il coinvolgimento degli Enti Locali che verrà formalizzato il percorso amministrativo per governare la riprogettazione e la gestione dei nodi in coordinamento con il piano stazioni di RFI. L'effettivo beneficio per chi si sposta è anche legato all'integrazione tariffaria e all'adozione di un'immagine coordinata e riconoscibile del nodo e del servizio offerto.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Assistenza alla programmazione	Integrazione orariale e tariffaria	- Avvio di percorsi intermodali con un biglietto
	Il promotore pubblico della Torino-Lione mette inoltre a disposizione della Regione e della pianificazione centrale i propri studi trasportistici e lo sviluppo che avranno nei prossimi anni, a beneficio di una pianificazione integrata che tenga conto di tutti gli attori prevedibili.	Il Quadrante Nord-Ovest è parte dello sviluppo della rete TEN-T che si prefigge l'obiettivo di creare la metropolitana d'Europa; la pianificazione locale deve tener conto anche di questo. Nel caso specifico (di nostra competenza), tra i nodi del sistema regionale dei trasporti dovrà essere integrata la nuova stazione internazionale di Susa: sarà il capolinea della tratta transfrontaliera della Torino-Lione e di tutta la mobilità che confluirà.	- L'azione sarà compiuta con la redazione di una nuova mappa del quadrante che includa la futura stazione internazionale e, in prospettiva i collegamenti stradali e con l'autostrada, e preveda i flussi
	Contributo alla progettazione	Mappare e integrare i centri intermodali	- Verifica delle progettazioni eseguite e primi cantieri
MONDO SCIENTIFICO	Competenza di pianificazione territoriale ed urbanistica	Politiche urgenti di concreto sostegno della intermodalità	- Funzionamento dei Movicentri e coerenti soluzioni urbanistiche degli ambiti insediativi intorno alle stazioni

NODI PASSEGGERI E MERCI

27. Migliorare la funzionalità del sistema aeroportuale

L'azione intende sviluppare un approccio partenariale caratterizzato da una fase di ascolto degli stakeholder e dalla predisposizione di un "position paper" di settore che indichi le azioni da intraprendere per: risolvere colli di bottiglia e inefficienze; razionalizzare e migliorare le performance di procedure documentali e doganali; analisi quantitativa dei traffici aerei passeggeri/merci per una completa caratterizzazione del fenomeno; supporto alla penetrazione di mercato e all'attrattività del cargo aereo; una definizione ottimale dei luoghi per i vertiporti attraverso l'integrazione con la rete infrastrutturale regionale e del trasporto pubblico.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Contributo alla progettazione	Riprogettare l'accessibilità e l'integrazione del sistema aeroportuale nella rete regionale e interregionale dei trasporti	- Nuova progettazione verificata e prime attuazioni
	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, vettori, altri soggetti privati e pubblici coinvolti). Partecipazione alla società di gestione dell'aeroporto Cuneo-Levaldigi.	Piano regionale di gestione aeroportuale nel quale sono individuate le modalità di coordinamento tra aeroporto Caselle e aeroporto Cuneo Levaldigi, definito un piano competitivo di sviluppo, implementati sistemi di monitoraggio atti a garantire l'attuazione. Definizione e attivazione di una vocazione cargo per lo scalo di Cuneo Levaldigi. Impegno di supporto economico finanziario pubblico per la realizzazione e la manutenzione delle infrastrutture.	- Attuazione del Piano Regionale Aeroportuale. - Realizzazione infrastrutture per lo sviluppo del trasporto passeggeri e per il trasporto merci presso l'aeroporto di Cuneo- Levaldigi.

28. Promuovere l'uso degli interporti e dei terminal merci

L'azione intende sviluppare un approccio partenariale caratterizzato da una fase di ascolto degli stakeholder e dalla predisposizione di un "position paper" di settore. Le società di gestione possono divenire "agenzie logistiche di sviluppo territoriale" e svolgere un ruolo di cerniera tra le esigenze della domanda e dell'offerta di servizi logistici e di trasporto. Si tratta di agire sulle criticità segnalate dalle imprese come freno al trasporto intermodale (adeguati raccordi in origine e destinazione, costi e tempi di attesa nei terminal) anche mediante un sistema di appuntamenti o velocizzando le operazioni di carico e scarico mediante l'uso della rete telematica. È importante che la Regione faccia da catalizzatore promuovendo il dialogo tra gli attori interessati, valutando eventuali interventi di supporto per favorire il trasferimento modale.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Contributo alla progettazione	Decentrare sui territori la progettazione, il coordinamento e la gestione	- Miglioramento degli indici
	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, vettori, altri soggetti privati e pubblici coinvolti).	Attivazione piattaforma logistica per la provincia di Cuneo, a servizio delle imprese del territorio, con magazzini ATP, e come retroporto per il porto di Vado. Finanziamento e realizzazione infrastrutture di collegamento con Autostrada Asti-Cuneo e con linea ferroviaria To-Sv.	- Utilizzo routinario della piattaforma da parte delle imprese di territorio della provincia di Cuneo e del porto di Vado.
	/	Rilancio di Domo2 anche grazie all'intervento dell'operatore CargoBeamer che investirà per realizzare un terminal intermodale	/

SISTEMI INFORMATIVI

5. Monitorare l'incidentalità stradale

Il miglioramento delle funzioni di raccolta dati e gli sviluppi per incrementare la tipologia di dati raccolti non sono sfera di azione a regia unicamente regionale ma sono fondamentali per supportare il decisore nel definire strategie, norme e programmi di intervento basati su evidenze scientifiche. In tale contesto l'azione si propone di: sviluppare un cruscotto di indicatori per la reportistica automatica per fornire ai programmatori di livello locale dati e aggiornamenti tempestivi sull'andamento dell'incidentalità; collaborare con il piano di prevenzione sanitario, nell'analisi dei fattori epidemiologici dell'incidentalità e contribuire a definire le azioni di prevenzione; collaborare con il piano faunistico venatorio regionale, per migliorare la conoscenza del fenomeno dell'incidentalità con la fauna selvatica; collaborare con l'Osservatorio sul cambiamento climatico in Piemonte e Arpa Piemonte per analizzare gli incidenti stradali in funzione dell'aumento della frequenza degli eventi estremi; collaborare con il Centro di ricerca nazionale sulla sicurezza stradale (quando sarà operativo) per individuare i problemi di fondo e a sviluppare soluzioni a breve e a lungo termine.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Possibilità di ricreare il tavolo regionale sulla sicurezza stradale	Maggior coordinamento nella raccolta dati	- Maggiori informazioni sulla tipologia degli incidenti
PARTI ECONOMICHE	Contributo alla redazione di report	Raccogliere informazioni e prevenire	- Riduzione dell'incidentalità

6. Monitorare lo stato delle infrastrutture

L'azione intende: sviluppare l'Archivio Informativo Regionale delle Opere Pubbliche (AIROP) come parte del Sistema Informativo Regionale Trasporti per assicurare l'interoperabilità dei dati relativi alle singole opere pubbliche del proprio territorio, presenti nelle diverse basi dati (open data e non) disponibili sia a livello regionale (come i sensori di peso connessi al TOC) che a livello nazionale; sviluppare piattaforme specifiche per una migliore gestione delle procedure amministrative di interesse della pubblica amministrazione locale e regionale (quali il rilascio delle autorizzazioni al transito dei trasporti eccezionali); implementare ulteriori servizi concertati mediante il dialogo con gli enti e i gestori.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Il servizio offerto prevede un sistema di segnalazioni da parte dell'utente all'amministrazione pubblica e al contrario un sistema di notifiche da parte dell'amministrazione agli utenti.	Partecipazione cittadini.	- Definiamo in anticipo dei KPI (Key Performance Indicators) e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro progetto.
	Contribuire alla redazione di report	Aumentare la conoscenza dello status quo	- bagaglio informativo eccellente

29. Implementare le banche dati del Sistema Informativo Regionale Trasporti e il Cruscotto di Monitoraggio Regionale Trasporti

L'azione di sviluppo consiste essenzialmente nel mettere in campo una serie di misure di messa a punto per migliorarne l'impianto (adeguamento agli standard nazionali ed europei), l'alimentazione (digitalizzazione e automazione dei processi di raccolta), la qualità del dato e la fruibilità interna ed esterna (sistemi pubblicazione di open data) alla PA unitamente ad alcune azioni di ampliamento del set di banche dati anche in relazione alla esigenza di monitorare nuove tematiche nel campo della mobilità e dei trasporti.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Il servizio fornisce alle città un portale per raccogliere ed analizzare i dati relativi al traffico ciclistico, utili per interpretare e migliorare la sicurezza stradale, la gestione del traffico, la pianificazione urbana, gli investimenti infrastrutturali.	Dati	- Definiamo in anticipo dei KPI (Key Performance Indicators) e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro progetto.

30. Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale della bigliettazione elettronica BIP e del trasporto pubblico locale

L'azione per consolidare il sistema BIP in tutto il Piemonte richiede di mettere a fattor comune (Regione, enti locali, Agenzia della mobilità e Aziende) le componenti software del processo di digitalizzazione, omogeneizzare i servizi offerti, la disponibilità dei flussi dati BIPEX nonché una corretta implementazione dei sistemi aziendali BIP. L'obiettivo è quello di realizzare un sistema BIP accessibile attraverso smartphone (SmartBIP), predisposto per l'introduzione di un sistema tariffario di tipo "pay-per-use", aperto all'integrazione in servizi innovativi secondo il paradigma MaaS.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Finanziamenti	Finanziamenti vincolati ai gestori del TPL	- Maggior utilizzo del BIP da parte degli utenti

PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro per studiare soluzioni per migliorare l'accessibilità digitale delle piattaforme informatiche	Garantire l'accessibilità digitale delle piattaforme informatiche	/
---------------	--	---	---

32. Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale dell'infomobilità e Mobilità come Servizio (MaaS)

L'azione ha l'obiettivo di centralizzare dati e informazioni relativi alla viabilità, ai servizi TPL e progressivamente a tutti i servizi di mobilità (condivisa, ciclabile, elettrica, etc.), diffondere servizi di informazione multicanale sulla mobilità per facilitare la pianificazione degli spostamenti da parte dei cittadini che si muovono sul territorio regionale. I progetti di sviluppo sono finalizzati a fare evolvere i servizi di infomobilità in ottica di piattaforma abilitante verso terze parti attraverso open data e open API (Application Programming Interface - Interfaccia di Programmazione di una Applicazione), secondo il paradigma MaaS e interoperabile con gli standard della futura piattaforma nazionale.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Programmazione e finanziamenti	Costruzione di un tavolo di lavoro con tutti i soggetti	- Maggiore utilizzo della banca dati da parte degli utenti
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro	Rendere i canali informativi pienamente accessibili anche alle persone con disabilità	/

33. Assicurare continuità e sviluppo alla piattaforma regionale della mobilità sostenibile

L'azione di sviluppo della piattaforma della mobilità sostenibile, nell'ambito del Sistema Informativo Regionale Trasporti, si propone di supportare i Mobility Manager Aziendali (DL 34/2020) e i Mobility Manager Scolastici (L. n.221/2015) nella redazione del Piano di mobilità per gli spostamenti casa-lavoro/scuola introdotti dal DM 209/2021: la piattaforma consentirà di analizzare la domanda di mobilità a livello regionale e fornire gli strumenti per migliorare la gestione della mobilità aziendale (collettiva), supportare l'organizzazione della mobilità scolastica degli studenti con la programmazione dei servizi di tpl, monitorare flussi e percorsi di mobilità ciclabile regionale, progettare strumenti di incentivo della mobilità sostenibile (tpl e ciclabilità).

