

CONVENZIONE

RELATIVA AL FINANZIAMENTO CONCESSO DAL DIPARTIMENTO PER LA TRASFORMAZIONE DIGITALE PER IL PROGETTO “TORINOMAAS4ITALY” DEL COMUNE DI TORINO– A VALERE SULL’AVVISO PUBBLICO “MAAS4ITALY” - *RAFFORZAMENTO MISURA PNRR MIC1 - INVESTIMENTO 1.4: “SERVIZI DIGITALI E ESPERIENZA DEI CITTADINI”*- MISURA 1.4.6. “MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY”- FINANZIATO DAL FONDO COMPLEMENTARE PNRR- PIANO NAZIONALE COMPLEMENTARE PNC-A.1-N1

CUP: C19I21000130001

VISTO

- a) il Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell’Unione, che modifica i Regolamenti (UE) n. 1296/2013, n. 1301/2013, n. 1303/2013, n. 1304/2013, n. 1309/2013, n. 1316/2013, n. 223/2014, n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012.
 - b) il Regolamento (UE) 2021/241, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza.
 - c) il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio, notificata all’Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21, del 14 luglio 2021.
 - d) l’articolo 17 del Regolamento UE 2020/852 che definisce gli obiettivi ambientali, tra cui il principio di non arrecare un danno significativo (DNSH, “Do no significant harm”) e la Comunicazione della Commissione UE 2021/C 58/01 recante «Orientamenti tecnici sull’applicazione del principio “non arrecare un danno significativo” a norma del Regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza».
 - e) il Regolamento 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021, recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l’acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti.
 - f) il Decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77, coordinato con la legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108, recante: «Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure».
 - g) il Decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, coordinato con la legge di conversione 6 agosto 2021, n. 113, recante: «Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l’efficienza della giustizia» che, tra l’altro, al secondo periodo del comma 1 dell’articolo 7 prevede che “Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell’economia e delle finanze, si provvede alla individuazione delle amministrazioni di cui all’articolo 8, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77”.
-

- h) il Decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito con modificazioni dalla legge 21 aprile 2023, n. 41, recante “Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune”.
 - i) l'art. 12 della legge 7 agosto 1990, n. 241, “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”.
 - j) il Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante “Codice dei contratti pubblici”.
 - k) il Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 recante “Codice dei contratti pubblici” in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici le cui disposizioni entrano in vigore il 1 luglio 2023.
 - l) l'art. 32 della legge 18 giugno 2009, n. 69, “Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile”.
 - m) il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, che ha istituito il Fondo complementare al PNRR.
 - n) il comma 2 dell'articolo 1 del citato decreto-legge n. 59 del 2021 che riporta l'elenco degli interventi finanziati con le risorse del Piano.
 - o) il comma 6 dell'articolo 1 del citato decreto-legge n. 59 del 2021 il quale prevede che “Agli interventi ricompresi nel Piano [...] si applicano, in quanto compatibili, le procedure di semplificazione e accelerazione, le misure di trasparenza e conoscibilità dello stato di avanzamento stabilite per il Piano nazionale di ripresa e resilienza”.
 - p) il Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021, adottato in attuazione dell'art. 1, comma 7, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 individua gli obiettivi iniziali, intermedi e finali determinati per ciascun programma, intervento e progetto del Piano, nonché le relative modalità di monitoraggio.
 - q) il comma 2 dell'articolo 3 del citato Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021 che stabilisce che gli obiettivi iniziali, intermedi e finali dei programmi e degli interventi cofinanziati relativi ai Servizi digitali e cittadinanza digitale, ai Servizi digitali e competenze digitali, alle Tecnologie satellitari ed economia spaziale, alla Transizione 4.0, ai Piani urbani integrati” e Ecobonus e Sismabonus fino al 110% sono individuati con successivo decreto in coerenza con quanto riportato nel PNRR.
 - r) il Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 1 agosto 2022, che individua gli obiettivi iniziali, intermedi e finali dei programmi e degli interventi cofinanziati Servizi digitali e cittadinanza digitale, ai Servizi digitali e competenze digitali, alle Tecnologie satellitari ed economia spaziale, alla Transizione 4.0, ai Piani urbani integrati” e Ecobonus e Sismabonus fino al 110% e le relative modalità di monitoraggio.
 - s) l'articolo 4, comma 3, che riporta “Per il monitoraggio di ciascun programma cofinanziato è utilizzato il sistema REGIS di cui all'articolo 1 comma 1043 della legge 30 dicembre 2020, n. 178 e si applica la disciplina di cui al DPCM del 15 settembre 2021”.
 - t) il Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 luglio 2021 di istituzione nell'ambito del Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri dell'Unità di missione di livello dirigenziale ai sensi dell'art.8, comma, 1 del citato decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77.
 - u) il Decreto interministeriale del Ministro per l'Innovazione tecnologica e la transizione digitale di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, del 24 settembre 2021, di organizzazione dell'Unità di missione del Dipartimento per la trasformazione digitale, ai sensi dell'art. 8 del citato decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77.
-

- v) il Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021, relativo all'assegnazione delle risorse in favore di ciascuna Amministrazione titolare degli investimenti del PNRR e corrispondenti milestone e target.
 - w) l'articolo 1, comma 1042, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 ai sensi del quale con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le procedure amministrativo-contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037.
 - x) l'articolo 1, comma 1043, secondo periodo della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del Next Generation EU, il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico.
 - y) il Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 recante «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali».
 - z) il Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 settembre 2021 che definisce le modalità, le tempistiche e gli strumenti per la rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativa a ciascun progetto finanziato nell'ambito del PNRR, nonché dei milestone e target degli investimenti e delle riforme e di tutti gli ulteriori elementi informativi previsti nel Piano necessari per la rendicontazione alla Commissione Europea.
 - aa) il Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 ottobre 2021 che definisce procedure amministrativo contabili in ordine alla gestione del Fondo di rotazione, al flusso degli accrediti, alle richieste di pagamento, alle modalità di rendicontazione per l'attuazione dell'iniziativa Next Generation EU Italia.
 - bb) il Regolamento (CE) 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.
 - cc) il Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale.
 - dd) la legge 30 dicembre 2020, n.178, recante “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023” e, in particolare:
 - l'articolo 1, comma 1042 ai sensi del quale con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le procedure amministrativo-contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037;
 - l'articolo 1, comma 1043, secondo periodo ai sensi del quale, al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del Next Generation EU, il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico.
 - ee) la Legge 29 dicembre 2022, n. 197 recante “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025”.
 - ff) il Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale” e in particolare l'articolo 41, comma 1, che modifica l'art.11 della legge 16 gennaio 2003, n.3, istitutiva del CUP, prevedendo che “Gli
-

atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti d'investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso".

- gg) la Legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" e, in particolare, l'articolo 11, comma 2-bis, ai sensi del quale "Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti d'investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso.
- hh) la Delibera del CIPE n. 63 del 26 novembre 2020 che introduce la normativa attuativa della riforma del CUP.
- ii) l'articolo 25, comma 2, del Decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66 che, al fine di assicurare l'effettiva tracciabilità dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni prevede l'apposizione del codice identificativo di gara (CIG) e del Codice unico di Progetto (CUP) nelle fatture elettroniche ricevute.
- jj) l'accordo di collaborazione ex art. 15 Legge 7 agosto 1990, n. 241, sottoscritto tra il Dipartimento per la trasformazione digitale e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 11 novembre 2021, che concerne la collaborazione delle Parti ai seguenti fini:
1. definizione e articolazione delle specifiche tecniche dei contenuti delle proposte progettuali previste dai dispositivi di attuazione del Sub-investimento 1.4.6;
 2. collaborazione nella definizione del dettaglio dei criteri di selezione degli interventi;
 3. collaborazione nelle attività di valutazione e selezione delle proposte progettuali;
 4. collaborazione nell'indirizzo, nella sorveglianza e nel seguito delle sperimentazioni;
 5. collaborazione nella gestione e monitoraggio delle sperimentazioni;
 6. collaborazione nella valutazione delle sperimentazioni e nel trarre conseguenze per eventuali aggiornamenti normativi;
 7. collaborazione nel definire le azioni attuative e di riforma normativa, necessarie alla corretta, efficace e tempestiva attuazione del Sub-investimento 1.4.6.
- kk) la Circolare del 30 dicembre 2021, n. 32 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente".
- ll) la Circolare del 31 dicembre 2021, n. 33 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR –Addizionalità, finanziamento complementare e obbligo di assenza del c.d. doppio finanziamento".
- mm) la Circolare del 29 aprile 2022, n. 21, della Ragioneria Generale dello Stato, avente ad oggetto "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e Piano nazionale per gli investimenti complementari - Chiarimenti in relazione al riferimento alla disciplina nazionale in materia di contratti pubblici richiamata nei dispositivi attuativi relativi agli interventi PNRR e PNC".
- nn) la Circolare del 13 ottobre 2022, n. 33 della Ragioneria generale dello Stato recante "Aggiornamento Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd. DNSH)".
- oo) la Circolare del 5 dicembre 2022 n. 40 della Ragioneria Generale dello Stato recante: "PNC - Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNC): trasmissione istruzioni sulle modalità di monitoraggio degli interventi".
-

- pp) la Circolare del 13 marzo 2023, n. 10 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Interventi PNRR. Ulteriori indicazioni operative per il controllo preventivo e il controllo dei rendiconti delle Contabilità Speciali PNRR aperte presso la Tesoreria dello Stato”;
- qq) la Circolare del 22 marzo 2023, n. 11 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Registro Integrato dei Controlli PNRR - Sezione controlli milestone e target”;
- rr) la Circolare del 14 aprile 2023 n. 16 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Integrazione delle Linee Guida per lo svolgimento delle attività di controllo e rendicontazione delle Misure PNRR di competenza delle Amministrazioni centrali e dei Soggetti Attuatori”;
- ss) la Circolare del 15 giugno 2022, n. 1 dell'Unità di Missione PNRR recante “Politica per il contrasto alle frodi e alla corruzione e per prevenire i rischi di conflitti di interesse e di doppio finanziamento”.
- tt) la Circolare del 23 settembre 2022, n. 2 dell'Unità di Missione PNRR recante “Tutela della sana gestione finanziaria –Indicazioni ai fini dell’attuazione degli interventi”.
- uu) la Circolare del 28 dicembre 2022, n. 3 dell’Unità di Missione PNRR recante “Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR”.
- vv) il Manuale di attuazione della Politica antifrode - All. 36 del Sistema di gestione e controllo dell’Unità di Missione PNRR - approvato con decreto del Coordinatore n. 5 del 7 marzo 2023.

CONSIDERATO ALTRESI'

- a) il decreto n. 1/2022-PNC del 27 aprile 2022 del Capo del Dipartimento della trasformazione digitale di approvazione dell’Avviso per la presentazione delle proposte a valere su “MAAS4ITALY” - RAFFORZAMENTO MISURA PNRR M1C1 - INVESTIMENTO 1.4: "SERVIZI DIGITALI E ESPERIENZA DEI CITTADINI" SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. “MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY” - Piano Nazionale Complementare PNC-A.1-N1 e il decreto n. 1/2023-PNC del 2 febbraio 2023 di modifica del suddetto Avviso;
 - b) la ricezione delle proposte progettuali (Scheda Progetto) complete della strategia, degli obiettivi di intervento, delle informazioni identificative al momento disponibili, delle informazioni anagrafiche inerenti il Soggetto attuatore, dei budget previsionali e relative tipologie di costi previsti, dei risultati attesi, e dei relativi tempi di realizzazione, nonché del cronoprogramma di attuazione e spesa dei singoli progetti;
 - c) il decreto n. 2/2022-PNC del 09 giugno 2022 del Capo del Dipartimento di nomina della Commissione di valutazione delle proposte progettuali pervenute a seguito dell'Avviso citato, “MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY” - MAAS4ITALY;
 - d) le risultanze della riunione della Commissione di valutazione, e in particolare l’elenco delle proposte ritenute ammissibili, dei progetti Living Lab, con relativo punteggio, di cui al verbale trasmesso acquisito agli atti con n. DTD-PNRR-1044-A dell’11 luglio 2022 da cui emerge la seguente graduatoria: 1) Torino punti 86.5; 2) Roma punti 78; Napoli punti 77.5; Bari punti 77;
 - e) il decreto del Capo del Dipartimento n. 3/2022-PNC del 13 luglio 2022 di approvazione della graduatoria provvisoria, pubblicato il 14 luglio 2022 sul sito dell’Amministrazione (<https://innovazione.gov.it/>);
 - f) il decreto del Capo del Dipartimento n. 6/2022-PNC del 26 luglio 2022 di approvazione della graduatoria definitiva, pubblicata il 27 luglio 2022 sul sito dell’Amministrazione (<https://innovazione.gov.it/>), nel quale risultano ammessi al finanziamento PNC i Comuni di Torino, Firenze e Bari;
-