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Creazione di un tavolo di concertazione con le associazioni di categoria	Concertazione con le aziende	- Sondaggio sui lavoratori per comprendere la presenza e l'attività dei mobility manager
PARTI ECONOMICHE	Il servizio incentiva l'uso della bici di proprietà attraverso un sistema di gamification. I chilometri percorsi in bici vengono monitorati, certificati e rimborsati se validati dal sistema. In questo modo, incentiviamo alla mobilità come servizio (non come possesso), nonché alla mobilità attiva. Inoltre, il servizio può essere integrato con sistemi di car pooling, bike sharing, TPL, monopattini.	Incentivo all'intermodalità	- Definiamo dei KPI e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro progetto.

34. Studiare la fattibilità di una piattaforma regionale per la Logistica come Servizio (LaaS)

L'azione si propone di studiare l'interesse locale e la fattibilità di una piattaforma tecnologica pubblica (banche dati, requisiti, interoperabilità, aspetti regolamentari, di validazione e tutela del dato) che abiliti l'integrazione delle informazioni funzionali al LaaS: il riferimento è il Sistema Informativo Regionale Trasporti (SIRT). Il LaaS si configura come piattaforma a supporto della logistica urbana e per l'utilizzo degli ITS nel comparto distributivo e la realizzazione di soluzioni operative per semplificare procedure di controllo e monitoraggio nei processi di filiera. La piena operatività del LaaS necessita del dialogo con l'amministrazione in quanto soggetto che regola l'uso dello spazio pubblico (orari di accesso, piazzole di carico/scarico). La partecipazione della Regione in 5T Srl (socio di TTS Italia sottoscrittore dell'Intesa) pone il Piemonte come possibile candidato allo sviluppo di progetti pilota (formazione e diffusione delle conoscenze e delle buone pratiche di logistica integrata).

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Finanziamenti	Finanziamenti mirati	- Minore impatto ambientale nella consegna delle merci

PARTI ECONOMICHE		L'azione non risulta pienamente tarata sulle esigenze delle micro e piccole imprese che operano in ambito urbano. Si configura uno scenario che esclude il commercio di prossimità e, più in generale l'impresa diffusa che opera nei centri urbani, come una cellula attiva della rete distributiva, portatrice tanto di esigenze specifiche di approvvigionamento delle merci quanto come soggetto che, in un'ottica di innovazione del commercio tradizionale di prossimità, si rapporta con il consumatore finale utilizzando le nuove tecnologie non solo per la comunicazione ma anche per la consegna di prodotti. Si sottolinea pertanto l'importanza che il Piano regionale della Logistica (PrLog) sia direttamente ed esplicitamente correlato con la misura TR.02 "Logistica in ambito urbano" del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, i cui contenuti sono specificatamente tarati sui fabbisogni delle micro e piccole imprese.	
------------------	--	---	--

51. Creare un sistema strutturato di mobility management piemontese

L'azione propone di condividere obiettivi, informazioni, esperienze e buone pratiche tra le diverse figure presenti sul territorio regionale; inoltre, si intende supportare gli enti e le imprese che non dispongono delle adeguate risorse (umane ed economiche) per redigere il Piano di mobilità per gli spostamenti casa-lavoro/scuola introdotti dal DM 209/2021.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Creazione di un tavolo di lavoro	Creazione di un tavolo di lavoro	- Aumento della mobilità sostenibile
PARTI ECONOMICHE	Contributo alla formazione	Costruire momenti di formazione, corsi con esperti e rilasciare appositi attestati	- Creazione di un albo

SANITÀ

SANITÀ

12. Migliorare la risposta all'emergenza e le cure sanitarie post-incidente

L'azione si allinea con gli Indirizzi per il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030 elaborati dal MIMS e si propone di valutare le esigenze e il fabbisogno regionale nei diversi ambiti che contribuiscono a migliorare la gestione post-incidente: la formazione del personale sanitario e non sanitario e miglioramento delle dotazioni di strumenti per il soccorso; l'individuazione di aree del territorio ove i tempi di intervento in caso di incidente sono elevati e avviamento di programmi per ridurre i tempi di risposta da e verso tali aree; l'istituzionalizzazione di un servizio per fornire una migliore assistenza traumatologica e post traumatologica, partendo dalle buone pratiche già presenti sul territorio nazionale. Il servizio sarà volto a fornire sostegno psicologico e psicosociale alle persone coinvolte negli incidenti stradali e ai parenti delle vittime; il collegamento e coordinamento con le Associazioni portatrici di interessi specifici in materia di sicurezza stradale sia dal punto di vista giuridico che da quello psicologico e sociale ed anche sanitario/riabilitativo.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	Trait d'union con soggetti necessitanti specie se soli o in zone di difficile gestione	Territorializzazione del servizio di counselling psico sociale e non solo cura a livello ambulatoriale	- Aumento della presa in carico nei territori e a domicilio
MONDO SCIENTIFICO	/	Predisporre da subito i protocolli di servizio integrato e le procedure di relazione fra i poli di servizio e di tempi di accesso e prestazione dei diversi elementi di servizio locale, personale/residenziale e di trasporto ai poli sanitari di livello superiore.	/
	L'istituto clinico scientifico opera nelle aree della tutela della salute negli ambienti di lavoro e nel campo della Medicina riabilitativa e delle cure correlate. Opera in 7 regioni, con diversi ospedali che hanno il riconoscimento IRCCS. In Piemonte sono presenti l'IRCCS di Veruno (NO) e la casa di cura a Torino, entrambe specializzate nella riabilitazione Neuromotoria, nonché cardiologica e, a Veruno, anche pneumologica. Il principale contributo che l'istituto clinico scientifico può apportare è legato alla riabilitazione post trauma.	La prevenzione, sensibilizzando i guidatori sui comportamenti corretti. Il rafforzamento della rete emergenza urgenza Il miglioramento dei percorsi di cura dopo la gestione dell'emergenza.	Per quanto concerne l'aspetto sanitario possono essere misurati gli esiti al termine dell'intervento sanitario: - sopravvivenza - non re-ricovero - guadagno funzionale, inteso come recupero raggiunto e la condizione di autonomia della persona nelle attività quotidiane.

ISTRUZIONE E FORMAZIONE

FORMAZIONE

8. Promuovere l'educazione permanente alla sicurezza stradale

L'azione, in coerenza alle priorità indicate dal MIMS nel Piano nazionale per la sicurezza stradale 2030, intende rafforzare a livello regionale l'Introduzione nelle scuole di attività permanente di educazione stradale e educazione alla mobilità sostenibile". Il riferimento operativo è il Protocollo Green Education che, oltre alle istituzioni scolastiche riunisce soggetti pubblici e privati con l'obiettivo di rafforzare la diffusione della Community per la Green Education; incardinato nella Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile, il Protocollo propone l'educazione come "vettore di sostenibilità" in quanto elemento che implica la costruzione di nuovi presupposti progettuali, un approccio multidisciplinare, la partecipazione attiva e la costruzione di saperi e competenze capaci di accompagnare il cambiamento verso uno sviluppo sostenibile.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	Coinvolgimento specifico di utenza straniera afferente ai servizi socio-assistenziali	Estendere i contenuti degli accordi anche per i servizi di accompagnamento alle persone più socialmente fragili	- Raggiungere una quota parte di persone non inserite nei percorsi ordinari di formazione
PARTI ECONOMICHE	Promuovere la cultura del trasporto sostenibile attraverso incentivi economici per tratte di #bike2school registrate e certificate. Il nostro sistema può certificare anche flotte di bicibus per coinvolgere diverse scuole nella sfida della sostenibilità.	Coinvolgimento scuole	- Definiamo dei KPI e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro progetto.
PARTI ECONOMICHE	Contributo alla formazione	Corsi nelle scuole e campagne di informazione	- Riduzione incidentalità
MONDO SCIENTIFICO		La rapida evoluzione e innovazione tecnologica che si manifesta nella produzione dei mezzi di trasporto collettivo e uso individuale e nella relazione operativa con le reti pone un complesso problema di informazione e formazione degli utenti al loro uso all'interno di flussi e sistemi di comunicazione complessi. La questione si manifesta in particolare e in modo esemplare nell'ambito, ma non solo, della sicurezza dei Sistemi di trasporto di ogni ordine e della Sicurezza stradale. E in particolare fra veicoli ad uso individuale e rete dei quali, si veda per i monopattini, ben poca affidabilità è garantita dalla normativa anche soltanto dal mezzo in sé oltre che dall'utente. Occorre riprendere il controllo delle fasi formative dell'utenza, anche professionale, con atto normativo mirato ad un futuro non lontano dove l'introduzione di tecnologie in assistenza alla guida diventeranno diffuse.. Un suggerimento, da verificare sulla base di dati anche empirici, consiste nel considerare che una normativa che intende regolare i comportamenti dell'utente alla guida sulla base di personali osservazioni dei luoghi e degli spazi di manovra, ci si orienti a comportamenti che assumano i tempi di attenzione e manovra siano prevalenti anche nelle relazioni con gli altri veicoli.	

10. Definire i fabbisogni professionali e sviluppare i percorsi formativi per la sicurezza stradale

L'azione intende analizzare i fabbisogni professionali nell'ambito della sicurezza stradale in relazione all'evoluzione della domanda di lavoro e della sua composizione qualitativa. In coerenza con l'analisi, la Regione intende offrire in sinergia con le aziende e gli Enti formativi, nuovi percorsi professionali nella scuola secondaria di secondo grado e superiore che migliorino le competenze multidisciplinari attese dal mondo del lavoro in materia sicurezza stradale.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	/	Collaborazione per il tramite di enti formativi di nostra emanazione	/

FORMAZIONE

MONDO SCIENTIFICO	<p>Si tratterà di anticipare, assumendo e integrando quanto emerge dalla evoluzione degli elementi tecnologici sostitutivi del controllo personale nonché integrativa del sistema informativo ibrido fra umano e strumentale.</p> <p>E di ciò integrare con rapidità e sistematicità i nuovi i profili formativi e comportamentali dei nuovi utenti.</p> <p>Mobilità Pubblica/privata/individuale/personale.</p> <p>Il richiamo riguarda altresì la considerazione dello sviluppo dei servizi logistici integrati e intermodali che si svolgono su corridoi e archi distributivi - raccolta e consegna - completi di snodi funzionali che innervano il territorio integrando una urbanistica rigenerativa con le reti viarie di accesso urbano e accesso ai poli interportuali, portuali e aeroportuali.</p>	/
-------------------	--	---

11. Definire i fabbisogni e sviluppare i percorsi formativi per qualificare i lavoratori nella sicurezza stradale

L'azione intende determinare quali siano le attività formative necessarie per qualificare gli attuali lavoratori che si occupano di sicurezza stradale mediante un approccio sistematico che prenda in considerazione gli obiettivi e le necessità, norme e competenze già esistenti, i metodi formativi a disposizione e costi. Nell'affrontare questo tema occorre creare un contesto di dialogo, stabile ed efficace tra soggetti competenti (scuola secondaria di secondo grado, la formazione professionale, gli ITS, le Università e gli Enti di ricerca) nella duplice ottica di innovazione dei profili di competenza (curriculare e metodologica) e orientamento. L'esigenza è quella di sviluppare sempre più azioni tendenti a sottolineare in modo chiaro ed esplicito l'esigenza di valutare la "strada" come fonte di pericolo per la salute e la sicurezza: occorre e puntare sulla conoscenza dei rischi, la prevenzione, l'informazione e la formazione, quali elementi fondamentali per una cultura della sicurezza che consenta di ridurre concretamente il fenomeno infortunistico.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
MONDO SCIENTIFICO	Analisi dei contesti urbani e territoriali e delle relazioni con le reti viarie e gli snodi/poli sanitari, commerciali, condizioni di accesso ai servizi per accessi pedonali e con veicoli personali.	Convergenza di competenze collaborative fra Politecnico e Università / degli Studi in materie comportamentali	/

54. Costruire nuove figure professionali e specializzazioni sulla mobilità sostenibile

L'azione si propone di accompagnare la transizione verso l'efficienza energetica e ambientale dei trasporti con la costruzione di nuove figure professionali, competenze e specializzazioni in materia di mobilità sostenibile sviluppando, in sinergia con le aziende e gli Enti formativi, percorsi professionali nella scuola secondaria di secondo grado e superiore che migliorino le competenze attese dal mondo del lavoro in materia di progettazione, pianificazione e tecnologie per la mobilità sostenibile e di mobility management.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
MONDO SCIENTIFICO	/	Formazione mirata presso Università e Politecnici	/

55. Qualificare i tecnici degli enti, i progettisti e i mobility manager sulla mobilità sostenibile

L'azione intende conseguire un assetto dei trasporti più ecologico riqualificando le competenze dei lavoratori attuali che devono adeguarsi ai cambiamenti prodotti dalle innovazioni tecnologiche e dalle nuove conoscenze in materia di mobilità sostenibile. Si tratta di tecnici degli Enti Locali, progettisti, Mobility Manager, formatori dei percorsi di acquisizione delle patenti di guida, formatori delle scuole e della forza lavoro delle aziende.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Il servizio offerto aiuta i mobility manager di scuole, aziende e città a redigere i PSCL. La Società propone il proprio sistema brevettato di certificazione, monitoraggio e gamification delle tratte urbane in bici come strumento per raggiungere gli obiettivi del PSCL. Inoltre fornisce dati sul traffico urbano in bici utili per interpretare e migliorare la sicurezza stradale, la gestione del traffico, la pianificazione urbana, gli investimenti infrastrutturali.	Facilitare il compito dei mobility manager	- Definiamo dei KPI e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro servizio.

FORMAZIONE

MONDO SCIENTIFICO	/	Analoga formazione e aggiornamenti per i Tecnici delle amministrazioni Pubbliche ed Enti di controllo	/
-------------------	---	---	---

68. Definire i fabbisogni professionali e sviluppare percorsi formativi per i trasporti green e la logistica

L'azione intende costruire un più stretto rapporto tra attività formative e processi di ri-qualificazione del sistema economico-produttivo per sostenerne la transizione verso un nuovo modello di sviluppo: è fondamentale un approccio sistematico che consideri obiettivi e necessità, competenze esistenti e da sviluppare, nuovi metodi e percorsi di formazione da sperimentare/adottare, nonché i costi per determinare le azioni da implementare nei diversi settori e da affrontare con il supporto dei diversi soggetti competenti (scuola secondaria di secondo grado, la formazione professionale, gli ITS, le Università e gli Enti di ricerca) in un contesto di dialogo stabile ed efficace.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Contributo alla formazione	Preparare corsi che formino e rilascino attestati	- Ampliamento del settore con verifica di maggiore competenza e di un mercato del lavoro molto più vivace e accessibile con buone condizioni economiche
	La Fondazione ha un settore formazione sui temi dei trasporti e della logistica molto importante e in grado di promuovere e coadiuvare l'insegnamento.	Corsi di aggiornamento per professionisti e percorsi scolastici ad hoc	- Avvio dei corsi
MONDO SCIENTIFICO	Organizzare incontri e percorsi formativi specifici o fornire docenti qualificati	Organizzare incontri e percorsi formativi specifici	- Numero di iscritti agli incontri e percorsi formativi
		La Sanità e l'assistenza sanitaria decentrate operano in adesione ad un sistema di raccolta, convergenza di informazioni accentrate su 2-3 livelli di competenza e una rete di soccorso e presenza punto/punto anche esercitata da remoto, e infine di assistenza con trasferimento specializzato di primo o secondo livello. Si tratta di un sistema logistico complesso che opera con diretto riferimento all'utente finale sia familiare che crescente in forma individuale. Occorre un disegno logistico articolato fra tecnologico, trasportistico, sociale e assistenziale con terminali fra servizi specializzati ambulatoriali ed ospedalieri.	

69. Qualificare i lavoratori e sviluppare le capacità tecniche nei processi di innovazione delle aziende di trasporto e logistica

L'azione intende sviluppare piani di formazione permanente per i lavoratori, per evitare l'obsolescenza delle competenze, e scambio di conoscenze tra profili junior e senior volti al recupero e rinforzo della motivazione o all'apprendimento di nuove modalità operative finalizzate alla flessibilità organizzativa. Si tratta di azioni per offrire al lavoratore la possibilità di aggiornare le proprie competenze e aiutarlo a rimanere impiegabile in un mondo che cambia sempre più velocemente.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
MONDO SCIENTIFICO	/	L'evoluzione delle tecnologie e delle applicazioni alla logistica sono in rapida evoluzione e trasformano le procedure di assegnazione ai flussi in trasferimento e distribuzione dei passaggi nei poli logistici e distributivi fino all'ultimo miglio. Corsi di formazione e aggiornamento sono presenti e i crescite in molte Università nazionali.	
	Organizzare incontri e percorsi formativi specifici o fornire docenti qualificati	Organizzare incontri e percorsi formativi specifici	- Numero di iscritti agli incontri e percorsi formativi

FORMAZIONE

83. Definire i fabbisogni e sviluppare i percorsi formativi per qualificare i tecnici e i progettisti nello street design

L'azione intende sviluppare la progettazione delle strade come parte della progettazione urbanistica e agire per costruire nuove competenze professionali e qualificare quelle esistenti, di professionisti e lavoratori in organizzazioni pubbliche e private che lavorano nelle città, per integrare le migliori pratiche e tecniche di tipo trasportistico tra gli strumenti dell' "urban designer".

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Il servizio offerto aiuta i mobility manager di scuole, aziende e città a redigere i PSCL. La Società propone il proprio sistema brevettato di certificazione, monitoraggio e gamification delle tratte urbane in bici come strumento per raggiungere gli obiettivi del PSCL. Inoltre fornisce dati sul traffico urbano in bici utili per interpretare e migliorare la sicurezza stradale, la gestione del traffico, la pianificazione urbana, gli investimenti infrastrutturali.	Facilitare il compito dei mobility manager	Definiamo dei KPI e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro servizio.
MONDO SCIENTIFICO	/	Informatica avanzata e applicativa, tecniche di assegnazione alle reti di trasporto (aeree, ferroviarie, viarie, di nodo e snodo degli spostamenti. Tecniche di controllo e assicurazione degli scambi di flussi tra operatori.	/
	Organizzare incontri e percorsi formativi specifici o fornire docenti qualificati	Organizzare incontri e percorsi formativi specifici	Numero di iscritti agli incontri e percorsi formativi

LAVORO

46. Promuovere il telelavoro e il lavoro agile

L'azione si sviluppa in sinergia con le misure del Piano regionale della qualità dell'aria che sostiene il tema del lavoro a distanza (TR01-Promozione del telelavoro e dello smart working e dematerializzazione dei rapporti tra cittadino e Pubblica Amministrazione). La Regione ha già avviato iniziative concrete per sviluppare e potenziare il lavoro agile o smart working in ambito privato: ha istituito un fondo per le micro, piccole e medie Imprese (MPMI) aventi una sede operativa in Piemonte e aperto il bando "Residenzialità in montagna" che, nei contributi per l'acquisto e/o recupero di immobili per la prima casa, include una premialità se il beneficiario svolge il 50% dell'attività lavorativa in smart-working. In ambito pubblico, invece, gli enti sono chiamati a redigere il "Piano Organizzativo del Lavoro Agile" (POLA), innovazione normativa previsto dal DL n. 34/2020, convertito da L. n.77/2020 (Decreto Rilancio).