- g) il decreto del Capo Dipartimento di rettifica n. 25/2022-PNC del 21 novembre 2022 della graduatoria provvisoria (decreto n. 3/2022- PNC) e della graduatoria definitiva (decreto n. 6/2022- PNC);
 - h) la nota acquisita al prot. n. DTD_PNRR-1266-P del 28 febbraio 2022 di trasmissione degli atti della procedura al Comitato tecnico di cui all'Accordo DTD - MIT, ai sensi dell'art. 10, comma 10, dell'Avviso pubblico;
 - i) il percorso negoziale avviato ai sensi dell'art. 10, comma 10, dell'Avviso pubblico tra il suddetto Comitato e i Soggetti ammessi al finanziamento, volto all'introduzione di eventuali contenuti ed elementi migliorativi delle proposte selezionate, sulla scorta di quanto indicato dalla Commissione di valutazione, purché non comportino modifiche sostanziali o di elementi che sono stati oggetto di attribuzione di punteggi;
 - j) la nota del 18 maggio 2023, acquisita, in pari data, al protocollo del Dipartimento al n. DTD_PNRR-1691-A con cui il Comune di Torino ha trasmesso formalmente il Piano Operativo del progetto "TorinoMaaS4Italy", relativo all'Avviso pubblico, a valere sulla Misura 1.4, sub-investimento 1.4.6. - Mobility as a Service for Italy della Missione 1 – Componente 1 del PNRR - Piano Nazionale Complementare PNC-A.1-N1;
 - k) la comunicazione del Presidente del Comitato Tecnico a mezzo posta elettronica ordinaria del 29 maggio 2023 con la quale si comunica l'approvazione, ai sensi dell'art. 3, comma 8, lett. i) dell'Accordo DTD-MIMS, del Piano Operativo del Comune di Torino, per un importo totale pari ad euro 3.300.000,00 (tremilionitrecentomila/00) per il progetto "TorinoMaaS4Italy";
 - l) la nota prot. n. DTD_PNRR-2157-P del 26 giugno 2023 con quale il Capo del Dipartimento ha trasmesso all'Ufficio del bilancio e per il riscontro di regolarità amministrativo-contabile (UBRRAC) la richiesta di acquisizione di assenso all'assunzione dell'impegno pluriennale anche per l'esercizio finanziario 2026, successivo al triennio di bilancio di previsione 2023/2025, conformemente al cronoprogramma delle attività e dei costi del progetto operativo;
 - m) l'assenso al sopra citato impegno pluriennale rilasciato dal Vice Segretario generale delegato dell'UBRRAC e recepito agli atti del Dipartimento prot. n. DTD-2903-A del 04 luglio 2023;
 - n) la determina n. 24/2023 - PNC del 04 luglio 2023 del Capo del Dipartimento per la trasformazione digitale dott. Angelo Borrelli, con cui è stata delegata alla firma dell'Accordo la dott.ssa Cecilia Rosica, Coordinatore dell'Unità di Missione del Dipartimento per la trasformazione digitale;
 - o) la nota del 17 luglio 2023, acquisita, in pari data, al protocollo del Dipartimento al n. DTD_PNRR-2415-A con cui il Comune di Torino ha trasmesso formalmente la versione aggiornata del Piano Operativo del progetto "TorinoMaaS4Italy", relativo all'Avviso pubblico a valere sulla Misura 1.4, sub-investimento 1.4.6. - Mobility as a Service for Italy della Missione 1 – Componente 1 del PNRR - Piano Nazionale Complementare PNC-A.1-N1;
 - p) la comunicazione del Presidente del Comitato Tecnico del 25 luglio 2023, acquisita, in data 26 luglio 2023, al protocollo del Dipartimento al n. DTD_PNRR-2523-A, con la quale si approva, ai sensi dell'art. 3, comma 8, lett. i) dell'Accordo DTD-MIMS, l'aggiornamento del Piano Operativo del Comune di Torino, per un importo totale pari ad euro 3.300.000,00 (tremilionitrecentomila/00) per il progetto "TorinoMaaS4Italy";
 - q) l'atto del Sindaco del Comune di Torino del 10 luglio 2023 con cui è stato delegato alla sottoscrizione della presente Convenzione il Dott. Gianfranco Presutti, Direttore del Dipartimento Fondi Europei e PNRR, acquisito, in data 17 luglio 2023, al protocollo del Dipartimento al n. DTD_PNRR-2415-A;
-

CONSIDERATA

la necessità di perfezionare l'atto di assegnazione delle risorse con la stipula della presente Convenzione contenente gli impegni da parte del Soggetto attuatore.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

TRA

la Presidenza del Consiglio dei ministri, Dipartimento per la trasformazione digitale (di seguito anche "Dipartimento"), con sede in Largo Pietro Brazzà, n. 86, 00187, Roma, C.F. 80188230587, in persona del Cons. Paolo Ferdinando Giuseppe Donzelli, Coordinatore dell'Ufficio per l'Indirizzo Tecnologico del Dipartimento per la trasformazione digitale, in qualità di legale rappresentante del Dipartimento, giusta delega alla firma della presente Convenzione decreto n. 7/2023 - PNC del 10 marzo 2023 del Capo del Dipartimento per la trasformazione digitale, dott. Angelo Borrelli,

E

Città di Torino (di seguito "Soggetto Attuatore") con sede in piazza Palazzo di Città n. 1, C.F. 00514490010, in persona del Dott. Gianfranco Presutti, Direttore del Dipartimento Fondi Europei e PNRR, in qualità di legale rappresentante del Comune di Torino, giusti poteri allo stesso conferiti con l'atto di delega del Sindaco del Comune di Torino del 10 luglio 2023, acquisito, in data 17 luglio 2023, al protocollo del Dipartimento al n. DTD_PNRR-2415-A;

nel prosieguo indicati anche come "Parti",

SI CONVIENE QUANTO SEGUE

Art. 1

(Oggetto)

1. La presente Convenzione disciplina i rapporti tra le Parti per la realizzazione del progetto "TorinoMaaS4Italy" del Comune capoluogo di Città metropolitana di Torino, nell'ambito della realizzazione degli obiettivi previsti Piano Nazionale Complementare PNC-A.1-N1 - Rafforzamento misura PNRR MIC1 - Investimento 1.4: "Servizi digitali e esperienza dei cittadini "SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. "MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY".
-

2. La presente Convenzione definisce inoltre gli obblighi delle Parti, le procedure di rendicontazione e pagamento.

Art. 2

(Durata del progetto)

1. Le attività, indicate dettagliatamente nel progetto allegato, dovranno essere avviate secondo quanto previsto dall'art. 7 comma 4 dell'Avviso.
2. Il progetto dovrà essere portato materialmente a termine e completato entro la data indicata nella scheda progetto, ovvero nella diversa data eventualmente concordata tra le Parti nel contesto della definizione di eventuali variazioni in conformità con le disposizioni di cui all'art. 7, del presente Atto.

Art. 3

(Obblighi del soggetto attuatore)

1. Il Soggetto Attuatore è obbligato a:
 - a) assicurare il rispetto di tutte le disposizioni previste dalla normativa comunitaria e nazionale, con particolare riferimento a quanto previsto dal Regolamento (UE) 2021/241 e dal decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021, come modificato dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;
 - b) assicurare l'adozione di misure adeguate volte a rispettare il principio di sana gestione finanziaria secondo quanto disciplinato nel Regolamento finanziario (UE, Euratom) 2018/1046 e nell'art.22 del Regolamento (UE) 2021/240, in particolare in materia di prevenzione dei conflitti di interessi, delle frodi, della corruzione e di recupero e restituzione dei fondi che sono stati indebitamente assegnati;
 - c) rispettare il principio di non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali (DNSH), ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852;
 - d) rispettare il principio di parità di genere in relazione agli articoli 2, 3, paragrafo 3, del TUE, 8, 10, 19 e 157 del TFUE, e 21 e 23 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea;
 - e) adottare proprie procedure interne, assicurando la conformità ai regolamenti europei e a quanto indicato dal Dipartimento;
 - f) dare piena attuazione al progetto così come illustrato nella scheda progetto, garantendo l'avvio tempestivo delle attività progettuali per non incorrere in ritardi attuativi e concludere il progetto nella forma, nei modi e nei tempi previsti, nel rispetto della tempistica prevista dal relativo cronoprogramma di progetto e di sottoporre al Dipartimento le eventuali modifiche al progetto;
 - g) individuare eventuali fattori che possano determinare ritardi che incidano in maniera considerevole sulla tempistica attuativa e di spesa, definita nel cronoprogramma, relazionando al Dipartimento sugli stessi;
 - h) rispettare quanto previsto dall' articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, in merito alla richiesta dei Codici Unici di Progetto, CUP, e garantirne l'indicazione su tutti gli atti amministrativo-contabili relativi all'attuazione della Misura;
 - i) assicurare la completa tracciabilità dei flussi finanziari come previsto dall'art. 3 legge 13 agosto 2010, n. 136 e la tenuta di un'apposita codificazione contabile per l'utilizzo delle risorse del PNC;
 - j) garantire, nel caso in cui si faccia ricorso alle procedure di appalto, il rispetto della normativa vigente in materia;
 - k) garantire il rispetto delle disposizioni delle norme in materia di aiuti di stato ove applicabile;

- l) rispettare, in caso di ricorso diretto ad esperti esterni all'Amministrazione, la conformità alla pertinente disciplina comunitaria e nazionale, nonché alle eventuali specifiche circolari/disciplinari che potranno essere adottati dal Servizio centrale per il PNRR e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;
 - m) adottare il sistema informativo indicato dal Dipartimento finalizzato a raccogliere, registrare e archiviare in formato elettronico i dati per ciascuna operazione necessari per la sorveglianza, la valutazione, la gestione finanziaria, la verifica e l'audit, tenendo conto delle indicazioni che verranno fornite dal Servizio centrale per il PNRR e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;
 - n) riportare sul sistema informativo indicato dal Dipartimento i dati e la documentazione utile all'esecuzione dei controlli preliminari di conformità normativa sulle procedure di aggiudicazione da parte dall'Unità di Missione del Dipartimento, sulla base delle indicazioni fornite da quest'ultima;
 - o) garantire la correttezza, l'affidabilità e la congruenza dei dati di monitoraggio finanziario, fisico e procedurale, e di quelli che comprovano il conseguimento degli obiettivi dell'intervento e assicurarne l'inserimento nel sistema informativo e gestionale indicato dal Dipartimento nel rispetto delle indicazioni che saranno fornite dal Servizio centrale per il PNRR e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;
 - p) fornire tutte le informazioni richieste relativamente alle procedure e alle verifiche in relazione alle spese rendicontate conformemente alle procedure e secondo le indicazioni fornite dall'Unità di Missione del Dipartimento
 - q) garantire la conservazione della documentazione progettuale nel rispetto di quanto previsto all'art. 9 comma 4 del decreto legge n. 77 del 31 maggio 2021, che, nelle diverse fasi di controllo e verifica previste dal sistema di gestione e controllo del PNRR, dovranno essere messi prontamente a disposizione su richiesta dell'Amministrazione centrale titolare di intervento PNRR, e delle Autorità preposte al coordinamento, monitoraggio e controllo del PNRR ai sensi del decreto legge del 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41, dell'Unità di Audit, e delle competenti Autorità giudiziarie nazionali e autorizzare la Commissione, l'OLAF, la Corte dei conti e l'EPPO a esercitare i diritti di cui all'articolo 129, paragrafo 1, del regolamento finanziario;
 - r) facilitare le verifiche dell'Unità di Missione del Dipartimento, dell'Unità di Audit, e di altri organismi autorizzati, che verranno effettuate anche attraverso controlli in loco presso i Soggetti Attuatori pubblici delle azioni fino a cinque anni a decorrere dal 31 dicembre dell'anno in cui è effettuato l'ultimo pagamento;
 - s) inoltrare le richieste di pagamento all'Unità di Missione del Dipartimento con allegata la rendicontazione dettagliata delle spese e dei valori realizzati in riferimento agli indicatori associati al progetto nel periodo di riferimento per il contributo al perseguimento dei target associati alla misura PNRR di riferimento;
 - t) partecipare, ove richiesto, alle riunioni convocate dal Dipartimento e/o dal Comitato di attuazione previsto dall'Accordo tra il Dipartimento e il MIT;
 - u) garantire, anche attraverso la trasmissione di relazioni periodiche sullo stato di avanzamento del progetto, che l'Unità di Missione del Dipartimento riceva tutte le informazioni necessarie, relative alle linee di attività per la trasmissione trimestrale delle informazioni sullo stato di attuazione degli interventi e sugli obiettivi conseguiti, nonché gli eventuali scostamenti rispetto al cronoprogramma di cui all'articolo 8 del Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021;
 - v) garantire il rispetto degli obblighi in materia di comunicazione e informazione previsti dall'articolo 1 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229;
-

- w) garantire una tempestiva diretta informazione agli organi preposti, tenendo informata l'Unità di missione del Dipartimento sull'avvio e l'andamento di eventuali procedimenti di carattere giudiziario, civile, penale o amministrativo che dovessero interessare le operazioni oggetto del progetto e comunicare le irregolarità o le frodi riscontrate a seguito delle verifiche di competenza e adottare le misure necessarie;
 - x) assicurare, nei casi in cui per lo svolgimento delle attività previste si avvalga di propri fornitori – ferma restando la propria esclusiva responsabilità circa l'operato dei fornitori medesimi, l'osservanza, nelle relative procedure di affidamento, delle norme nazionali ed unionali in materia di appalti pubblici e di ogni altra normativa o regolamentazione prescrittiva pertinente.
2. Con riferimento all'obbligo di cui alla lett. j) di cui al precedente comma 1, fermo restando l'obbligo di assicurare ad ogni livello dell'attuazione del progetto il rispetto delle norme applicabili in materia di aiuti di stato, nel caso del contributo concesso per la digitalizzazione delle Aziende di TPL di cui all'art. 7 comma 1 lett. b) dell'Avviso, il Soggetto Attuatore:
- a) verifica che il contributo concesso non determini il caso di una sovracompensazione, ovvero che nel contratto di servizio non vengano considerati gli ammortamenti connessi con gli interventi relativi alla digitalizzazione oggetto del contributo pubblico;
 - b) verifica che i costi sostenuti per i processi di digitalizzazione del servizio di TPL abbiano quale unico utilizzo quello relativo all'esercizio dei servizi di TPL cui fa riferimento il contratto di servizio;
 - c) assicura che gli attivi ed i sistemi di digitalizzazione del servizio siano oggetto di vincolo di reversibilità in favore dell'amministrazione pubblica istituzionalmente competente per il servizio, ovvero in favore dei nuovi soggetti aggiudicatari del servizio, previo riscatto - se del caso - del valore residuo, determinato sulla base dei criteri stabiliti dalla misura 5, punti 9 e 10 dell'Allegato A alla deliberazione 17 giugno 2015, n. 49, dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