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	/	Risultano disattese le esigenze del settore distributivo. Nel promuovere il lavoro a distanza, il documento non è infatti supportato da valutazioni dell'impatto sugli equilibri commerciali esistenti e, in parallelo, da previsioni di interventi di rigenerazione urbana non limitati alle sole componenti urbanistico-edilizie, bensì estese agli aspetti economici e sociali.	/

70. Sviluppare l'occupazione e il riuso dei siti dismessi rafforzando il marketing territoriale per la logistica

L'azione intende promuovere progetti di marketing territoriale per la logistica focalizzati sul recupero delle aree dismesse presenti sul territorio. L'attuazione presuppone lo sviluppo di sinergie tra attori pubblici e privati e l'opportunità di costruire un'offerta adeguata per attrarre investimenti produttivi e sviluppare occupazione. Tra le aree libere, occorre individuare quelle a vocazione logistica e redigere un "catalogo" e un piano strategico di marketing delle aree piemontesi da proporre agli investitori secondo diverse tipologie di recupero (rinnovo, rivitalizzazione, recupero), studiare semplificazioni amministrative ed economiche, definire gli accordi occupazionali.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Assistenza progettuale e coordinamento enti	Mappatura delle aree artigianali e industriali dismesse per favorire il riuso del suolo	- Avvio dei riusi
	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, vettori, altri soggetti privati e pubblici coinvolti).	Tavolo locale e regionale per la valutazione dell'opportunità di utilizzo di siti dismessi, con analisi di funzionalità ed efficienza. Individuazione modalità di attrazione di investimenti privati.	- Utilizzo a regime delle aree e delle piattaforme ritenute utili allo sviluppo imprenditoriale del territorio.
	Diffusione di iniziative regionali a livello locale per stimolare la partecipazione dei soggetti rappresentati	Una mappatura dei siti dismessi finalizzata a segnalare agli investitori spazi utili per poter svolgere attività legate alla logistica	/

TERRITORIO

TERRITORIO

47. Definire i criteri per la localizzazione dei poli attrattori e generatori di traffico

L'azione si sviluppa in sinergia con le attività in corso di riordino degli strumenti regionali per il governo del territorio (la revisione della Lr n. 56/1977 - Tutela ed uso del suolo e l'aggiornamento del Piano territoriale regionale) e intende definire i criteri per concentrare i poli attrattori e generatori di traffico (sistemi della logistica, attività produttive, reti commerciali, insediamenti residenziali, servizi sanitari, plessi scolastici...) in comparti idonei, piuttosto che disperderli, così come localizzarli laddove già esiste una rete di infrastrutture e servizi adeguate a soddisfare la domanda di mobilità che quel polo genera.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Abbiamo previsto stazioni di base per i monopattini in sharing in trenta postazioni sul territorio, dislocate in diverse aree vicine ai poli attrattori	Censire i poli attrattori, controllare la crescita smisurata di centri commerciali, prevedere gli edifici culturali, scolastici, sportivi ecc... Abbiamo pochi spazi per i parcheggi, ma che siano serviti da navette con fermate nelle immediate vicinanze e piste ciclabili	- Con l'utilizzo dei monopattini che nei prossimi due anni, consentiranno di monitorare la domanda dei mezzi
PARTI ECONOMICHE	I dati forniti dal servizio permettono di identificare i poli di traffico, le fermate, i volumi di traffico, ecc.	Dati	- Definiamo dei KPI e li misuriamo prima e dopo l'attivazione del nostro servizio.
	Individuazione dei flussi potenziali	Analisi socioeconomica dei singoli ambiti e analisi dei flussi	- Avendo un piano espansivo
	/	L'azione richiede un approfondimento specifico sul commercio al dettaglio, in quanto non si condivide l'obiettivo di "definire i criteri per concentrare i poli attrattori e generatori di traffico (...reti commerciali...) in comparti idonei, piuttosto che disperderli, così come localizzarli laddove già esiste una rete di infrastrutture e servizi adeguate a soddisfare la domanda di mobilità che quel polo genera". Tale passaggio richiede una verifica specifica, in quanto non è coerente con gli attuali scenari della distribuzione commerciale (crisi dei grandi parchi e centri commerciali esterni alle città) e, soprattutto con il modello di città dei 15 minuti, caratterizzato da una presenza capillare e diffusa (di prossimità) di tutti i servizi, incluso quello commerciale.	/
MONDO SCIENTIFICO	Competenza di pianificazione territoriale ed urbanistica	Coordinamento transcalare della pianificazione-programmazione trasportistica con la Pianificazione territoriale ed urbanistica	- Capacità di realizzare politiche ed interventi su modelli Transit Oriented development (TOD)

57. Regolamentare l'uso, il consumo e la frammentazione del suolo dovuto ai trasporti

L'azione si sviluppa in sinergia con le attività in corso di riordino degli strumenti regionali per il governo del territorio (la revisione della Lr n. 56/1977 - Tutela ed uso del suolo e l'aggiornamento del Piano territoriale regionale) e propone di mettere in campo politiche, da dettagliare e attuare a livello locale, per limitare l'impermeabilizzazione attraverso la riduzione del tasso di conversione e di trasformazione del territorio agricolo e naturale e il riutilizzo delle aree già urbanizzate indirizzando gli strumenti di pianificazione, ai diversi livelli, verso lo sviluppo sostenibile del territorio attento al contenimento del consumo di suolo. Occorre altresì regolamentare le aree inidonee all'installazione di impianti fotovoltaici a terra e all'installazione di impianti a biomasse/biogas.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Strumenti di pianificazione della Città Metropolitana.	Prioritariamente evitare la trasformazione del territorio agricolo e delle aree libere	mq di suolo consumato
PARTI ECONOMICHE	I dati forniti dal servizio aiutano le amministrazioni pubbliche ad individuare i tracciati più utili per il traffico ciclistico, i loro volumi di traffico, le postazioni più utili per i parcheggi e le colonnine del bike sharing.	Dati	- Definiamo dei KPI e li misuriamo prima e dopo l'attivazione del nostro servizio.
MONDO SCIENTIFICO	Competenza di pianificazione territoriale ed urbanistica	/	/

TERRITORIO

79. Diffondere l'adozione dei piani di mobilità sostenibile

L'azione intende diffondere l'adozione di piani di mobilità urbana sostenibile. A partire da un'attenta valutazione delle prestazioni della mobilità urbana in ambito regionale e per rispondere agli obiettivi posti dai piani regionali (PRMT, PrQA, PEAR; PTR) l'azione si propone di rivedere (e modificare ove necessario) gli strumenti tecnici, normativi e finanziari a disposizione degli enti locali, adottare misure (indirizzi e criteri) per evitare approcci frammentati, estendere (valutati i possibili benefici) l'adozione dei PUMS ai Comuni con popolazione inferiore a 100.000 abitanti eventualmente in una prospettiva di area vasta, rendere disponibile un network di buone pratiche e un supporto di assistenza tecnica agli enti locali. L'azione si sviluppa in sinergia con le attività in corso di riordino degli strumenti regionali di governo del territorio (la revisione della l.r. n. 56/1977 - Tutela ed uso del suolo e l'aggiornamento del Piano territoriale regionale).

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	/	- rivedere le strutture degli uffici tecnici in modo che ci siano professionalità diversificate (sociologi, geografi, storici e non solo ingegneri) - favorire il dialogo e la partecipazione- - semplificare la comunicazione e renderla più accessibile anche nei siti istituzionali spiegando per ogni progetto in forma semplificata, la road map che porta alla sua realizzazione.	/
	nessuna	Verificare gli strumenti attuativi dei comuni, la effettiva attuazione dei PUT adottati in passato e prevederne l'obbligo di aggiornamento al PUMS regionale	- la concreta attuazione di azioni mirate a ridurre il traffico di attraversamento
	Finanziamenti	Creazione di un gruppo di lavoro territoriale per lo studio di iniziative di sensibilizzazione	- Aumento degli utenti alle forme di mobilità sostenibile
PARTI ECONOMICHE	Contributo alla formazione	Organizzare momenti di formazione con tecnici e amministratori dei comuni di riferimento	- adozione di piani di mobilità sostenibile in un numero alto di comuni
	Il servizio offerto aiuta i mobility manager di scuole, aziende e città a redigere il PSCL.	Promuovere la cultura della mobilità sostenibile	- Definiamo dei KPI e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro servizio.
MONDO SCIENTIFICO	Competenza di pianificazione territoriale ed urbanistica	/	/

80. Coordinare l'azione pubblica e le iniziative private per la logistica urbana

L'azione propone di istituire e coordinare un tavolo finalizzato a sviluppare proposte operative per affrontare in sinergia con gli operatori e gli enti locali le criticità della logistica urbana (gestione della domanda, shift modale, migliorare l'efficienza, anche di veicoli e carburanti). Gli attori principali sono le Città che sono chiamate a definire il quadro regolamentare di riferimento (ad es. spazi di consegna, regolamenti di accesso, applicazione, ecc.); il tavolo regionale ha il compito di stimolare e sostenere gli operatori logistici privati ad investire in nuove tecnologie e soluzioni alternative (più sostenibili della logistica tradizionale), facilitare la cooperazione tra gli attori, costruire la capacità necessaria a livello locale, stimolare l'adozione di buone pratiche, garantire l'interoperabilità delle soluzioni logistiche locali basate su sistemi di trasporto intelligenti e garantire l'integrazione con le priorità nazionali.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Faticosamente con poche risorse di personale dedicato	Si deve destinare nei comuni, un ufficio che segua prioritariamente le azioni necessarie	/
	Azioni integrate Mobility Manager sviluppo contenuti della Piattaforma EMMA sviluppo dei MAAS Introdurre la figura del "Community Manager", un facilitatore della comunicazione tra gli Enti e i vari Stakeholder	Dare attuazione al Piano della logistica e al piano trasporti Favorire l'intermodalità attraverso forme incentivanti pubblico/privato	/

TERRITORIO

PARTI ECONOMICHE	/	<p>Il futuro Piano regionale della Logistica (PrLog) deve affrontare il tema delle piatta forme logistiche a servizio dell'e-commerce, il cui successo è favorito da lacune normative (fiscali, urbanistiche, ecc.) che, come noto, generano numerose e gravi problematiche: impatto sulla viabilità, soprattutto all'interno delle aree urbane, effetti sull'ambiente, alterazione della concorrenza, ecc..</p> <p>È importante che la versione finale del PrLog sia completata con l'inserimento di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una distinzione tra logistica logistica a servizio della produzione, logistica a servizio del commercio e logistica a servizio dell'e-commerce; - un'ulteriore azione diretta ad assicurare una regolamentazione integrata (urbanistica, ambientale, commerciale, ecc.) dei flussi provenienti dalle piattaforme di logistica a servizio dell'e-commerce. <p>L'azione non risulta pienamente tarata sulle esigenze delle micro e piccole imprese che operano in ambito urbano. Si configura uno scenario che esclude il commercio di prossimità e, più in generale l'impresa diffusa che opera nei centri urbani, come una cellula attiva della rete distributiva, portatrice tanto di esigenze specifiche di approvvigionamento delle merci quanto come soggetto che, in un'ottica di innovazione del commercio tradizionale di prossimità, si rapporta con il consumatore finale utilizzando le nuove tecnologie non solo per la comunicazione ma anche per la consegna di prodotti. Si sottolinea pertanto l'importanza che il Piano regionale della Logistica (PrLog) sia direttamente ed esplicitamente correlato con la misura TR.02 "Logistica in ambito urbano" del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, i cui contenuti sono specificatamente tarati sui fabbisogni delle micro e piccole imprese.</p> <p>Si chiede che nell'azione siano coinvolte nella definizione del quadro regolamentare di riferimento, insieme agli enti locali, anche le associazioni di rappresentanza delle imprese del commercio maggiormente rappresentative a livello regionale.</p>	/
------------------	---	---	---