Art. 4

(Obblighi in capo al Dipartimento per la Trasformazione Digitale)

1. Ferma restando la responsabilità dell'attivazione degli interventi e del relativo monitoraggio, con la sottoscrizione della presente Convenzione il Dipartimento si obbliga a:
- a) assicurare che le attività poste in essere dal Soggetto attuatore siano coerenti con le indicazioni contenute nell'Avviso e nel progetto finanziato, coerentemente con il PNRR;
 - b) presidiare in modo continuativo l'avanzamento del progetto e dei relativi obiettivi iniziali, intermedi e finali, vigilando costantemente su ritardi e criticità attuative, ponendo in essere le eventuali azioni correttive e assicurando la regolarità e tempestività dell'esecuzione di tutte le attività previste per l'attuazione dello stesso;
 - c) rappresentare, attraverso l'Unità di missione istituita con DPCM 30 luglio 2021, il punto di contatto con Ministero dell'economia e delle finanze -Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato;
 - d) verificare che il Soggetto attuatore svolga una costante e completa attività di rilevazione dei dati di monitoraggio finanziario, fisico e procedurale, nonché di quelli afferenti al conseguimento degli obiettivi, iniziali, intermedi e finali di pertinenza degli interventi finanziati,;
-

- e) verificare la tempestività con cui il Soggetto Attuatore procede alla realizzazione delle attività progettuali e analizzare completezza e coerenza dei dati trasmessi dallo stesso Soggetto attuatore ai fini della successiva validazione e trasmissione da parte dell'Amministrazione Ministero dell'economia e delle finanze -Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato;
- f) curare la gestione del flusso finanziario per il tramite del Servizio Centrale del Ministero dell'economia e delle finanze, impegnandosi a rendere tempestivamente disponibili le risorse finanziarie destinate all'attuazione dell'investimento in funzione della loro fruibilità;
- g) adottare le iniziative necessarie a prevenire le frodi, la corruzione, i conflitti di interesse ed evitare il rischio di doppio finanziamento degli interventi, secondo le disposizioni del Regolamento (UE) 2021/241;
- h) garantire l'avvio delle procedure di recupero e restituzione delle risorse indebitamente utilizzate, ovvero oggetto di frode o doppio finanziamento pubblico;
- i) vigilare sull'applicazione dei principi trasversali e in particolare sul principio di "non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali" di cui all'art. 17 del Regolamento (UE) 2020/852 e sul rispetto del tagging clima e digitale in quanto pertinente;
- j) vigilare, qualora pertinenti, sull'applicazione dei principi della parità di genere, della protezione e valorizzazione dei giovani e del superamento dei divari territoriali;
- k) vigilare sull'applicazione degli obblighi di informazione e pubblicità;
- l) fornire tempestivamente al Soggetto attuatore le informazioni necessarie e pertinenti all'esecuzione dei compiti assegnati per l'attuazione del progetto, in particolare, le istruzioni necessarie relative alle modalità per la corretta gestione, verifica e rendicontazione delle spese;
- m) garantire il massimo e tempestivo supporto al Soggetto attuatore per il raggiungimento degli obiettivi prefissati e per l'adozione di tutti gli atti ritenuti necessari e rientranti nelle materie di propria competenza;
- n) collaborare, alla risoluzione di eventuali problematiche o difficoltà attuative segnalate dal Soggetto attuatore.
- o) verificare, nel corso di tutta l'attuazione, che il Soggetto Attuatore garantisca la tracciabilità delle operazioni e la tenuta di una contabilità separata nell'utilizzo delle risorse del PNC;
- p) assicurare che il Soggetto attuatore conservi tutti gli atti e la relativa documentazione giustificativa su supporti informatici adeguati, al fine di renderli disponibili alle Autorità nazionali responsabili per le attività di controllo e di audit.

Art. 5

(Procedura di rendicontazione della spesa e dell'avanzamento dell'investimento)

1. Il Soggetto attuatore deve registrare i dati di avanzamento nel sistema informativo che sarà indicato dal Dipartimento e implementare tale sistema con la documentazione necessaria per consentire l'espletamento dei controlli amministrativo-contabili a norma dell'art. 22 del Regolamento (UE) 2021/241.
 2. Il Soggetto attuatore dovrà inoltrare la richiesta di trasferimento al Dipartimento comprensiva della documentazione relativa ai pagamenti da effettuare e della documentazione che comprova gli avanzamenti
-

relativi agli indicatori di progetto. Tale richiesta dovrà essere corredata dalla ulteriore documentazione specificatamente indicata nel successivo art.6.

3. I pagamenti da effettuare inclusi nelle domande di trasferimento del Soggetto attuatore, se afferenti a progetti estratti a campione, sono sottoposti, alle verifiche, da parte delle strutture deputate al controllo nell'ambito dell'Unità di Missione del Dipartimento.
4. Nello specifico, le strutture coinvolte a diversi livelli di controllo eseguono le verifiche in conformità con quanto stabilito dall'art. 22 del Regolamento (UE)2021/241 al fine di garantire la tutela degli interessi finanziari dell'Unione, la prevenzione, individuazione e rettifica di frodi, di casi di corruzione e di conflitti di interessi ed evitare il rischio di doppio finanziamento degli interventi.

Art. 6

(Risorse e circuito finanziario)

1. Per la realizzazione del progetto "TorinoMaaS4Italy" del Comune capoluogo di Città metropolitana di Torino, il Dipartimento riconosce al Soggetto attuatore l'importo massimo di **euro 3.300.000,00** (tremilionitrecentomila/00), IVA inclusa, come ristoro delle spese effettivamente sostenute per le attività svolte.
 2. Successivamente alla registrazione della presente Convenzione da parte degli organi di controllo, il Soggetto Attuatore inoltra la richiesta di trasferimento delle risorse all'Unità di Missione, ad avvenuto inserimento della documentazione di spesa nel sistema informativo di cui al successivo articolo 8. L'Unità di missione del Dipartimento, verificata la corretta alimentazione del citato sistema informativo, autorizza il MEF al trasferimento delle risorse sul conto di tesoreria del Comune di Torino n.114300061212, (o sul conto corrente bancario, Codice IBAN: IT24A0100003245114300061212, nei casi in cui lo stesso non fosse assoggettato ai vincoli del regime di tesoreria unica).
 3. L'ammontare complessivo dei trasferimenti al Soggetto attuatore non supera il 90% dell'importo riconosciuto al Soggetto attuatore di cui al comma 1 del presente articolo.
 4. La quota a saldo, pari al 10% dell'importo riconosciuto, sarà trasferita sulla base della presentazione da parte del Soggetto attuatore della richiesta attestante la conclusione dell'intervento, nonché il raggiungimento dei relativi milestone e target, in coerenza con le risultanze del citato sistema informativo.
 5. Eventuali rimodulazioni finanziarie tra le voci previste nel quadro finanziario di cui alla scheda progetto dovranno essere motivate e preventivamente comunicate all'Amministrazione titolare e dalla stessa autorizzate. Non sono soggette ad autorizzazione le rimodulazioni il cui valore è inferiore o pari al 15% della voce di costo indicata nella scheda progetto.
 6. Le richieste di rimborso in acconto, fino al 90% dell'importo di cui al comma 1, sono predisposte secondo il modello riportato in Allegato 1 alla presente Convenzione, sono sottoscritte da parte del legale rappresentante del Soggetto Attuatore e sono corredate dalla documentazione indicata nel medesimo Allegato 1.
 7. La richiesta di saldo, predisposta secondo il modello riportato in Allegato 2 alla presente Convenzione, è sottoscritta da parte del legale rappresentante del Soggetto Attuatore ed è corredata dalla documentazione indicata nel medesimo Allegato 2.
 8. Il Soggetto Attuatore, a seguito dell'accredito delle risorse finanziarie nel conto di tesoreria, provvede tempestivamente alla erogazione dei corrispettivi dovuti a terzi per la realizzazione del progetto. Tutti i pagamenti effettuati devono contenere l'indicazione nella causale del riferimento al progetto (CUP).
-

Art. 7

(Variazioni del progetto)

1. Il Soggetto attuatore può proporre variazioni alla scheda progetto che dovranno essere accolte con autorizzazione scritta dall'Unità di Missione del Dipartimento.
2. Il Dipartimento si riserva la facoltà di non riconoscere ovvero di non approvare spese relative a variazioni delle attività del progetto non autorizzate.
3. Il Dipartimento si riserva comunque la facoltà di apportare qualsiasi modifica al progetto che ritenga necessaria al fine del raggiungimento degli obiettivi, in generale, previsti dal PNRR sulla Misura MC1.1.4.6, previa consultazione con il Soggetto attuatore.
4. Le modifiche alla scheda progetto non comportano alcuna revisione della presente Convenzione.
5. Le variazioni proposte dal Soggetto Attuatore potranno riguardare:
 - a) il cronogramma dell'intervento;
 - b) la spesa ammissibile, in misura tale da non alterare natura, obiettivi e condizioni di attuazione dell'operazione, ferme restando le disposizioni di cui all'art. 8 dell'Avviso e l'impossibilità di aumento del costo totale dell'intervento e dell'ammontare del contributo concesso;
 - c) altre modifiche, diverse da modifiche sostanziali che alterino la natura, gli obiettivi o le condizioni di attuazione del progetto, con il risultato di comprometterne gli obiettivi originari.
6. Il Soggetto Attuatore inoltra al Dipartimento, l'istanza di variazione, adeguatamente motivata, prima di mettere in atto le modifiche. Il Dipartimento valuterà la variazione richiesta e verificherà che non muti sostanzialmente il progetto per il quale il contributo è stato concesso.
7. La durata del processo di verifica sarà proporzionata alla complessità dell'operazione e l'esito, approvazione o rigetto, sarà comunicato via PEC al Soggetto Attuatore.
8. Resta inteso che laddove la variazione comporti modifiche ai costi di progetto, la loro ammissibilità decorre dalla data di ricevimento, da parte del Dipartimento, della richiesta di variazione.
9. In caso di assenza di preventiva richiesta di variazione o di mancata approvazione, il Dipartimento si riserva la facoltà di decidere la revoca del finanziamento, ovvero di non riconoscere spese relative a variazioni delle attività del progetto non autorizzate.
10. Fatte salve le disposizioni di cui ai commi precedenti, costituiscono difforme e/o parziale realizzazione dell'Intervento la difformità totale o parziale rispetto al progetto originario, la parziale realizzazione dell'Intervento, la non corretta rendicontazione finale dello stesso, il parziale raggiungimento degli obiettivi previste.
11. Nei casi di cui al comma precedente il Dipartimento, previo contraddittorio con il Soggetto Attuatore, procederà alla revoca parziale del finanziamento.
12. Le disposizioni di cui ai precedenti commi 10 e 11 si applicano anche ai casi di rideterminazione del finanziamento per irregolarità riscontrate a seguito di controlli a qualsiasi titolo effettuati, per le quali non si procede alla revoca totale.

Art. 8

(Monitoraggio)

1. Il Soggetto Attuatore fornisce i dati del progetto utilizzando il sistema informativo che sarà indicato dal Dipartimento e che comunque consentirà di alimentazione del Sistema di cui all'articolo 1, comma 1043
-

della legge di bilancio n. 178/2020 (legge bilancio 2021), sviluppato per supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo e atto a garantire lo scambio elettronico dei dati tra i diversi soggetti coinvolti nella Governance del PNRR e del PNC.

2. Il Soggetto Attuatore è tenuto ad effettuare il monitoraggio, garantendo il rispetto degli obblighi in materia nei confronti della UE, secondo le indicazioni fornite dal Servizio centrale per il PNRR e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento.

Art. 9

(Controlli)

1. Il Dipartimento si riserva il diritto di esercitare, in ogni tempo, con le modalità che riterrà opportune, verifiche e controlli sull'avanzamento finanziario, procedurale e fisico dell'Intervento, oltre che il rispetto degli obblighi previsti dalla normativa vigente, nonché dal presente Avviso e la veridicità delle dichiarazioni e informazioni prodotte dal Soggetto Attuatore. Nello specifico, le strutture coinvolte a diversi livelli di controllo eseguono le verifiche su milestone e target in conformità con quanto stabilito dall'art. 22 del Regolamento (UE) 2021/241 al fine di garantire la tutela degli interessi finanziari dell'Unione, la prevenzione, individuazione e rettifica di frodi, di casi di corruzione e di conflitti di interessi.
2. Le spese incluse nelle domande di rimborso del Soggetto attuatore, se afferenti a progetti estratti a campione, sono sottoposte alle verifiche, da parte delle strutture deputate al controllo dell'Unità di Missione del PNRR.
3. Le verifiche non sollevano, in ogni caso, il Soggetto Attuatore dalla piena ed esclusiva responsabilità della regolare e perfetta esecuzione del Progetto.
4. Il Dipartimento rimane estraneo ad ogni rapporto comunque nascente con terzi in dipendenza della realizzazione dell'intervento. Le verifiche effettuate riguardano esclusivamente i rapporti che intercorrono con il Soggetto Attuatore.
5. In caso di verifica, in sede di controllo, del mancato pieno rispetto della disciplina nazionale ed europea, anche se non penalmente rilevanti, il Dipartimento procederà alla revoca totale o parziale del contributo e al recupero delle eventuali somme già erogate, fatte salve le disposizioni di cui all'art.14.