81. Uniformare le norme e adottare una gestione unitaria per l'accesso ai centri urbani

L'azione si propone di promuovere un governo omogeneo nell'istituzione di aree da gestire con regolamentazione degli accessi veicolari, che permetta di semplificare le procedure, uniformare le regole e renderle più chiare, migliorare i servizi e l'informazione per gli utenti. Il riferimento sono le Linee Guida regionali - Le 10 regole d'oro per l'istituzione di una ZTL che costituiscono un vademecum contenente le istruzioni di base per l'istituzione di una ZTL o più in generale di uno schema UVAR (Urban Vehicles Access Regulation). Nell'implementazione delle azioni gli ITS si confermano fattori chiave per pianificare la mobilità urbana consentendo di semplificare regole e procedure per renderle più chiare, migliorare i servizi e l'informazione per gli utenti.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Aggiornamento e modifica del PRGC	I PRGC devono acquisire le proposte della Regione per l'istituzione delle ZTL ed i rispettivi PUT devono uniformarsi a tali disposizioni	- La realizzazione di ZTL nel centro storico delle città

TERRITORIO

82. Rivedere gli indirizzi e i criteri dell'urbanistica per la mobilità urbana sostenibile

L'azione si sviluppa in sinergia con le attività in corso di riordino degli strumenti regionali per il governo del territorio (la revisione della Lr n. 56/1977 - Tutela ed uso del suolo e l'aggiornamento del Piano territoriale regionale) e si propone di definire indirizzi per un assetto e sviluppo armonico del territorio, indicare modelli di governance del territorio a carattere multidisciplinare, ripensare gli standard secondo nuove concezioni dell'idea di "prossimità" all'interno delle città. Si tratta del concetto della "città dei 15 minuti" orientata allo sviluppo sostenibile, in cui il lavoro, i negozi, l'assistenza sanitaria, l'istruzione, il benessere, i luoghi della cultura, lo shopping e il divertimento siano raggiungibili entro quindici minuti da casa propria, a piedi o in bicicletta; dal punto di vista trasportistico, la "città dei 15 minuti" non è solo il luogo delle reti brevi della vita quotidiana, ma anche quello in cui le reti delle piccole distanze (a piedi o in bicicletta) si connettono con quelle lunghe servite dal trasporto pubblico.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	/	Il PUT è lo strumento che deve essere necessariamente aggiornato	- Con questionari ai cittadini
	Politiche di Trasporto e Mobilità sostenibile. azioni previste nel PUMS prioritariamente riferite all'intermodalità al bike to rail	Sperimentazione e diffusione del concetto di "strada ciclabile" in cui l'auto è ospite. aumento delle zone 30 e delle strade scolastiche. riduzione degli stalli di sosta, aumento della tariffazione oraria auto, spostamento dei parcheggi nelle aree esterne alla città. Diffusione dei cicloparcheggi prioritariamente nelle stazioni ferroviarie ma anche nella città e sistemi di incentivazione all'uso della bicicletta nelle aree limitrofe	/
MONDO SCIENTIFICO	Competenza di pianificazione territoriale ed urbanistica	Avviare e concludere la riforma della Lr 56/77 e del relativo modello di pianificazione territoriale ed urbanistica	- Capacità di realizzare politiche ed interventi su modelli Transit Oriented development (TOD)

AMBIENTE E ENERGIA

52. Incentivare l'uso di mezzi privati di trasporto alimentati con combustibili alternativi

L'azione si sviluppa in sinergia con le attività del Piano regionale per la qualità dell'aria ed il Piano energetico ambientale regionale che intendono stimolare l'accelerazione delle dinamiche di adozione di combustibili alternativi per i mezzi privati e di trasporto delle merci con incentivi diretti o indiretti mirati alla rottamazione dei vecchi veicoli, sostenendo la loro sostituzione con veicoli (inclusi motocicli e natanti) a combustibili alternativi. La Regione può aprire bandi con incentivi economici diretti per favorire l'uso di: alimentazioni a GNL o a biometano liquefatto per i veicoli adibiti al trasporto merci su strada e la logistica integrata di media e lunga percorrenza (la liquefazione del gas naturale permette di ridurre il volume di circa 600 volte); alimentazioni GNC, GPL o puro elettrico per i veicoli adibiti alla distribuzione delle merci al dettaglio e la logistica urbana; veicoli elettrici destinati a privati, alle micro, piccole e medie imprese, a enti pubblici; veicoli elettrici alimentati a idrogeno con celle a combustibile.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Partecipando ai bandi specifici	Incentivi per la sostituzione del parco auto degli enti pubblici e per l'acquisto di bici elettriche	Verificare lo spostamento dei km percorsi con mezzi con minore impatto attraverso analisi emissione CO2
PARTI ECONOMICHE	Condivisione delle iniziative nei confronti delle aziende associate anche per stimolare, ove possibile, l'uso di combustibili alternativi	/	/

58. Definire i criteri per ridurre, riusare e riciclare i rifiuti generati dal sistema dei trasporti

L'azione intende sostenere la riduzione della produzione di rifiuti da trasporti a partire dalle iniziative già intraprese dalla Regione con il graduale rinnovo del materiale rotabile e con l'acquisto di flotte di treni ad elevata percentuale di riciclabilità e reimpiego. Inoltre, la Regione è attiva sul tema della dematerializzazione dei titoli di viaggio ed ha introdotto il Biglietto Integrato Piemonte (BIP), un sistema di bigliettazione elettronica costituito da titoli di viaggio ricaricabili. Inoltre, in sinergia con le attività in corso di riordino degli strumenti regionali per il governo del territorio (la revisione della l.r. n. 56/1977 - Tutela ed uso del suolo e l'aggiornamento del Piano territoriale regionale) in coerenza con le indicazioni del Piano energetico ambientale regionale si intende redigere un censimento delle aree già impermeabilizzate in abbandono e non altrimenti utilizzabili (come ad esempio i piazzali delle aree industriali o logistiche dismesse) per localizzare impianti di generazione elettrica da fonti energetiche rinnovabili (FER) utili anche ad alimentare i nuovi veicoli elettrici

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Promozione e vendita del trasporto pubblico come eccellenza e non come ripiego	Shift modale da individuale a collettivo	- Diminuzione della mobilità individuale

COMPETITIVITÀ E INNOVAZIONE

COMPETITIVITÀ

45. Digitalizzare e rendere accessibili i servizi della Pubblica Amministrazione per il cittadino e le imprese

L'azione si sviluppa in sinergia con le attività del Piano per la Banda Ultralarga. Il POR FESR è lo strumento di traduzione operativa che cofinanzia gli interventi e continua il percorso di diffusione delle ICT sul territorio piemontese puntando al potenziale offerto dalle tecnologie dell'informazione e della comunicazione per digitalizzare e rendere accessibili i servizi offerti a cittadini e imprese. In ambito trasportistico, l'azione è già avviata e alcuni servizi sono pienamente operativi (Traffic Operation Center regionale, Sistema BIP, portale Muoversi in Piemonte) e talvolta costituiscono un esempio di buona pratica a livello nazionale. Altre azioni saranno attuate in coerenza con le misure del Piano regionale della qualità dell'aria (TR01-Promozione del telelavoro e dello smart working e dematerializzazione dei rapporti tra cittadino e Pubblica Amministrazione”).

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Contributo alla formazione	Aumentare la digitalizzazione per implementazione e non per drastica sostituzione	Basi di dati accessibili e fruibilità dei servizi a 360 gradi
	Mission istituzionale e obiettivo strategico 2020/2025 per la Camera di commercio di Cuneo (sensibilizzazione e coinvolgimento attivo degli imprenditori e dei professionisti per favorire la transizione digitale; diffusione di conoscenze di base su tecnologie 4.0 e altri strumenti di innovazione; attivazione di azioni di assessment 4.0 delle imprese, orientamento verso strutture specialistiche..) Promotione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, altri soggetti privati e pubblici).	Migliorare le competenze digitali di base dei cittadini e le competenze digitali delle imprese.	- Diffusione dell'utilizzo di sistemi digitali messi a disposizione dalla PA. - Percentuale di imprese che hanno inserito tecnologie digitali e di I4.0 nel proprio core business. - Analisi dell'impatto della digitalizzazione su competitività, internazionalizzazione delle imprese. - Percentuale nascita di start up e PMI innovative.
	/	Migliorare l'accessibilità da parte delle imprese dei servizi delle P.P.A.A. per rendere più snelli e meno burocratici i rapporti tra le due parti	/

48. Ottimizzare la gestione logistica delle filiere produttive

L'azione intende approfondire la conoscenza dell'attuale morfologia dei flussi logistici che intercorrono all'interno delle filiere produttive per capire come ottimizzare la gestione e contenere il numero degli spostamenti; si focalizza su quella quota di trasporto che, all'interno di un'impresa avviene ancora su strada e con mezzi tradizionali per ridurre la lunghezza dello spostamento e, ove possibile, favorire lo sviluppo di filiera corta. Lo sviluppo della filiera corta è caratterizzata da un numero limitato di passaggi produttivi e di intermediazioni commerciali che possono portare fino al contatto diretto fra il produttore e il consumatore ed è già promossa in ambito agroalimentare

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, altri soggetti privati e pubblici).	Quadro sinottico della supply chain per singola filiera, sia a livello regionale/interregionale, che di singolo territorio. Integrazione del quadro supply chain con quello delle infrastrutture.	- Attivazione di filiere corte nel settore agroalimentare. Sperimentazione nel settore della manifattura.
MONDO SCIENTIFICO	Partecipazione ai tavoli, monitoraggio delle filiere (localizzazione, addetti, flussi)	Coordinamento tra la Direzione competitività e trasporti, con le associazioni di Categoria	- Miglioramento dell'efficienza delle filiere, diminuzione costi di trasporto (survey)

59. Promuovere la cooperazione di imprese per la logistica di corridoio

L'azione intende ampliare la governance macroregionale, intrapresa con priorità sui temi infrastrutturali, a nuove iniziative da definire mediante tavoli tematici (di discussione, confronto e decisione) aperti alla partecipazione di nuovi attori (operatori privati). Per sviluppare il sistema integrato del Nord - Ovest (e di corridoio) è importante far incontrare le diverse esigenze, attivare la cooperazione (creando reti di imprese), favorire la loro competitività ed essere più «forti» nel proporre soluzioni (ad es. a Stato, RFI, Dogane). E' anche importante aumentare la visibilità della realtà del Nord -Ovest a livello europeo e mondiale: le strategie dell'UE sono quadri politici che consentono ai paesi situati nella stessa regione di sfruttare meglio il potenziale che hanno in comune e sono anche un'opportunità perché possono essere sostenute dai fondi UE (compresi i Fondi strutturali e d'investimento europei), nonché i CEF - Connecting Europe Facility, strumento di investimento per lo sviluppo infrastrutturale delle reti transeuropee ad alto rendimento, sostenibili ed interconnesse in modo efficiente nel settore dei trasporti, dell'energia e dei servizi digitali.

COMPETITIVITÀ

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, altri soggetti privati e pubblici). Gestione di un GEIE per la gestione internazionale di progetti transfrontalieri e di promozione dell'attrattività di investimenti in favore del territorio.	Analisi di un piano di sviluppo che tenga conto delle varie direttrici possibili di flussi (es. sud-ovest dalla provincia di Cuneo verso la Francia)	- Messa a terra di progetti transfrontalieri di collegamento nell'ambito dei trasporti, dell'energia e della connettività.
MONDO SCIENTIFICO	Studi su flussi di trasporto lungo i corridoi	Coordinamento con MIMS RFI, interporti e operatori portuali consolidamento hub logistici intermodali,	- Aumento competitività sistema logistico piemontese(flussi merci verso gli hub intermodali)

60. Favorire lo sviluppo di progetti di logistica green di Quadrante

L'azione intende promuovere lo sviluppo di progetti di logistica green a scala locale per un intermodalità di prossimità a servizio del Quadrante, come stimolo all'aggregazione e alla collaborazione tra imprese al fine di favorirne l'efficienza e competitività globale. In questo contesto, assumono forme rilevanti non solo quei progetti territoriali già avviati (Alessandria, Torino-Orbassano, Novara), ritenuti risolutivi per il carattere transnazionale e la rilevanza europea, ma anche quei progetti che possono divenire componenti generative di processi di sviluppo regionale e locale (Cuneo). Lo sviluppo della logistica green è sostenuta dalle politiche infrastrutturali per il riequilibrio modale (reti ferroviarie, piattaforme e servizi logistici), dalle politiche di riqualificazione territoriale (valorizzare le aree produttive non più attive) ma richiede anche un adeguamento dei processi a livello aziendale in ambito distributivo (configurazione infrastrutturale dei sistemi, gestione delle flotte), intralogistico (stoccaggio delle merci) e può essere la leva per un consolidamento organizzativo (attori economici e istituzioni), incentivando anche processi aggregativi di filiera, e produrre progetti fondati sulla valorizzazione delle identità in grado di generare un nuovo "valore aggiunto territoriale".

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, altri soggetti privati e pubblici).	Presentazione del progetto a livello locale. Analisi delle disponibilità da parte del tessuto produttivo locale. Integrazione della disponibilità con l'offerta infrastrutturale effettiva.	- Attuazione di progetti di logistica green da parte di investitori privati.
MONDO SCIENTIFICO	Benchmark e studi sulla logistica sostenibile	Consolidamento centri ferroviari merci, piattaforme logistiche sostenibili	- Numero progetti avviati, aumento dell'intermodalità

61. Favorire dinamiche di clusterizzazione e la condivisione di tecnologie, capacità e risorse

L'azione intende consolidare contesti di scambio e aggregazione imprenditoriale nell'ambito dei quali proporre momenti di formazione, aggiornamento e condivisione delle buone pratiche oltre alle iniziative di bandi per incentivare gli investimenti nelle PMI anche nell'ottica dell'innovazione. A tale scopo risulta necessario approfondire la conoscenza della realtà piemontese interfacciandosi costantemente con le associazioni di categoria per analizzare punti di forza e debolezza del tessuto imprenditoriale. La Regione potrebbe offrirsi come "collettore" di istanze e interlocutore privilegiato tra il sistema logistico piemontese e le imprese che vogliono investire sul territorio e hanno bisogno di servizi logistici.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, altri soggetti privati e pubblici).	Attivazione di percorsi di open innovation a livello territoriale e in modalità coordinata tra i vari soggetti pubblici e privati interessati. Condivisione di best practices a livello regionale con il coordinamento della Regione e la partecipazione di Fondazioni, enti di istruzione e ricerca, associazioni di categoria, ecc. Attività di diffusione della cultura dell'open innovation a tutti i livelli e attraverso canali molteplici.	- Cultura collettiva (scuola, università, mondo del lavoro, ecc.) basata sull'approccio all'open innovation
MONDO SCIENTIFICO	Studi su innovazione	Ruolo dei poli tecnologici	/

62. Sostenere l'innovazione digitale nelle imprese dei trasporti e della logistica

L'azione intende sostenere l'innovazione digitale nelle imprese di trasporti e della logistica in quanto punto di partenza di un nuovo approccio gestionale (data-driven) in grado di offrire una visione più analitica e globale dell'impresa. La digitalizzazione (in ambito pubblico e nelle aziende) riveste uno spazio importante e strategico nell'ambito del POR FESR e si configura come specifico obiettivo di progettazione e di finanziamento nell'ambito del quale individuare specifici contesti di declinazione progettuale, consolidare gli asset del comparto (oggi frammentato) e coinvolgerlo in azioni di sistema atte ad innovare sia la singola azienda sia il sistema nel suo complesso.

COMPETITIVITÀ

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, altri soggetti privati e pubblici).	Sportello regionale di supporto alle imprese con vocazione data driven sia in modalità open che standard (supporto legale, statistico, gestionale, data analytics, ecc.), per incentivarne l'utilizzo nel proprio business, in particolare per le PMI. Creazione ecosistema con soggetti privati e pubblici per l'accompagnamento alle imprese nell'utilizzo dei dati.	- Diffusione aziende data driven. - Diffusione cultura open data.

63. Promuovere progetti per rafforzare l'industria e le filiere del trasporto green

L'azione si coordina con la "Strategia di Specializzazione Intelligente -S3" e in particolare con "Sistemi Prioritari dell'Innovazione – Mobilità" nell'ambito della quale intende facilitare questi processi supportando le imprese piemontesi nello sviluppo di soluzioni tecnologiche nella filiera dei prodotti e dei servizi legati alla mobilità elettrica (persone e merci), nella filiera della mobilità condivisa (sharing mobility), nella filiera delle tecnologie e servizi legati all'auto connessa e a guida autonoma, nella filiera dei vettori energetici e dei carburanti alternativi. Il POR FESR è lo strumento di traduzione operativa dove trovano spazio obiettivi di ricerca e innovazione anche in termini di applicazione produttiva in ambito aziendale.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, altri soggetti privati e pubblici).	Sviluppare presenza capillare enti di ricerca in tutti i territori regionali, attraverso convenzioni, laboratori, ecc. Attivare partnership imprese-Università per l'analisi condivisa di progetti e attivazione di segmenti di ricerca finalizzati alla prototipazione di soluzioni tecnologiche interessanti.	- Diffusione progetti di ricerca imprese-università e applicazione su larga scala ai processi industriali.

64. Sostenere le start-up e favorire le collaborazioni tra aziende per la mobilità sostenibile

L'azione si coordina con la "Strategia di Specializzazione Intelligente – S3" e intende proseguire nel sostegno alla crescita e al consolidamento delle start up innovative, che per le loro peculiari caratteristiche richiedono la messa a disposizione di strumenti e misure mirati. Si rivolge alle aziende che stanno cambiando il volto della mobilità e dei trasporti introducendo servizi del tutto nuovi (nuovi player della logistica o di servizi di mobilità on demand, integrativi al trasporto pubblico), piattaforme che abilitano il confronto tra domanda e offerta di servizi, imprese che sviluppano soluzioni software e hardware a supporto delle attività di trasporto, innovazione per la guida autonoma, l'integrazione dei droni nello spazio aereo per il trasporto merci. Si intende promuovere programmi di supporto dedicati alle diverse fasi di sviluppo imprenditoriale, facendo emergere e valorizzando le progettualità più innovative e il collegamento con il sistema regionale imprenditoriale e della ricerca.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, altri soggetti privati e pubblici). Supporto diretto alle start up attraverso percorsi formativi, di orientamento e di accompagnamento (PID - Punto Impresa Digitale della Camera di commercio, sportello finanziamenti, Protocollo provinciale per l'innovazione in collaborazione con Fondazione CRC, I3P, incubatore del Politecnico di Torino, associazioni di categoria).	Attività di formazione e orientamento tecnologico e finanziario. Favorire l'emersione, la condivisione, lo sviluppo e l'accompagnamento di idee innovative per rispondere ai bisogni e alle sfide identificate per il territorio provinciale Aumentare l'attenzione dei potenziali investitori, anche attraverso la creazione di una rete di investitori locali, con l'obiettivo di favorire l'attrazione di risorse a sostegno di investimenti altamente innovativi e la promozione di occasioni di matching tra imprenditori;	- Diffusione di start up e PMI innovative e digitali.
MONDO SCIENTIFICO	Analisi del settore industriale	Misure FESR dedicate alle aziende dei trasporti	- Numero start-up avviate, fatturato della filiera

RICERCA

RICERCA

65. Sostenere la ricerca e l'innovazione nella mobilità e trasporti

L'azione si focalizza sull'attuazione delle azioni di ricerca e sviluppo della Strategia di Specializzazione Intelligente - Sistemi Prioritari dell'Innovazione (SPI) – Mobilità. Il SP Mobilità si propone, mantenendo una focalizzazione sulla componente manufacturing della filiera autoveicolare e dei mezzi industriali, di favorire la ricerca e l'innovazione a sostegno del riposizionamento delle imprese nel nuovo scenario dei mezzi di trasporto, stimolando nello stesso tempo la sperimentazione e l'offerta di servizi connessi e di sistemi di mobilità da cui traggono beneficio cittadini e imprese del territorio. Le sfide centrali riguardano: il riposizionamento del sistema della componentistica automotiva nel paradigma della mobilità digitale e sostenibile; lo sviluppo e attrazione di nuove imprese nei modelli di business emergenti; la progettazione e implementazione di sistemi di trasporto e di mobilità a basso impatto. Il SP Mobilità indica anche gli attori interessati nonché le traiettorie di sviluppo che potranno essere oggetto di regolari aggiornamenti ed evoluzione sulla base di eventuali trend evolutivi.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Contributo alla formazione	La formazione e il confronto con situazioni socioeconomiche affini e più evolute è fondamentale. La ricerca parte dall'analisi dati, dal confronto e dall'applicazione sempre più performante delle conoscenze acquisite.	- Miglioramento degli indici

TURISMO E CULTURA

71. Completare il sistema delle ciclovie turistiche europee e nazionali

L'azione verrà attuata secondo quanto previsto dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC- in corso di redazione da parte del MIMS) che prevede due macro-fasi d'interesse per il Piemonte: Fase 1- realizzazione degli assi del SNCT relativi alla Ciclovía VenTo (1.a) e interconnessione della rete EuroVelo (1.b) e, dunque, l'asse Aosta-Ivrea (18,3 km), Ivrea – Santhià (33,6 km) e Santhià – Torino (65 km); Fase 2 - realizzazione dei completamenti trasversali. Le modalità di attuazione della rete sono espresse nella L. 2/2018 all'articolo 4: le Regioni hanno compiti relativi a predisposizione dei progetti, convenzioni per uso del demanio nonché di acquisizione dei pareri sentiti gli enti locali interessati. Per la realizzazione, i progetti devono essere approvati dal MIMS di concerto con il MEF; l'approvazione del progetto comporta variante urbanistica a tutti gli strumenti vigenti. Il PGMC è chiamato anche a specificare le modalità di gestione e manutenzione degli interventi.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Contributo alla formazione	Provvedere a progettare sistemi di intergrazione fra trasporto pubblico e sistema cicloturistico attraverso la formazione degli amministratori e dei gestori	- Sistemi di mobilità intermodale