Art. 10

(Informazione, pubblicità e comunicazione dei risultati)

1. Il Soggetto Attuatore è obbligato al rispetto delle norme applicabili in materia di informazione e pubblicità del finanziamento dell'intervento, secondo quanto in merito dal Dipartimento per la Trasformazione Digitale.
 2. In particolare, il Soggetto Attuatore è tenuto ad informare i terzi in modo chiaro che il progetto in corso di realizzazione è stato selezionato e finanziato nell'ambito del PNC con una esplicita dichiarazione di finanziamento che reciti "finanziato dal PNC".
 3. In particolare,, il Soggetto Attuatore deve obbligatoriamente riportare, su qualsiasi documento, sito web, comunicazione (a valenza esterna) riguardante il progetto finanziato, una indicazione da cui risulti che il progetto è finanziato nell'ambito del PNC con una esplicita dichiarazione di finanziamento che reciti "finanziato dal PNC".
-

Art. 11

(Disimpegno delle risorse)

1. L'eventuale riduzione del sostegno, correlato al mancato raggiungimento degli obiettivi del Progetto "TorinoMaaS4Italy" del Comune capoluogo di Città metropolitana di Torino, comporta la conseguente riduzione proporzionale delle risorse di cui all'art. 8 comma 1, fino all'eventuale totale revoca del contributo del contributo stesso, come stabilito dall'art. 8, comma 5 del decreto-legge 31 maggio 2021, n.77.

Art. 12

(Rettifiche finanziarie)

1. Ogni difformità rilevata nella regolarità della spesa, prima o dopo l'erogazione del contributo pubblico in favore del Soggetto attuatore, dovrà essere immediatamente rettificata e gli importi eventualmente corrisposti dovranno essere recuperati.
2. A tal fine, durante la realizzazione del progetto, l'Unità di Missione potrà procedere al recupero delle somme indebitamente corrisposte tramite compensazione su successive richieste di trasferimento.
3. Il Soggetto attuatore è obbligato a fornire tempestivamente ogni informazione in merito ad errori o omissioni che possano dar luogo a riduzione o revoca del contributo.

Art. 13

(Meccanismi Sanzionatori)

1. Sono motivi di revoca totale o parziale del Contributo:
 - a) il mancato raggiungimento, nei tempi assegnati, degli obiettivi previsti dell'investimento ammesso a contributo, secondo quanto previsto dall'articolo 8 del decreto legge n. 77 del 31/05/2021, come modificato dalla legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108;
 - b) il mancato rispetto delle disposizioni di cui all'art. 10 della presente Convenzione (informazione e comunicazione);
 - c) tutti i casi di violazione degli obblighi di cui all'art. 3 del presente Atto.
 2. Il decreto di revoca costituisce in capo all'amministrazione titolare di risorse il diritto ad esigere l'immediato recupero del contributo erogato e dispone il recupero delle eventuali somme già erogate e non dovute.
 3. Dopo aver acquisito agli atti, fatti o circostanze che potrebbero dar luogo alla revoca, il Dipartimento, in attuazione degli art. 7 ed 8 della legge n. 241/90 e s.m.i., comunica agli interessati l'avvio della procedura di contestazione (con indicazioni relative: all'oggetto del procedimento promosso, alla persona responsabile del procedimento, all'ufficio presso cui si può prendere visione degli atti) e assegna ai destinatari della comunicazione un termine di trenta giorni, decorrente dalla ricezione della comunicazione stessa, per presentare eventuali controdeduzioni.
 4. Entro il predetto termine di trenta giorni dalla data della comunicazione dell'avvio della procedura di contestazione, gli interessati possono presentare al Dipartimento, scritti difensivi, redatti in carta libera, nonché altra documentazione ritenuta idonea, mediante posta elettronica certificata.
-

5. Il Dipartimento esamina gli eventuali scritti difensivi e, se opportuno, acquisisce ulteriori elementi di giudizio, formulando osservazioni conclusive in merito.
6. Il Dipartimento:
 - a) qualora non ritenga fondati i motivi che hanno portato alla contestazione, adotta il provvedimento di archiviazione dandone comunicazione al Soggetto Attuatore;
 - b) fatte salve le disposizioni di cui all'art.14 della presente Convenzione, qualora ritenga fondati i motivi che hanno portato all'avvio della suddetta procedura, procede alla predisposizione e l'emissione del provvedimento di revoca e al relativo recupero delle somme.
7. Decorsi sessanta giorni dalla ricezione della comunicazione del provvedimento, qualora il Soggetto Attuatore non abbia corrisposto quanto dovuto, il DTD provvederà ad informare la struttura competente in materia di recupero in merito alla mancata restituzione delle somme, al fine dell'avvio delle procedure di recupero in conformità con le disposizioni di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

Art. 14

(Potere Sostitutivo)

1. In caso di mancato rispetto da parte del Soggetto Attuatore degli obblighi e degli impegni finalizzati all'attuazione del Progetto "TorinoMaaS4Italy" del Comune capoluogo di Città metropolitana di Torino – CUP:C19I21000130001- consistenti anche nella mancata adozione di atti e provvedimenti necessari all'avvio delle azioni contenute nella scheda progetto, ovvero nel ritardo, inerzia o difformità nell'esecuzione dei progetti, si applicano le disposizioni di cui all'art. 12 del decreto legge n. 77 del 31/05/2021, come modificato dalla legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108;
2. A tal fine, il Dipartimento provvede alla comunicazione alla Cabina di Regia del PNRR per gli atti conseguenti in conformità con le disposizioni di cui alla norma richiamata al precedente comma.

Art. 15

(Risoluzione di controversie)

1. La presente Convenzione è regolata dalla legge italiana. Il Soggetto attuatore accetta che qualsiasi controversia, in merito all'interpretazione, esecuzione, validità o efficacia, è di competenza esclusiva del Foro di Roma.

Art. 16

(Comunicazioni e scambio di informazioni)

1. Ai fini della digitalizzazione dell'intero ciclo di vita del progetto, tutte le comunicazioni con il Dipartimento devono avvenire per posta elettronica istituzionale o posta elettronica certificata, ai sensi del d. lgs. n. 82/2005.
 2. Nello specifico, si stabiliscono le seguenti modalità di invio telematico:
 - a) convenzione: obbligatorio l'invio a mezzo posta elettronica istituzionale del documento firmato digitalmente dal soggetto attuatore;
-

- b) comunicazioni in autocertificazione ai sensi del D.P.R. n. 445/2000: invio a mezzo posta elettronica istituzionale sottoscritta con firma digitale;
 - c) comunicazioni ordinarie: invio a mezzo posta elettronica istituzionale.
3. Ai fini della presente Convenzione, le Parti individuano un referente per la gestione e per il coordinamento delle attività oggetto della presente Convenzione. I referenti designati sono, rispettivamente:
- a) per l'Amministrazione titolare, il dott. Domenico Lopreiato, Chief Operations Officer del Dipartimento per la trasformazione digitale (o un suo delegato);
 - b) per il Soggetto attuatore, Ing. Giuseppe Chiantera della Divisione Mobilità del Comune di Torino;

Art. 17

(Riservatezza e protezione dei dati personali)

1. Le Parti hanno l'obbligo di mantenere riservati i dati, le informazioni di natura tecnica, economica, commerciale e amministrativa e i documenti di cui vengano a conoscenza o in possesso in esecuzione della presente Convenzione o, comunque, in relazione a essa, in conformità alle disposizioni di legge applicabili, di non divulgarli in alcun modo e in qualsiasi forma e di non farne oggetto di utilizzazione a qualsiasi titolo per scopi diversi da quelli strettamente necessari all'esecuzione della Convenzione, per la durata della Convenzione stessa.
 2. Le Parti si obbligano a far osservare ai propri dipendenti, incaricati e collaboratori la massima riservatezza su fatti e circostanze di cui gli stessi vengano a conoscenza, direttamente e/o indirettamente, per ragioni del loro ufficio, durante l'esecuzione della presente Convenzione. Gli obblighi di riservatezza di cui al presente articolo rimarranno operanti fino a quando gli elementi soggetti al vincolo di riservatezza non divengano di pubblico dominio.
 3. Le Parti si impegnano a concordare le eventuali modalità di pubblicizzazione o comunicazione esterna, anche a titolo individuale, della presente Convenzione.
 4. Nel corso dell'esecuzione delle attività oggetto della presente Convenzione, ciascuna delle Parti potrà trovarsi nella condizione di dover trattare dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte, motivo per cui le stesse si impegnano sin d'ora a procedere al trattamento di tali dati personali in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento Europeo (UE) 679/2016 in materia di protezione dei dati personali (GDPR) nonché di tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.
 5. Le Parti si impegnano a condurre le suddette attività di trattamento sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e tutela della riservatezza dei soggetti interessati e per il solo ed esclusivo fine di perseguire le finalità di cui alla presente Convenzione, nonché degli eventuali obblighi di legge allo stesso connessi. Tali dati saranno trattati dalle Parti con sistemi cartacei e/o automatizzati - ad opera di propri dipendenti e/o collaboratori che, in ragione della propria funzione e/o attività, hanno la necessità di trattarli, per le sole finalità suindicate e limitatamente al periodo di tempo necessario al loro conseguimento.
 6. Qualora, nell'ambito dello svolgimento delle attività di cui alla presente Convenzione, una delle Parti si trovi nella condizione di affidare all'altra attività di trattamento di dati personali di propria titolarità o di cui è stata nominata responsabile del trattamento da parte del relativo Titolare, quest'ultima si impegna fin da ora al pieno rispetto di tutte le istruzioni che saranno impartite dalla prima e a sottoscrivere un separato accordo scritto volto a formalizzare la nomina a responsabile o a sub-responsabile del trattamento, al fine
-

di procedere a una corretta gestione delle attività di trattamento di dati personali, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 28 GDPR.

Art. 18
(Efficacia)

1. L'efficacia della presente Convenzione decorre dalla registrazione da parte dei competenti organi di controllo.

Art. 19
(Disposizioni finali)

1. Per quanto non espressamente previsto o disciplinato all'interno della presente Convenzione, trovano applicazione le disposizioni di natura legislativa e regolamentare vigenti.
2. Il presente Accordo si compone di 19 articoli ed è sottoscritto digitalmente.

**Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per la Trasformazione Digitale**

Il Coordinatore dell'Unità di Missione

dott.ssa Cecilia Rosica

Firmato digitalmente

Comune di Torino

*Il Direttore del Dipartimento Fondi Europei e
PNRR*

Dott. Gianfranco Presutti

Firmato digitalmente



**Finanziato
dall'Unione europea**
NextGenerationEU



**DIPARTIMENTO
PER LA TRASFORMAZIONE
DIGITALE**

PNRR

Missione 1 – Componente 1 – Asse 1

Investimento 1.4.6 - Fondo complementare PNRR

Allegato - Piano Operativo

TITOLO: Progetto “TorinoMaaS4Italy”



**Finanziato
dall'Unione europea**
NextGenerationEU



**DIPARTIMENTO
PER LA TRASFORMAZIONE
DIGITALE**

Indice

1. **INTRODUZIONE**
2. **DESCRIZIONE DEL PROGETTO**
3. **MODALITÀ OPERATIVE**
4. **PIANO PROGETTUALE DI DETTAGLIO**
5. **TEMPI DI REALIZZAZIONE**
6. **COSTI**
7. **INTEGRAZIONE CON ALTRI INTERVENTI**

1. Introduzione

Il progetto di Pilot MaaS della Città di Torino, denominato “**TorinoMaaS4Italy**”, è stato ammesso a finanziamento nell’ambito dell’Avviso per la presentazione delle proposte a valere su “MAAS4ITALY” - RAFFORZAMENTO MISURA PNRR M1C1 - INVESTIMENTO 1.4: SERVIZI DIGITALI E ESPERIENZA DEI CITTADINI SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY” - Piano Nazionale Complementare PNC-A.1-N1 che promuove lo sviluppo di nuovi servizi alla mobilità, basati sull’adozione di paradigmi della mobilità come servizio (MaaS) nelle città metropolitane per digitalizzare i trasporti locali e fornire agli utenti un’esperienza di mobilità integrata, dalla pianificazione dei viaggi ai pagamenti attraverso molteplici modi di trasporto.

Il suddetto avviso ha inteso individuare e finanziare lo sviluppo di tre ulteriori progetti pilota, che si aggiungeranno alle città di Milano, Roma e Napoli individuate nel corso del primo avviso MaaS4Italy, da realizzare in altrettante città metropolitane e volti a introdurre, nel contesto dei sistemi di trasporto locale, il paradigma Mobility as a Service (MaaS).