72. Completare e connettere la rete cicloturistica di interesse regionale

L'azione verrà attuata in funzione dello stato di realizzazione. Il Piano regionale della Mobilità Ciclistica in attuazione della L. n.2/2018 e le Linee Guida tecniche sono il riferimento tecnico aggiornato per intervenire. Per le "ciclovie già realizzate": si dovrà verificare lo stato ed eventualmente individuare gli interventi di adeguamento affinché siano rispettati i criteri e i parametri tecnico-funzionali stabiliti all'interno dell'Allegato A al PrMC; per le "ciclovie non realizzate" ma è presente lo studio di fattibilità o progettazione di dettaglio: si verificherà che questo rispetti i criteri e i parametri tecnico-funzionali stabiliti all'interno dell'Allegato A al PrMC ed eventualmente predisporre gli aggiornamenti; per le "ciclovie non realizzate" e non è presente uno studio di fattibilità: si predisporrà – sentiti gli enti – la redazione degli studi necessari. Il PrMC prevede un sostegno diretto da parte della Regione nella progettazione e realizzazione della rete che dovrà avvenire secondo quanto espresso dalle Linee Guida Progettuali; il PRMC stabilisce le priorità d'intervento e fornisce dei criteri generali per la gestione e manutenzione.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Contributo alla formazione	Provvedere a progettare sistemi di intergrazione fra trasporto pubblico e sistema cicloturistico attraverso la formazione degli amministratori e dei gestori	- Diffusione totale del treno+bici ed estensioni bicibus

73. Migliorare i servizi al ciclista

L'azione si propone di migliorare i servizi per una ciclabilità sicura, confortevole e in armonia con l'ambiente circostante; il Piano regionale della Mobilità Ciclistica in attuazione della L. n.2/2018 e le Linee Guida tecniche sono il riferimento tecnico aggiornato per intervenire. I servizi si possono classificare in: - servizi per l'utente (lungo il percorso, presso i nodi di interscambio e funzionali anche a chi si sposta quotidianamente); l'attrezzaggio avverrà in modo progressivo con il completamento degli itinerari verificando che i progetti (nazionali e regionali) prevedano un'adeguata offerta di servizi (nei nodi e lungo i percorsi) di base garantendo che tale dotazione raggiunga almeno il livello "buono" (DM 29/11/2018 - Allegato 4 - Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche) e che sia implementato un adeguato piano di manutenzione e gestione; la Regione interverrà direttamente verificando i progetti prima che gli interventi vengano realizzati; -servizi per l'accoglienza turistica: la Regione può invece agire da facilitatore dell'incontro tra domanda e offerta di servizi tramite azioni di promozione, sensibilizzazione, animazione e attivazione degli enti e degli operatori economici interessati; azioni di semplificazione normativa e burocratica per facilitare la sperimentazione di servizi innovativi rivolti ai ciclisti e cicloturisti lungo le ciclovie d'interesse regionale e nazionale. La Regione potrà facilitare la creazione di una rete di operatori affinché venga promossa una cultura diffusa dell'offerta di servizi. Essendo alcune di queste azioni già in essere da parte della Regione, sarà necessario migliorare la sinergia e il coordinamento interno affinché sia più efficace il rapporto con il territorio. Tra i servizi si possono anche comprendere quelli derivanti dallo scambio di buone pratiche legate al sapere esperto e manuale per riparare e mantenere le biciclette, capacità da trasferire alle nuove generazioni.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Tavolo di concertazione con enti locali	Migliorare i servizi per gli utenti e coordinare le informazioni sulla rete ciclabile	- Questionario di soddisfazione degli utenti
PARTI ECONOMICHE	Il servizio offerto stimola anche con premi aggiuntivi la partecipazione degli utenti alla risoluzione di sfide proposte dall'amministrazione pubblica. Il sistema di segnalazioni offerto permette agli utenti di segnalare infrastrutture utili per altri utenti e criticità ai responsabili della città.	Dati e coinvolgimento	- Definiamo dei KPI e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro servizio.

74. Promuovere circuiti e itinerari turistici nei quali valorizzare infrastrutture e servizi di trasporto

L'azione riguarda la promozione turistica di un sistema di itinerari e circuiti tematici che includono le infrastrutture e i servizi di trasporto di pregio naturalistico e artistico-culturale: le ferrovie storiche e montane, i servizi di navigazione sui laghi, i percorsi ciclabili e le strade storiche di montagna hanno la valenza di potenziale generatore di domanda e di strumento per agevolare la fruizione turistica di un territorio. Un sistema di circuiti può arricchire la visibilità turistica, elevare il valore e il vantaggio competitivo della destinazione, incrementare l'accessibilità turistica sostenibile e la qualità del soggiorno delle persone ospitate e anche quella dei residenti. Tra le iniziative si propone anche di valutare l'interesse turistico al recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro per promuovere la cultura di un turismo accessibile	Pensare anche all'accessibilità degli itinerari turistici per le persone con disabilità	Definizione e finanziamento di un quadro di investimenti.
PARTI ECONOMICHE	La Società di servizi può integrare il proprio sistema di premi per promuovere circuiti ed itinerari turistici.	Incentivi	- Definiamo dei KPI e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro servizio.
	La Società ferroviaria lungo la propria linea si impegna a promuovere tali percorsi, come tra l'altro nel progetto Interreg TVA.	E' di fondamentale importanza favorire circuiti attrattivi di escursionismo accessibile a tutti che collega in modo attrattivo le fermate del trasporto pubblico.	- Monitoraggio delle frequentazioni.
	/	... la ferrovia Vigezzina-Centovalli, ad esempio, abbinata al sistema di navigazione lacuale "Lago Maggiore Express" costituisce una delle più caratteristiche escursioni "ad anello", apprezzata da parte di turisti provenienti da tutto il mondo e gestita in partnership da Italia e Svizzera. Il biglietto integrato MAGGIORE CENTRO è il nuovo biglietto integrato ideato dal Consorzio Maggiore in collaborazione con la Navigazione laghi, per promuovere i flussi turistici tra le due sponde del Lago Maggiore, nella sua parte centrale e permetterà, con un unico titolo di trasporto, la visita di località e attrazioni sia sulla sponda piemontese che su quella lombarda del Lago Maggiore.	
	Mission istituzionale della Camera di commercio è quella di creare condizioni e progettualità finalizzate alla valorizzazione del territorio dal punto di vista culturale, paesaggistico ed enogastronomico e alla qualificazione delle strutture ricettive. Promozione e coordinamento rete territoriale di stakeholders (imprese, associazioni di categoria, altri soggetti privati e pubblici), anche a livello interregionale e transfrontaliero.	Tavolo di analisi delle progettualità e delle fattibilità locali in termini di infrastrutture e servizi per il turismo.	- Presenza diffusa e omogenea di infrastrutture e servizi per il turismo.

75. Favorire l'interscambio della bicicletta con il trasporto pubblico nei circuiti turistici

L'azione si concentra sugli aspetti di interscambio "cicloturistico" con il trasporto pubblico e comprende sia interventi per la sosta che la possibilità di trasporto delle bici sul mezzo (autobus e treni). Le linee di intervento riguardano il sistema ferro, la gomma e la navigazione e dovranno essere sviluppate in parallelo alla realizzazione delle reti cicloturistiche e a partire dai percorsi (o tratti) che completano un circuito. Il Piano regionale della Mobilità Ciclistica in attuazione della L. n.2/2018 e le Linee Guida tecniche sono il riferimento tecnico aggiornato per intervenire. Per ciascuna tipologia di interscambio devono essere eseguiti i censimenti rispetto allo stato dell'offerta (nodi d'interesse turistico regionale), individuate le possibili soluzioni "standardizzate" e quantificare i costi di adeguamento e un programma di interventi prioritari. Ogni fase prevede tavoli di confronto con i gestori per sensibilizzarli alla tematica e definire standard del materiale rotabile (da elevare in modo progressivo con i tempi di rinnovo) e modelli di gestione e manutenzione (soprattutto nel caso di strutture coperte); sostenere l'attrezzaggio dei mezzi (autobus e treni) e delle fermate con parcheggi bici ed opere utili al miglioramento dell'accessibilità (segnaletica, canaline, scivoli).

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	La Società di servizi può integrare il proprio sistema di premi per promuovere circuiti ed itinerari turistici.	Incentivi	- Definiamo dei KPI e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro servizio.
	/	Promuovere il servizio di noleggio di biciclette piuttosto del servizio di trasporto nei mezzi pubblici. Il servizio di trasporto delle bici al seguito è limitato (posti disponibili sono limitati).	/

76. Migliorare la sostenibilità della fruizione turistica delle acque interne

L'azione è volta a favorire interventi innovativi della disciplina della navigazione interna promuovendo anche a fini turistici la navigazione di tipo "dolce": tra i temi prioritari da affrontare la diffusione dei natanti a propulsione elettrica, le autorizzazioni alla locazione e/o il noleggio, le misure restrittive a tutela dell'habitat naturale del lago e della pubblica incolumità. Le gestioni associate sostengono l'azione nel coordinamento e coinvolgimento delle comunità locali per lo sviluppo di un turismo (naturale, culturale, sportivo o enogastronomico) rispettoso dell'ambiente: in queste sedi potranno efficacemente essere trattati temi di fruibilità sostenibile come il coordinamento tra servizi TPL e servizi commerciali (terra-acqua), le connessioni fra reti ciclabili e i nodi di interscambio, i servizi da offrire nelle zone portuali (raccolta acque di sentina, di rifiuti, torrioni per ricariche elettriche multiuso barche/biciclette/auto). I Contratti sono anche la sede programmatica e operativa nella quale sviluppare un più efficace coordinamento fra le amministrazioni, gli operatori e le associazioni presenti sul territorio.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
	Assistenza coordinamento enti coinvolti	Censimento percorsi disponibili	- Avvio cantieri
PARTI ECONOMICHE	/	Alcuni progetti ritenuti strategici per l'offerta turistica come l'idrovia Locarno-Milano, in fase avanzata di realizzazione, porteranno indubbio beneficio al sistema economico del turismo e dei trasporti. Si richiama la possibilità di consentire agli Idrovolanti di atterrare anche nella sponda piemontese del Lago Maggiore, già consentito nella sponda lombarda andando a modificare/abrogare la Delibera di Giunta Bresso. Non ultimo, incrementare le corse dei battelli che vedono cessare il loro servizio nel tardo pomeriggio e lasciare scoperte le ore serali. Incremento delle corse a cura di Navigazione lago d'Orta (da oggi in carico a VCO Trasporti) e aumento frequenza dei collegamenti ferroviari con Torino, al momento carenti.	/

77. Integrare le informazioni di mobilità nei servizi digitali al turista

L'azione si propone di integrare le informazioni di mobilità nei servizi digitali al turista migliorando il coordinamento tra settori sulle iniziative in corso (Muoversi in Piemonte, carta BIP, BIPforMaaS, Tariffa pay-per-use in post-payment). A partire da quanto già programmato, lo sviluppo di piattaforme Big e Open Data centralizzate sulla mobilità turistica (coinvolgendo operatori del trasporto, condividendo i dati di traffico, definendo comuni standard di raccolta e fruizione e livelli minimi di "Quality of services" per lo sviluppo dei servizi ai turisti) consentirà poi di migliorare la conoscenza della domanda, ampliare i contenuti dell'offerta turistica e la visibilità di mobilità sostenibile: le imprese del settore potranno comprendere nei pacchetti turistici l'offerta di servizi commerciali destinati alla mobilità dolce e lenta (reti fluviali, ferrovie storiche, ciclovie, cammini, strade storiche) e a forme innovative di mobilità condivisa (car sharing/car pooling offerte da operatori privati) da integrare nel MaaS – Mobility-as-a-Service (piattaforma informatica che, in base all'origine/destinazione di viaggio, fornisce opzioni differenti in modi, tempi e costi, per le necessità individuali e in alternativa all'uso dell'auto di proprietà).