Il primo e il secondo avviso hanno in comune gli stessi obiettivi di seguito elencati:

- attuazione di progetti pilota finalizzati a sperimentare nuove soluzioni di mobilità come servizio in città metropolitane tecnologicamente avanzate e digitalizzate. Ogni pilota prevede il coinvolgimento di almeno 1.000 utenti, che potranno accedervi su base volontaria, a proprie spese, e fornire una valutazione individuale, con la possibilità di scegliere e acquistare servizi di mobilità tra quelli disponibili sulle piattaforme MaaS coinvolte nel progetto. Infatti, attraverso opportuni strumenti tecnologici, il MaaS suggerisce ai cittadini la migliore soluzione di viaggio sulla base delle loro esigenze, avvalendosi dell’integrazione tra le differenti opzioni di mobilità disponibili (trasporto pubblico locale, sharing, taxi, noleggio auto, sosta/parcheggio) per ottimizzare l’esperienza di viaggio sia in termini di pianificazione (navigatore intermodale e informazioni in tempo reale su orari e distanze), che di utilizzo (prenotazione e pagamento dei servizi);
- realizzazione di un layer nazionale abilitante - “Data Sharing and Service Repository Facilities” (DS&SRF), capace di fornire servizi utili agli operatori MaaS e agli operatori di trasporto, per un efficace sviluppo dei progetti pilota di cui al punto precedente;
- attuazione, in una seconda tornata, di altri sette progetti pilota volti a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio in sette ulteriori territori. Tali territori dovranno valorizzare l’esperienza acquisita nelle città metropolitane “pronte al digitale” selezionate nell’ambito della prima tornata.

MaaS4Italy rappresenta quindi la prima iniziativa nazionale sul MaaS e si articola in sperimentazioni locali, fortemente sinergiche quando non espressamente congiunte.

TorinoMaaS4Italy ha infatti l’obiettivo di avviare servizi MaaS che superino i confini metropolitani di Torino, estendendosi all’intero territorio della Regione Piemonte e anche a livello nazionale, seguendo una visione di armonizzazione multi-territoriale in grado di assicurare la continuità dell’esperienza di viaggio nella catena cittadina, extraurbana, regionale e nazionale, interoperando con i servizi che verranno attivati nelle altre città già individuate dai due avvisi MaaS4Italy: Milano, Roma, Napoli, Firenze e Bari.

La costruzione del progetto pilota, e del piano operativo, ha utilizzato come riferimento primo la seguente documentazione:

- *Discussion Paper Data Sharing and Service Repository Facilities*, in costante aggiornamento sul sito del Ministero;

- *Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy*, nella versione ultima diffusa dal Ministero e dal GdL nazionale.

Il soggetto attuatore e gli stakeholder coinvolti nel pilot torinese dichiarano quindi:

- di aver preso atto delle indicazioni fornite nei documenti sopra citati;
- che il piano operativo rispetta tali indicazioni, in ottemperanza anche alle caratteristiche normative, contrattuali e tecnologiche esistenti;
- che il piano operativo e il pilot TorinoMaaS4Italy perseguono il concetto di competizione aperta e inclusiva tra gli attori coinvolti al fine di generare e massimizzare i benefici per gli utenti finali
- che, qualora il testo del presente piano operativo si presti a interpretazioni differenti dai suddetti indirizzi di attuazione, questi ultimi prevalgono.

Il piano operativo del pilot "TorinoMaaS4Italy", oggetto del presente documento, si configura quindi come documento guida dell'intero progetto locale e segue le indicazioni riportate nel documento "Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy" al fine di inserirsi e concorrere agli obiettivi sopra riportati dell'iniziativa nazionale allo scopo di testare le funzionalità del DS&SRF, dettagliando le attività che verranno realizzate al fine di concorrere al raggiungimento dei traguardi dell'investimento 1.4.6 ivi descritti.

In quanto città pilota, Torino aderisce pienamente alle azioni di governance stabilite dal progetto nazionale e, in particolare, alle attività di monitoraggio e valutazione degli impatti attraverso KPI appositamente definiti e condivisi; inoltre assume l'impegno a partecipare attivamente ai Gruppi di Lavoro nazionali e ad attuare le misure concordate nel GdL dedicato alla definizione delle caratteristiche del NAP/DS&SRF e nel GdL specificamente costituito per coordinare le sperimentazioni.

La Città di Torino con il Pilot MaaS intende realizzare una sperimentazione di servizi MaaS in grado di soddisfare i bisogni di mobilità di diverse categorie di utenti. Sono previsti due *use case*, uno rivolto ai dipendenti di alcune aziende del territorio (Corporate MaaS) e uno rivolto ai cittadini (Consumer MaaS), e saranno oggetto di iniziative specifiche alcune sottocategorie di utenti come, ad esempio, pendolari, donne, portatori di handicap, anziani ed altre.

Il pilot "TorinoMaaS4Italy", si svolgerà in sinergia con il Living Lab sulla guida autonoma e connessa ("Cooperative, connected and automated mobility" - CCAM) denominato "**ToMove**", che è finanziato nell'ambito di MaaS4Italy e per il quale Torino è stata individuata come città di realizzazione attraverso il medesimo avviso.

2. Descrizione del progetto

Obiettivi del progetto e capacità di contribuzione ai target di riferimento

Il pilot TorinoMaaS4Italy intende contribuire allo sviluppo di nuovi sistemi per la mobilità su ampia scala basati sul paradigma MaaS, al fine di raggiungere obiettivi che vanno dallo shift modale verso una mobilità più sostenibile per l'ambiente e la qualità della vita urbana, fino al miglioramento dell'accessibilità e la redistribuzione dei servizi in ottica sociale, per garantire un tasso di inclusività a totale beneficio degli utenti e dei soggetti preposti alla governance del sistema.

Di seguito vengono elencati gli obiettivi del pilot torinese:

1. Sperimentare il paradigma MaaS sul territorio piemontese, in accordo con la logica del programma nazionale, attraverso la realizzazione di servizi in grado di soddisfare i bisogni di diverse categorie di utenti, garantendo un adeguato livello di inclusività e personalizzazione grazie alla predisposizione di un servizio MaaS per utenti Corporate e uno per utenti Consumer, oltre a diverse forme di incentivazione per specifiche categorie di utenza
2. Sviluppare servizi MaaS in grado di favorire e rafforzare lo shift modale verso modalità di trasporto più sostenibili, razionalizzando l'utilizzo dell'auto di proprietà e riducendo le ricadute ambientali connesse al traffico automobilistico, soprattutto nei grandi centri urbani
3. Realizzare l'integrazione con il DS&SRF attraverso la predisposizione dell'architettura in linea con quanto stabilito dal progetto nazionale, coinvolgendo il maggior numero possibile di operatori di trasporto e mobilità attivi sul territorio e promuovendone l'integrazione e lo scambio dati con la suddetta piattaforma, il NAP (National Access Point) e il RAP (Regional Access Point) della Regione Piemonte
4. Valorizzare il ruolo del TPL come backbone del MaaS, incrementando la digitalizzazione dei servizi TPL nell'ottica di una loro piena integrazione nell'ecosistema MaaS nazionale
5. Sperimentare l'applicazione di incentivi a favore di specifiche categorie di utenza e nei confronti dei cittadini che effettuano scelte di mobilità più sostenibili affinché, anche attraverso cashback, sconti, voucher, etc., si possano orientare le scelte degli utenti creando una maggiore consapevolezza e ponendo le basi per il raggiungimento di obiettivi sociali
6. Inserire la sperimentazione nell'ambito delle iniziative che la Città di Torino adotterà per divenire Climate Neutral entro il 2030, concorrendo alla realizzazione degli obiettivi di natura ambientale che l'Amministrazione si porrà nell'ambito del Climate City Contract che verrà sottoscritto a breve con l'Unione Europea
7. Favorire la diffusione di una pluralità di servizi MaaS, per tutte le possibili categorie di utenti, in un ecosistema MaaS caratterizzato da una logica di mercato aperto, equo e neutrale e di libera concorrenza, evitando rischi di monopoli/oligopoli, nell'interesse della qualità dei servizi offerti agli utenti finali
8. Favorire la cooperazione tra i diversi attori coinvolti, a tutti i livelli, verso un ecosistema MaaS nazionale funzionante e orientato al raggiungimento di obiettivi sociali (MaaS di livello 4), grazie a un ruolo chiave di governance da parte della pubblica amministrazione centrale e locale
9. Sperimentare e analizzare differenti modelli di business per i servizi MaaS, verificando le condizioni per la sostenibilità economica del MaaS dal punto di vista dei singoli attori coinvolti

10. Valutare gli impatti delle iniziative pilota e i risultati da esse generati, aumentare la conoscenza del fenomeno MaaS, condividere il sapere maturato con tutti i territori coinvolti nell'iniziativa MaaS4Italy
11. Lavorare in stretta sinergia con il gruppo di lavoro nazionale del progetto MaaS4Italy, condividendo gli indirizzi strategici al fine di raggiungere un risultato significativo e condiviso a livello nazionale, collaborando con il Tavolo Partenariale, con le altre città sedi di Pilot MaaS e con i territori che verranno successivamente individuati per la realizzazione di servizi interoperabili e garantire alla cittadinanza un'esperienza utente continua e soddisfacente anche oltre il confine metropolitano di Torino

I risultati del pilot, gli obiettivi raggiunti, i fattori di successo e di difficoltà, le risultanze delle attività condotte, le valutazioni sui modelli di business analizzati e le altre considerazioni saranno inserite nel Rapporto unico finale della sperimentazione.

Descrizione sintetica dei contenuti progettuali

TorinoMaaS4Italy punta a realizzare un servizio **MaaS di livello 4**, ovvero un MaaS in cui l'utente potrà godere di un'esperienza completa della mobilità cittadina, grazie alla possibilità di pianificare, prenotare, acquistare ed accedere ai servizi di mobilità collettiva e condivisa. Al tempo stesso, affinché ciò sia possibile, in TorinoMaaS4Italy la PA è chiamata a recitare un ruolo centrale nella governance del MaaS, attraverso il monitoraggio del comportamento degli utenti e l'attuazione di politiche di incentivazione mirate che agiscano sul cambiamento del comportamento dei cittadini per il raggiungimento di obiettivi sociali.

L'incentivazione della domanda avverrà con parte del budget di progetto, utilizzando formule di rimborso (cashback) e/o voucher di sconto di importo differenziato in base alla tipologia di utente, privilegiando di volta in volta le esigenze di specifiche categorie (ad esempio disabili, donne, anziani, ...) e/o privilegiando opzioni di mobilità più sostenibili e a minore impatto ambientale, come, ad esempio, l'utilizzo di veicoli green e/o del TPL, a discapito di scelte di mobilità che abbiano più alto impatto sul traffico e sull'ambiente.

Come anticipato, TorinoMaaS4Italy intende sperimentare l'utilizzo del MaaS in due contesti distinti, ma entrambi di grande prospettiva: il primo use case (UC1) destinato ai dipendenti di aziende che si avvalgono della figura del mobility manager; il secondo (UC2) rivolto a tutti i cittadini.

Nello specifico:

- lo UC1, dedicato al Corporate MaaS, coinvolgerà alcune importanti aziende dell'area metropolitana (le cui lettere di intenti sono allegate alla domanda di adesione al bando) le quali offriranno ai propri dipendenti la possibilità di utilizzare servizi MaaS principalmente per gli spostamenti casa-lavoro e lavoro-lavoro, ma anche per il tempo libero; in cambio dell'opportunità di offrire ai propri mobility manager uno strumento ineguagliabile per supportare la mobilità dei propri dipendenti, le aziende potranno, se intenzionate, contribuire economicamente all'incentivazione della domanda con una formula che verrà definita in fase di design del pilot;
- lo UC2 coinvolgerà i cittadini dell'area metropolitana in una sperimentazione di MaaS Consumer, che sarà in grado di offrire all'utenza anche bundle di servizi e sarà supportata dagli incentivi messi a disposizione dal progetto con la formula del cashback e attraverso la messa a disposizione di voucher.

La Città di Torino è stata individuata, nell'ambito del medesimo avviso, per la realizzazione

di un Living Lab sulla guida autonoma e connessa sul proprio territorio. La definizione dell'ambito di intervento del Living Lab è tuttora in fase di elaborazione ma sono allo studio soluzioni che potrebbero abilitare specifici servizi di mobilità (es. bus/navette a guida autonoma) che potrebbero essere integrate nelle applicazioni MaaS dei provider del pilot e integrazione dei servizi già offerti dagli operatori di mercato.

La progettazione dei due use case possiede una serie di caratteristiche che si allineano e concorrono al raggiungimento dello scopo generale del progetto MaaS4Italy, ovvero la costruzione di un ecosistema MaaS nazionale basato sull'infrastruttura NAP/DS&SRF. Il pilot di Torino intende: definire una sperimentazione MaaS aperta al mercato, che permetta a qualunque operatore di mobilità o operatore MaaS di partecipare attivamente; concorrere alla realizzazione di un sistema di regole e strumenti, che permettano l'interazione tra soggetti accreditati e compliant; sperimentare l'interscambio di dati regolamentato a livello nazionale e coerente con gli standard internazionali; costituire un ecosistema MaaS nazionale interoperabile che garantisca la totale trasparenza e leale concorrenza tra tutti gli attori coinvolti, anche al di fuori di accordi commerciali esistenti.

Si provvederà, quindi, a:

- facilitare l'integrazione dei servizi di mobilità e degli operatori di trasporto del territorio con le piattaforme nazionali, alimentando il NAP/DS&SRF con dati statici e dinamici;
- collegare con le componenti centrali dell'architettura nazionale MaaS, ovvero il National Access Point multimodale e il DS&SRF, il layer di integrazione locale che ricoprirà i ruoli di Regional Access Point (RAP) e di piattaforma di vendita e di accesso per il territorio piemontese;
- realizzare, in piena collaborazione con i Ministeri e le altre città pilota, gli eventuali moduli aggiuntivi abilitanti il Mobility as a Service da esporre sul DS&SRF, che potrebbero essere ritenuti utili a ridurre le barriere di ingresso nel mercato degli operatori MaaS riducendo almeno in parte la complessità tecnologica.

La sperimentazione si gioverà dello stato dell'arte dell'ecosistema del TPL piemontese, che si basa su un sistema unico di bigliettazione elettronica (il sistema BIP – Biglietto Integrato Piemonte), che tuttavia ha intenzione di estendere e migliorare investendo sulla massima digitalizzazione dei servizi.

Il sistema regionale BIP, il cui fulcro è rappresentato dal Centro Servizi Regionale per la bigliettazione elettronica (CSR-BIP), è lo strumento, oggi pienamente operativo nel territorio piemontese, che coinvolge gli oltre 60 operatori del servizio TPL, 18 enti soggetti di delega e quasi 1 milione di utenti, attraverso il quale vengono assicurati i servizi di bigliettazione elettronica a favore degli utenti e degli operatori del trasporto pubblico locale (TPL). Nello specifico, la Piattaforma regionale della bigliettazione elettronica, costituita presso la Centrale Regionale della Mobilità:

- assicura il coordinamento tecnico del sistema di bigliettazione elettronica regionale,
- garantisce l'interoperabilità e gestisce la sicurezza del sistema,
- approvvigiona e distribuisce le smart card alle aziende TPL,
- centralizza i dati delle aziende TPL in ottemperanza al DIT (Debito Informativo Trasporti),
- elabora gli indicatori per alimentare i sistemi regionali SIRT,
- gestisce il servizio di emissione distribuzione e rinnovo delle tessere di libera circolazione del TPL regionale.

Il pilot TorinoMaaS4Italy viene realizzato con un forte coordinamento tra gli enti del territorio, ovvero la Città di Torino, la Regione Piemonte, la Città Metropolitana di Torino e l'Agenzia Mobilità Piemontese, che nel corso del 2021 hanno sottoscritto un protocollo d'intesa che impegna gli Enti a condurre in stretta sinergia iniziative relative alla digitalizzazione del TPL e al MaaS.

Le progettualità già attive sul territorio, principalmente di ambito regionale e in corso di realizzazione, sono da considerarsi pienamente compatibili e complementari con MaaS4Italy e consentiranno di valorizzare le singole iniziative e massimizzarne gli impatti; l'articolato sistema che ne consegue risulta scevro da qualsiasi forma di duplicazione di ruolo o sovrapposizione di funzioni e garantisce una migliore operatività dell'intero sistema, concorrendo alla realizzazione degli obiettivi nazionali.

Il pilot torinese si avvarrà di queste opportunità a partire dall'inizio del 2025, ovvero all'avvio della wave 2 che potrà fare affidamento sul Layer di integrazione locale che faciliterà l'accesso al NAP multimodale e al DS&SRF dei soggetti attivi sul territorio, siano essi TPL, MSP o MaaS operator, consentendo di abilitare l'offerta MaaS in modo permanente negli anni a seguire.

Il Layer di integrazione locale sarà quindi pienamente compatibile con gli indirizzi e le specifiche del progetto MaaS4Italy, mirando alla realizzazione di un sistema aperto, libero e non discriminante. L'adesione al Layer di integrazione locale non è obbligatorio, il MaaS operator sarà vincolato unicamente all'accreditamento presso il DS&SRF.

A titolo puramente indicativo, nelle figure seguenti si intende proporre una visione architettonica delle soluzioni tecnologiche e delle loro interrelazioni nel corso delle wave 1 e 2 del pilot TorinoMaaS4Italy.

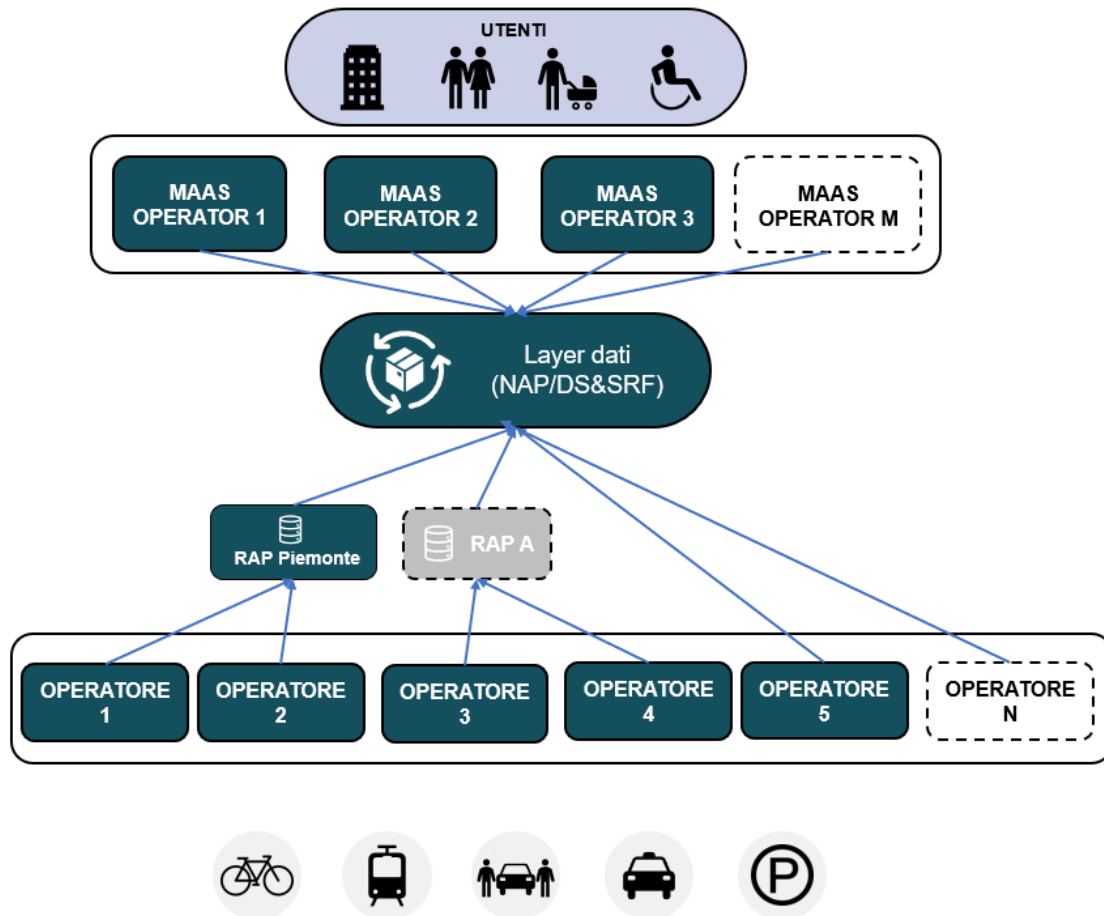


Fig. 1 – TorinoMaaS4Italy / Wave 1

Come si evince dallo schema riportato in Fig. 1, nella prima fase, agli operatori di mobilità coinvolti nella sperimentazione, siano essi aziende TPL o MSP, viene richiesto di conferire le informazioni richieste al DS&SRF (o ad eventuali piattaforme evolutive transitorie messe a disposizione dal MIT) attraverso il Regional Access Point piemontese e il NAP.

I MaaS operator interrogheranno direttamente il DS&SRF/NAP per ottenere le informazioni necessarie alla pianificazione di un viaggio per conto dei propri utenti.

In fase di consolidamento del viaggio si verificheranno alcune interazioni dirette tra i MaaS operator e gli operatori di mobilità per completare le funzioni di acquisto e accesso al servizio/mezzo da parte degli utenti; tali attività si svolgeranno in opportune condizioni di sicurezza reciproca, grazie al rispettivo accreditamento/qualificazione sul DS&SRF, che certifica gli interlocutori e garantisce la rispondenza ai principi del progetto.

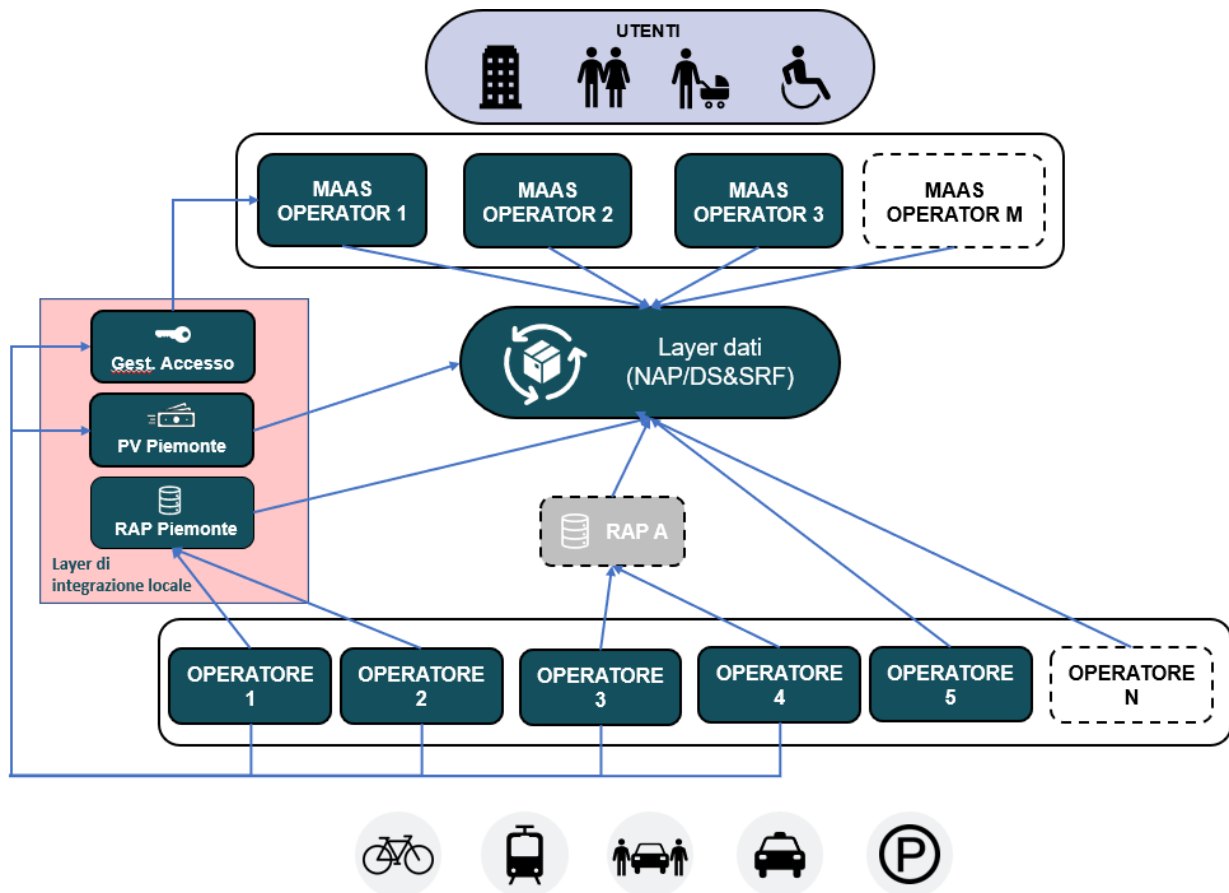


Fig. 2 – TorinoMaaS4Italy / Wave 2

Il passaggio alla wave 2 della sperimentazione si verificherà all'atto della predisposizione e integrazione da parte dei MaaS operator e degli operatori di mobilità con il Layer di integrazione locale, che andrà ad estendere le funzionalità del RAP completandole con una piattaforma di vendita e con uno strumento che semplifica la gestione dell'accesso ai servizi di mobilità.

Le specifiche di interazione tra i MaaS operator e la piattaforma di vendita saranno oggetto di analisi congiunta tra i GdL MaaS4Italy, le Città, i MaaS operator e le piattaforme di vendita. La Città di Torino sarà parte del team di analisi ed è disponibile ad adeguarsi alle specifiche che ne emergeranno.

Nel transitorio, ovvero prima che le piattaforme nazionali siano pronte ad erogare i servizi necessari, potrà essere previsto un collegamento diretto tra i MaaS operator e gli operatori di trasporto e mobilità per tutte le funzioni non riguardanti o non ancora offerte direttamente da NAP/DS&SRF.

Gli utenti MaaS partecipanti al progetto contribuiranno al miglioramento del servizio, rispondendo a survey predisposte nell'ambito delle attività di monitoraggio e di analisi degli impatti della sperimentazione.

Il monitoraggio della sperimentazione, oltre a valutare il raggiungimento degli obiettivi prefissati, concorrerà all'elaborazione di un documento di raccomandazioni e di supporto

all'elaborazione degli interventi normativi che il legislatore potrà prevedere, con l'obiettivo di creare le migliori condizioni per lo sviluppo dei servizi MaaS in Italia.

L'esperienza acquisita durante il pilot costituirà un fondamentale capitale di conoscenza che verrà reso disponibile ai territori follower, come previsto dalle linee di indirizzo, e che consentirà di avviare una proposta di percorso formativo e di knowledge sharing nell'ambito dell'iniziativa denominata "MaaS Academy", da impostare in sinergia con le altre città pilota del bando e con altre iniziative, quali ad esempio lo "Spoke" del Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile. Il percorso sarà destinato alla continua produzione di conoscenza e formazione sulla tematica del MaaS (mobilità del futuro, trasformazione digitale, sostenibilità ed economia circolare della mobilità), rivolto agli enti pubblici, agli stakeholder privati e agli studenti di università e scuole di primo e secondo grado. L'obiettivo è quello di formare una platea ampia sui cambiamenti in atto nel mondo della "mobilità digitale", ponendo particolare attenzione anche alle nuove generazioni, in modo da sensibilizzare sia gli amministratori che i cittadini sulle opportunità offerte dalla trasformazione MaaS come occasione per favorire scelte di mobilità più consapevoli e modificare i comportamenti (behavioural change) verso modalità più virtuose e sostenibili.