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	Tavolo di concertazione tra Regione ed enti locali	Uniformare e coordinare le piattaforme esistenti in Piemonte	- Maggior utilizzo da parte degli utenti
PARTI SOCIALI	Può partecipare a tavoli di lavoro per suggerire soluzioni tecnologiche per migliorare l'accessibilità digitale	Rendere pienamente accessibili i servizi digitali anche ai turisti con disabilità	- Sondaggi e questionari
PARTI ECONOMICHE	La Società ferroviaria sta integrando a proprie spese gli orari su gomma nel VCO nella piattaforma orario svizzera (compatibile con l'orario europeo e googlemaps). Inoltre si stava impegnando nell'ambito del progetto Interreg TVA che i dati della piattaforma Muoversi in Piemonte diventino compatibili internazionalmente. Purtroppo ciò non è stato possibile da parte dei partner italiani.	Messa a disposizione dei dati di mobilità integrati in formati accessibili alle piattaforme internazionali (come googlemaps, centro europeo degli orari) è di fondamentale importanza per acquisire soprattutto anche utenti occasionali.	- Orari disponibili facilmente a tutti gli utenti potenziali.

78. Definire indirizzi organizzativi per elaborare i piani di accessibilità ad eventi culturali, sportivi o del tempo libero

L'azione intende definire indirizzi organizzativi (Linee Guida) per la redazione di "piani di accessibilità" a supporto dell'organizzazione di ogni tipo di evento. Le esperienze passate hanno dimostrato che un approccio settoriale per singole modalità di trasporto non può fornire risposte efficaci al governo della complessità delle iniziative: la buona riuscita è legata al coordinamento degli attori coinvolti. La Regione può mettere a disposizione di amministrazioni e organizzazioni una vera e propria "cassetta degli attrezzi" per valutare l'offerta di trasporti esistente (es. linee e orari del trasporto pubblico, ciclabilità), pianificare un'offerta privata integrativa (es servizi di navetta, car-sharing, ride-sharing), verificare le criticità (zone di raccordo e interscambio del sistema), elaborare il piano, diffonderlo e promuoverlo (biglietti integrati, agevolazioni per mobilità sostenibile) e monitorarne l'attuazione. L'analisi delle pratiche può anche fornire suggerimenti su come aggirare eventuali ostacoli.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	La Società di servizi può integrare il proprio sistema di premi agli incentivi di partecipazione ad eventi culturali, sportivi o del tempo libero.	Incentivi	Definiamo dei KPI e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro servizio.

COMUNICAZIONE

COMUNICAZIONE

7. Sviluppare campagne di sicurezza stradale in accompagnamento a iniziative e utenti specifici

L'azione intende costruire una strategia di comunicazione a sostegno delle campagne con il supporto di un gruppo di lavoro multidisciplinare. Le sinergie tra esperti (Direzioni regionali interessate, Università ed enti di ricerca) e forze sociali (associazioni) operanti nel settore contribuiscono a valorizzare i diversi ambiti operativi e le diverse modalità di lavoro. E' inoltre essenziale che gli operatori (responsabili delle policy) e gli esperti (professionisti e ricercatori) operino in stretta collaborazione per garantire il successo della comunicazione: linee guida dettagliate, da adottare a livello locale per realizzare e valutare le campagne di comunicazione, coerenti con una strategia più ampia consentono di influenzare il comportamento degli utenti della strada.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	La polizia locale tiene corsi nelle scuole di spiegazione del codice della strada	Partecipare con corsi gratuiti aperti ai tecnici, amministratori locali, scuole	/
	Finanziamento per la ripresa delle campagne di comunicazione con particolare riguardo alla nuova mobilità (es. monopattini)	Ricreare il tavolo regionale sulla sicurezza stradale	- Diminuzione dell'incidentalità stradale in particolare degli utenti deboli (pedoni e ciclisti)
	contenuti del PUMS metropolitano favorire la riqualificazione dell'ambiente attraversato (sottoservizi, intermodalità, nuovi arredi e dispositivi per migliorare la qualità dell'ambiente attraversato)	sviluppare campagne di sicurezza stradale sperimentare soluzioni innovative dirette al traffico calming anche con sistemi di urbanismo tattico	/
PARTI ECONOMICHE	Il servizio offerto prevede un sistema di comunicazione tra cittadini ed amministrazioni pubbliche, attraverso un sistema di segnalazione dei primi e notifiche delle seconde.	Coinvolgimento cittadini	- Definiamo in anticipo dei KPI (Key Performance Indicators) e li misuriamo prima e dopo l'attivazione di un nostro progetto.
MONDO SCIENTIFICO	Supporto	Protocollo d'intesa con attori pubblici e privati, simulazioni di guida sicura	- Diminuzione incidentalità

56. Sensibilizzare la società civile sulla mobilità sostenibile

L'azione promuove l'educazione alla mobilità sostenibile presso le scuole, le famiglie e le imprese e intende sviluppare la comunicazione in accompagnamento a nuovi interventi e servizi di mobilità sostenibile e promuovere campagne e iniziative per creare consapevolezza sulle ricadute ambientali delle scelte di spostamento. Si sviluppa in sinergia con le campagne di sensibilizzazione previste dal Piano regionale per la Qualità dell'Aria e con le raccomandazioni del Progetto SaMBA - Sustainable Mobility Behaviours in the Alpine Region finalizzato a promuovere politiche e strumenti per incentivare il cambiamento nel comportamento dei cittadini verso modalità di trasporto più sostenibili: tra gli strumenti sostiene il Nudge, "spinta gentile" che agisce su fenomeni di carattere cognitivo, sociale ed emozionale gestendoli in modo che, pur nelle loro possibili distorsioni (sludge) e limitazioni, si trasformino in alleati capaci di indirizzare i comportamenti individuali e collettivi in direzioni più evolute e funzionali al benessere della persona e della società.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
ISTITUZIONI	è avviato un sistema di ciclo-bus che utilizza le piste ciclabili per i tragitti casa-scuola, con genitori che accompagnano i ragazzi la polizia locale controlla quotidianamente con vetture dotate di telecamere che gli utenti non parcheggino sulle piste	che le piste ciclabili siano in sede protetta il più possibile, sicure e che non parcheggino selvaggiamente sopra...	/
	Campagna di comunicazione targettizzata	Approvazione del piano di comunicazione per la mobilità sostenibile e finanziamento	- Aumento della mobilità sostenibile con particolare riferimento agli ambiti urbani
	Strumenti in atto previsti in tema ambientale e qualità dell'aria. Piattaforma E.M.M.A. dei mobility manager	Diffusione concreta delle iniziative in atto	/
PARTI SOCIALI	Diffusione dei contenuti delle campagne presso gli ospiti dei servizio socio-assistenziali	Preparazione materiale facilmente fruibile anche a soggetti meno provvisti di elementi tecnologici o cognitivi	- Diffusione della sensibilità anche in luoghi e ambiti al momento poco attenti
PARTI ECONOMICHE	Consulenza alla pianificazione	Promuovere il trasporto pubblico con incentivi tariffari	- Avvio di campagne verso la mobilità collettiva
	La società di servizi promuove la cultura della mobilità sostenibile e la sensibilizzazione alle azioni contro il cambio climatico. Coinvolge ciclisti urbani e commercianti locali in un sistema di rimborsi chilometrici e premi per incentivare la mobilità attiva in città.	Coinvolgimento dei cittadini	- Il servizio prevede un sistema di comunicazione tra cittadini ed amministrazioni pubbliche, attraverso un sistema di segnalazione dei primi e notifiche delle seconde.
MONDO SCIENTIFICO	Partecipazione alle iniziative	Campagna informativa presso scuole e cittadini, coinvolgimento delle istituzioni locali e dei Mobility Manager di area	- Cambio abitudini dei cittadini piemontesi

POLITICHE FISCALI E DI BILANCIO

44. Studiare le modalità per alimentare fondi regionali destinati a trasporto pubblico locale, sicurezza stradale e mobilità sostenibile

L'azione intende studiare nuovi "modelli" per finanziare la mobilità: le attività vanno rivolte a verificare la fattibilità e le modalità secondo cui istituire un fondo da dedicare alla mobilità sostenibile (maggiori servizi di tpl, ciclabilità e sicurezza stradale) alimentato da entrate definite secondo logiche che garantiscano un afflusso strutturato e coerente di risorse. Per questo occorre trovare le modalità per ottimizzare i proventi derivanti dalla tassa automobilistica regionale, dalle compartecipazione regionale all'accisa sulla benzina e sul gasolio per autotrazione, dalle sanzioni comminate per infrazioni del codice della strada nonché da nuovi modelli di tariffazione e di imputazione dei prezzi come il road pricing applicato a livello locale. Le attività andranno coordinate anche in relazione agli aspetti economici-finanziari del processo di riforma del trasporto pubblico locale.

SOGGETTO	Quale RUOLO?	Quale attività o condizione è prioritaria per dare avvio all'azione?	Indicatori di risultato
PARTI ECONOMICHE	Contributo alla redazione	Avviare progetti di studio per un finanziamento del trasporto pubblico per rete come per singolo servizio, una ricerca specifica fatta da esperti del settore può essere utile a indicare il percorso decisionale migliore agli amministratori	- Aumento di qualità e quantità dell'offerta di trasporto pubblico