Attori coinvolti e loro ruolo

Componenti dello steering committee

Città di Torino

La Città di Torino è il soggetto attuatore del progetto pilota MaaS di Torino nell'ambito di questa iniziativa e si occuperà del coordinamento generale del progetto, dei rapporti con il MIT e il DTD, delle relazioni con gli stakeholder locali (pubblici e privati) e con le altre città pilota.

La Città di Torino sarà, inoltre, responsabile del raggiungimento degli obiettivi del progetto TorinoMaaS4Italy, operando direttamente per quanto di propria pertinenza e agendo come soggetto facilitatore delle relazioni tra tutti gli stakeholder dell'iniziativa.

Nell'ambito dello steering committee del pilot MaaS locale, la Città ricopre il ruolo di soggetto coordinatore.

Regione Piemonte

La Regione Piemonte è firmataria del locale protocollo di intesa inter-ente sul MaaS e sulla bigliettazione elettronica e opera in sinergia con pilot TorinoMaaS4Italy mettendo a disposizione la propria infrastruttura tecnologica per il raggiungimento degli obiettivi sperimentali.

Nello specifico, attraverso il progetto SmartBIP, metterà a fattor comune, presumibilmente entro il 2024, uno strumento di smart ticketing del TPL a copertura regionale.

Inoltre, attraverso il progetto BIPforMaaS, estenderà il Layer di integrazione locale MaaS che, integrato con il DS&SRF, darà luogo alla wave 2 del pilot MaaS.

Durante la wave 1 la Regione Piemonte renderà disponibile, così come previsto dalla Regolamento Delegato 1926/2017, il proprio RAP per l'integrazione con NAP Multimodale, che a sua volta alimenterà il DS&SRF.

Città Metropolitana di Torino

La Città Metropolitana di Torino è firmataria del locale protocollo di intesa inter-ente sul MaaS e sulla bigliettazione elettronica e sarà fortemente coinvolta nella realizzazione del pilot MaaS, in particolare per quanto concerne lo use case UC1 - Corporate MaaS, in qualità di Mobility Manager di Area. L'Ente, infatti, supporta e coordina i responsabili della mobilità aziendale di enti, aziende e istituti scolastici sul territorio provinciale.

Nell'attuazione del pilot MaaS torinese si occuperà di individuare le aziende sperimentatrici del Corporate MaaS e garantirà che la sperimentazione sia pienamente integrata con le iniziative e gli strumenti di mobility management dell'area torinese.

Agenzia della mobilità piemontese (AMP)

L'Agenzia della Mobilità Piemontese è l'ente responsabile per la PA della mobilità collettiva su tutto il territorio piemontese ed è firmataria del locale protocollo di intesa inter-ente sul MaaS e sulla bigliettazione elettronica. Ha tra i suoi compiti quello di pianificare, programmare, finanziare e controllare i servizi di trasporto pubblico ricadenti nell'area di interesse, gestendo quindi i contratti di servizio e i profili tariffari su indicazione degli enti consorziati (Regione Piemonte, Comune di Torino e Città Metropolitana di Torino). Nel progetto avrà un ruolo di facilitazione nel coinvolgimento dei servizi TPL nel pilot MaaS.

5T

5T S.r.l. è società in-house di Città di Torino, Regione Piemonte e Città Metropolitana di Torino e gestisce la realizzazione di progetti e servizi legati alla mobilità e i trasporti per conto dei soci.

In passato ha realizzato 3 sperimentazioni MaaS sul territorio piemontese (IMOVE, Buoni Mobilità e BIPforMaaS) ed è parte attiva di molteplici gruppi di lavoro sulle tematiche di MaaS4Italy a livello nazionale e internazionale, in collaborazione con il MIT, TTS Italia, MaaS Alliance e altri.

In TorinoMaaS4Italy si occuperà delle attività operative del pilot MaaS, a supporto del soggetto attuatore (Città di Torino), compresa la gestione e l'erogazione degli incentivi.

Università e Centri di Ricerca

L'Università di Torino e il Politecnico di Torino, atenei del territorio che costituiscono centri di eccellenza nella formazione e nella ricerca, saranno coinvolti dalla Città di Torino in qualità di referenti scientifici del pilot MaaS. Ai partner scientifici verrà chiesto di fornire indicazioni sulle scelte della sperimentazione, in particolare riguardo le attività di ricerca su modelli di business e le analisi del comportamento degli utenti.

Partner del pilot MaaS

Operatori TPL

Il servizio di TPL urbano della Città di Torino è operato da GTT S.p.A., società a totale partecipazione della Città di Torino che è stata coinvolta nelle precedenti sperimentazioni MaaS dell'Ente e che possiede già un sistema aziendale di smart ticketing che può essere messo a servizio della sperimentazione.

Il servizio extraurbano di Torino è affidato al consorzio Extra.To, mentre il servizio ferroviario regionale è operato da Trenitalia: con entrambi i soggetti si verificheranno le modalità di coinvolgimento sul pilot TorinoMaaS4Italy.

Mobility Service Provider

Gli MSP, ovvero Mobility Service Provider, sono soggetti di mercato o concessionari di servizio pubblico che erogano servizi di mobilità sul territorio.

Nel corso del pilot si intende coinvolgere almeno un provider per ciascuno dei seguenti servizi: operatori di monopattini in sharing e bike sharing, cooperative taxi, operatori di scooter sharing, car sharing e car rental, il gestore della sosta a raso su strisce blu a pagamento, il servizio NCC, almeno un operatore di colonnine di ricarica elettrica, un servizio di bus a lunga percorrenza, un servizio ferroviario a lunga percorrenza e un provider di car pooling.

In virtù dei bandi in essere sulla micromobilità e sul car sharing, la Città di Torino è già nelle condizioni di richiedere ai rispettivi operatori l'adesione alle iniziative MaaS della Città, MaaS4Italy inclusa.

MaaS Operator

Gli operatori MaaS sono operatori di mercato che opereranno direttamente i servizi MaaS del pilot nei confronti degli utenti.

A tutti i MaaS operator correttamente accreditati sul DS&SRF sarà richiesto di integrarsi con la piattaforma nazionale per svolgere la propria funzione e poter beneficiare delle ricadute economiche introdotte dal sostegno alla domanda di mobilità degli utenti.

Utenti

Cittadini

I principali utenti della sperimentazione saranno i cittadini che si muovono nell'area metropolitana di Torino, senza alcun vincolo di domicilio o residenza, di reddito o di altro tipo.

Questi soggetti costituiranno la base di utenti che sperimenterà il pilot MaaS di Torino, utilizzando risorse proprie che potranno essere integrate da fondi progettuali a sostegno della domanda di mobilità per il raggiungimento di obiettivi sociali.

Nel caso di cittadini che sperimentano il MaaS Consumer (ovvero lo use case UC2), potranno essere individuate specifiche sottocategorie di utenti, appartenenti a fasce di cittadinanza, a cui l'amministrazione locale potrà dedicare forme di incentivazione specifiche e finalizzate al raggiungimento di obiettivi sociali (es. azioni dedicate alla mobilità di soggetti con disabilità motorie o sensoriali).

Utenti Corporate

I dipendenti delle aziende che sperimenteranno lo use case UC1 sul Corporate MaaS, segnalati dalle aziende stesse, potranno utilizzare il servizio MaaS per gli spostamenti casa-lavoro, lavoro-lavoro e nel tempo libero.

Per gli utenti Corporate sarà possibile specificare caso per caso il motivo dello spostamento, in modo da consentire una corretta attribuzione dei relativi costi e permettere ai Mobility Manager delle aziende il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti dell'azienda.

3. Modalità operative

Modello di Governance del progetto

Il pilota TorinoMaaS4Italy prevede la costituzione di uno **Steering Committee** che definisce le linee guida / priorità di progetto, assicura il coordinamento delle attività e consente il monitoraggio del raggiungimento degli obiettivi principali, verificando il rispetto delle tempistiche di progetto.

Gli enti/attori che costituiranno il Comitato sono: Comune di Torino, Regione Piemonte, Città Metropolitana di Torino, Agenzia della Mobilità Piemontese, 5T, Accademie torinesi. La Città di Torino è il soggetto attuatore e si occuperà del coordinamento generale e dei rapporti con il livello nazionale, mentre 5T si occuperà del coordinamento tecnico complessivo delle attività.

In virtù del già citato Protocollo di intesa inter-ente sulle tematiche dello smart ticketing e del MaaS siglato nel 2021 e che vede come protagonisti la Regione Piemonte, la Città Metropolitana di Torino, l'Agenzia per la Mobilità Piemontese e la Città di Torino, quest'ultima è parte attiva della Cabina di Regia che coordina l'attuazione dell'accordo. Agli incontri settimanali partecipano tutti i sottoscrittori dell'accordo e 5T, in qualità di soggetto tecnico degli enti e, di volta in volta in base alle necessità, altri soggetti che a vario titolo possono offrire un contributo alla governance di queste tematiche da parte della PA. In linea con tale protocollo, il progetto intende sostenere l'intero ecosistema MaaS di Torino e del Piemonte, creando sinergia tra le iniziative locali e MaaS4Italy per aumentarne l'efficacia.

Lo Steering Committee dell'iniziativa si riunirà con periodicità bimestrale e avrà il compito di condividere lo stato dell'arte con i principali stakeholder locali.

Il progetto oggetto del presente piano operativo sarà condotto in stretta sinergia con i gruppi di lavoro coordinati dal progetto MaaS4Italy, che vedranno il coinvolgimento di tutte le città pilota: il gruppo di lavoro sulle sperimentazioni nei territori e il gruppo di lavoro tecnico - integrazione DS&SRF). Il progetto si confronterà inoltre con tutti gli altri tavoli/gruppi di lavoro che si potranno generare durante lo svolgimento delle attività progettuali e coinvolgerà, in logica di apertura, tutti i portatori di interesse locali e nazionali che potranno contribuire al successo dell'iniziativa, capitalizzando le esperienze di stakeholder engagement maturate durante il progetto regionale BIPforMaaS.

Le attività di governance prevederanno inoltre workshop e incontri di coprogettazione, eventualmente organizzati per gruppi di interesse omogenei: operatori TPL, operatori della sharing mobility, altri operatori di mobilità, MaaS operator, aziende sperimentatrici del Corporate MaaS, enti locali, università e centri di ricerca, scuole. Università e centri di ricerca (Politecnico e Università di Torino, etc.) potranno collaborare alla definizione di strategie, ad attività di ricerca sui modelli di business e ad analisi del comportamento degli utenti, in collaborazione con la costituenda MaaS Academy.

Il progetto coinvolgerà i MaaS Operator seguendo un percorso inclusivo e aperto al mercato, in cui è definito un sistema di regole a supporto della diffusione dei servizi MaaS, che garantisca pluralità di offerte per soddisfare le molteplici esigenze derivanti da diverse categorie di utenti e che concorra a raggiungere obiettivi sociali. Il tessuto imprenditoriale sarà coinvolto attraverso la costituzione di un business ecosystem, ovvero un network di imprese potenzialmente interessate a realizzare servizi MaaS che integrino la mobilità all'interno di altri settori di business (ad esempio servizi turistici, culturali, sportivi, grandi eventi, grande distribuzione, etc.), secondo il paradigma del B2X (business2exchange).

Questo approccio, che si auspica possa costituire una best practices, sarà condiviso con le altre città pilota e con i territori follower nella fase di exploitation prevista nel progetto.

Uno strumento di project management consentirà di monitorare l'andamento delle attività con il gruppo di progetto, di utilizzare strumenti di collaboration online, di storicizzare e conservare il materiale prodotto in un tool di gestione documentale, di attuare il risk management, ecc. Per il gruppo di lavoro operativo è previsto un SAL bisettimanale.

Strumenti e modalità di monitoraggio e controllo interno del progetto

La valutazione dei risultati del progetto e l'analisi di impatto è un aspetto fondamentale del progetto pilota in fase di realizzazione a Torino, come da indicazioni del Ministero nelle Linee di Indirizzo già citate.

Le attività di progetto verranno gestite attraverso un sistema di monitoraggio interno per controllare la corretta implementazione delle attività e il rispetto delle tempistiche, garantendo la possibilità di modifiche in caso di ritardi o altro.

Il monitoraggio degli impatti di progetto invece verrà effettuato attraverso lo studio puntuale delle informazioni di utilizzo dei servizi MaaS, opportunamente anonimizzate. Tali dati saranno resi disponibili dagli operatori MaaS al DS&SRF (consuntivo dei viaggi) e permetteranno di effettuare analisi e statistiche accurate riguardo la tipologia di servizi utilizzati, la spesa pro-capite, le scelte di mobilità degli utenti, ecc. rispetto agli impatti che il MaaS ha sui comportamenti individuali.

Per questo, le fasi operative del progetto saranno seguite in parallelo da una valutazione d'impatto, condotta mediante un apposito piano di monitoraggio basato sui KPI (Key Performance Indicator), in stretta coerenza con quelli definiti a livello nazionale dal MIT in sinergia con i Gruppi di lavoro nazionali e le città pilota.

Gli indicatori saranno orientati a misurare:

- l'efficacia del DS&SRF
- la portata/ampiezza/completezza delle sperimentazioni
- la stima dell'efficacia, efficienza, qualità del sistema di trasporto che deriva dalle specifiche sperimentazioni MaaS implementate
- la stima degli effetti socioeconomici che derivano dalle specifiche sperimentazioni MaaS implementate
- la stima dell'impatto culturale e sui comportamenti (abitudini e attitudini) derivante dall'introduzione delle specifiche sperimentazioni MaaS implementate
- una stima dell'impatto ambientale atteso
- una stima dell'impatto energetico atteso.

Come già menzionato, verrà definito un piano di monitoraggio corredato da un'analisi degli impatti basato su un'analisi SWOT preliminare e sul calcolo dei rispettivi KPI, attraverso i quali monitorare la performance delle operation, la corretta implementazione e l'ottenimento dei risultati desiderati. Rientrano in questi ultimi, ad esempio, la disincentivazione dell'uso dell'auto privata, a favore del trasporto pubblico e/o di altre forme di mobilità sostenibile (ciclabile o micromobilità).

Al termine delle attività di monitoraggio si prevede la stesura di reportistica dettagliante le analisi effettuate e i risultati ottenuti.

Il monitoraggio della sperimentazione, oltre a valutare il raggiungimento degli obiettivi prefissati, concorrerà all'elaborazione di un documento di raccomandazioni e di supporto all'elaborazione degli interventi normativi che il legislatore potrà prevedere, con l'obiettivo di creare le migliori condizioni per lo sviluppo dei servizi MaaS in Italia.

Nel seguito sono riportati i principali impatti che saranno valutati attraverso i KPI individuati, al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati inizialmente.

Impatto economico

Le famiglie europee spendono mediamente il 13% (fonte Eurostat) del loro budget per trasporti e mobilità (dati 2018) e di questo circa il 70% è destinato all'acquisto e al mantenimento di un veicolo di proprietà. I servizi MaaS favoriranno lo shift modale dall'utilizzo dell'auto privata verso forme di mobilità collettiva e/o condivisa e determineranno una diversa distribuzione della spesa, spostando risorse dall'acquisto all'utilizzo in ottica di servizio (from ownership to usership).

Possibili KPI per misurare l'impatto economico:

- Totale € speso sulle piattaforme per acquisto di servizi MaaS
- Totale € valore medio per tipologia di servizio
- Spesa media per spostamento / per utente
- Ricavi complessivi per MSP e MaaS Operator
- Importo medio delle ricariche dei wallet degli utenti
- Durata media degli spostamenti utilizzando servizi MaaS.

Impatto ambientale

Nel 2019, il trasporto su strada ha emesso il 72% dei gas serra riconducibili ai trasporti nazionali e internazionali. Nonostante l'interruzione temporanea causata dal Covid-19 abbia comportato una diminuzione delle emissioni di gas serra del 12,7% nel 2020, con la ripresa degli spostamenti si è registrato al contrario un forte aumento degli stessi inquinanti pari a +8% solo nel 2021 (fonte IEA – International Energy Agency). A partire da dati provenienti da ricerche internazionali in materia, opportunamente incrociati con i dati di utilizzo dei servizi MaaS del pilot, sarà possibile creare modelli di evoluzione degli indicatori di impatto ambientale collegati alle scelte modali degli utenti e stimare il beneficio in termini di riduzione delle emissioni, proiettando su larga scala i risultati osservati durante la sperimentazione.

Possibili KPI per misurare l'impatto ambientale:

- Numero spostamenti effettuati tramite l'app MaaS e per modalità di trasporto
- Emissioni climalteranti prodotte totali / medie per spostamento/utente
- Emissioni climalteranti risparmiate utilizzando servizi di mobilità all'interno dell'offerta MaaS vs uso dell'auto privata
- Stima della riduzione di emissioni climalteranti per tipologia di servizio.

Impatto socioculturale

Lo stile di vita della popolazione mondiale si evolve rapidamente e la pandemia ha generato un'ulteriore accelerazione nell'utilizzo delle soluzioni digitali. I servizi necessari all'individuo sono sempre più spesso disponibili on demand e la mobilità non può sfuggire a questa tendenza. Il MaaS rappresenta oggi una risposta necessaria per riavvicinare domanda e offerta di mobilità dopo la pandemia, in un contesto di "nuova normalità" che sarà

caratterizzato da una sempre maggiore volatilità delle esigenze e da un'incrementata flessibilità delle scelte individuali.

Possibili KPI per misurare l'impatto socioculturale:

- Numero di utenti totali/attivi per tipologia di servizio
- Numero utenti per fasce d'età / sesso
- Numero di utenti che usufruiscono di servizi di uno o più MaaS operator
- Numero di utenti che combina più mezzi di trasporto per il proprio spostamento
- Customer satisfaction (survey apposite)
- Numero di richieste di supporto e/o reclami
- Numero di visualizzazioni e interazioni con le piattaforme dei MaaS Operator
- Numero di visitatori delle pagine web di progetto.

In questa sede si conferma che si farà riferimento ai KPI che verranno stabiliti a livello nazionale dal progetto MaaS4Italy e dai relativi gruppi di lavoro.

Rispetto dei PRINCIPI TRASVERSALI

Il progetto pilota TorinoMaaS4Italy, alla luce degli obiettivi di progetto già menzionati, considera fondamentali i principi nazionali alla base dell'iniziativa MaaS4Italy, facendo propri anche obiettivi quali il miglioramento dell'esperienza di viaggio di qualsiasi categoria di utenza - anche e soprattutto le più svantaggiate - lo shift modale verso modalità di trasporto più sostenibili, la promozione di comportamenti di trasporto differenti e volti al riequilibrio sociale, l'integrazione della digitalizzazione e dell'infomobilità per migliorare l'accessibilità ai servizi di trasporto, sia di TPL sia in sharing, garantendo la giusta equità e qualità.

Inoltre, il pilot torinese concorre al rispetto e raggiungimento di principi trasversali alla base del **PNRR** e delle sue linee di investimento, come stabilito dalle linee guida europee (Bruxelles, 22.1.2021 SWD (2021) 12 final), rispettando tali condizioni attraverso le azioni di seguito dettagliate.

Do No Significant Harm (DNSH)

Il principio "Do No Significant Harm (DNSH)" prevede che gli interventi previsti dai PNRR nazionali non arrechino nessun danno significativo all'ambiente.

Partendo proprio da tale principio, uno degli obiettivi fondamentali che si vuole raggiungere attraverso il pilota TorinoMaaS4Italy è rappresentato dallo shift modale verso modalità di trasporto più sostenibili, razionalizzando l'utilizzo di mezzi individuali e riducendo quindi gli impatti negativi connessi al traffico automobilistico eccessivo, soprattutto nei grandi centri urbani.

Il principio DNSH si basa su quanto specificato nella "Tassonomia per la finanza sostenibile", adottata per promuovere gli investimenti del settore privato in progetti verdi e sostenibili, nonché contribuire a realizzare gli obiettivi del Green Deal. Il Regolamento del DNSH individua sei criteri per determinare come ogni attività economica contribuisca in modo sostanziale alla tutela dell'ecosistema, senza arrecare danno a nessuno degli obiettivi ambientali:

1. Mitigazione dei cambiamenti climatici
2. Adeguamento ai cambiamenti climatici
3. Uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine
4. Transizione verso l'economia circolare

5. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria
6. Protezione e ripristino della biodiversità e salute degli ecosistemi.

Il progetto pilota TorinoMaaS4Italy, attraverso le sue azioni e attività volte alla predisposizione di servizi MaaS per soddisfare due use case (uno consumer e uno corporate), genererà un impatto nullo o trascurabile sui criteri 3, 4 e 6, mentre sosterrà o contribuirà in modo sostanziale al raggiungimento dei criteri 1, 2 e 5. Realizzerà attività che ridurranno le emissioni di gas ad effetto serra e che non determineranno maggior impatto sul clima odierno e futuro, anzi lo miglioreranno e faranno sì che i cittadini si adoperino per contrastare il cambiamento climatico attraverso le proprie scelte. Scendendo nel dettaglio, le schede tecniche di riferimento, che forniscono i requisiti tassonomici, ossia i vincoli DNSH, per le attività che faranno parte degli interventi previsti dal Piano Operativo del pilot, sono contenute nella scheda 3 e scheda 6 di riferimento. Rispetto a tali obiettivi, il progetto TorinoMaaS4Italy, nel rendere più accessibili e più facilmente fruibili all'utente finale sistemi di trasporto a minore impatto ambientale e a più alta efficienza energetica, fornirà un contributo sostanziale agli obiettivi ivi indicati.

Climate tracking and Digital Tagging

In maniera parallela al primo principio, anche questo secondo prevede che gli Stati membri aderenti al PNRR e riceventi i fondi rispettino una serie di condizioni legate a target climatici e obiettivi di digitalizzazione economica di tutti i settori.

Nell'ottica del progetto pilota TorinoMaaS4Italy, si può affermare che l'attuazione di tale sperimentazione sul territorio prevede il rispetto e il contributo totale alle misure/target previsti attraverso la digitalizzazione di una parte del settore dei trasporti (TPL, MaaS), in particolare riferito a informazione/infomobilità, pianificazione del viaggio, prenotazione e acquisto di servizi di trasporto, che a loro volta favoriscono una maggiore sostenibilità ambientale e una riduzione delle emissioni inquinanti legate al settore dei trasporti, attraverso lo shift modale e il minor utilizzo dell'auto privata. Infatti, la digitalizzazione è parte fondamentale del paradigma MaaS e l'esperienza utente descritta viene realizzata grazie a importanti intermediazioni e sistemi digitali interconnessi tra gli attori coinvolti.

Equità di Genere, Valorizzazione e protezione dei giovani, Riduzione divari territoriali

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) si sviluppa attorno a tre assi strategici, tra cui *l'inclusione sociale* che ha come priorità principali la parità di genere, la protezione e la valorizzazione dei giovani, il superamento dei divari territoriali.

Questi tre ambiti presentano storicamente dei disequilibri consistenti, dal momento che siamo ancora ben lontani dal raggiungimento di una parità di genere in ambito lavorativo, i giovani versano in condizioni precarie (la quota di NEET - giovani non occupati e non inseriti in percorsi formativi - cresce annualmente) e sussistono ancora ampie disparità e divergenze tra le aree del Paese in merito ad alcuni parametri, tra cui tutti gli indicatori sull'andamento del mercato del lavoro.

Ciascuna delle 6 missioni in cui si articola il PNRR contiene degli interventi volti a favorire, direttamente o indirettamente, la valorizzazione e la protezione dei giovani sia lavorativamente che non, la riduzione dei divari territoriali soprattutto tra Nord e Sud Italia e la partecipazione delle donne al mercato del lavoro salariato, attenuando le asimmetrie che ostacolano il raggiungimento di una parità di genere anche negli ambiti scolastico e domestico, oltre che lavorativo.

Il progetto pilota Torino MaaS4Italy persegue le suddette finalità e si allinea agli obiettivi del PNRR riguardo i temi in questione, attraverso la messa in opera di un sistema MaaS inclusivo, aperto e accessibile che favorisca categorie di utenti che solitamente sono più svantaggiate. Per esempio, con riferimento all'equità di genere e alla valorizzazione dei giovani e delle categorie deboli, migliorare la fruizione di una mobilità multimodale e condivisa, meno incentrata sull'utilizzo del mezzo privato, favorisce sicuramente quella categoria di domanda con un accesso meno frequente o subordinato al mezzo privato. Tali categorie sono orientate solitamente per genere, ma anche per tipologia di svantaggio: la sperimentazione volgerà verso un riequilibrio di queste disparità. In dettaglio, gli strumenti che verranno utilizzati sono in primis un piano di incentivazione per l'utilizzo di servizi MaaS. Come descritto, oltre a scelte di mobilità consapevoli e a minor impatto ambientale, si destineranno incentivi alla domanda nei confronti di specifiche categorie di utenti: disabili e donne in primis, ma si potrebbe ampliare la platea delle categorie prioritarie anche ai giovani disoccupati (NEET).

Per quanto concerne il terzo principio, la riduzione del divario territoriale, si può specificare che il progetto MaaS4Italy nazionale, che prevede fin dal principio una misura di selezione delle città pilota bilanciata tra Nord e Sud, persegue tale target già dalla sua concezione. Nello specifico, tuttavia, si può evidenziare che il pilot TorinoMaaS4Italy, caratterizzato da due use case ed in particolare dal focus sul mondo corporate, include e favorisce una sperimentazione MaaS che coinvolge utenti che provengono dal resto del territorio metropolitano torinese, e non solo dal capoluogo, anche attraverso accordi con aziende dell'hinterland e della provincia. In questo caso il progetto vuole superare il divario *urbano-extraurbano*, che caratterizza molte sperimentazioni MaaS in tutta Europa, spesso portate avanti in contesti urbani per evidenti motivi non solo di capillarità dei servizi, ma anche e soprattutto di volumi di utenti potenziali e quindi di maggiori ritorni degli investimenti.

4. Piano progettuale di dettaglio

Struttura del progetto

Il progetto TorinoMaaS4Italy sarà organizzato per work package, a cui faranno riferimento specifiche macro-attività che dovranno poi essere dettagliate in sotto-attività atomiche in fase di avvio del progetto, a cura della funzione di project management.

I work package, così come le macro-attività (altrimenti sintetizzate con la definizione di "task"), sono codificate univocamente per semplificarne il riconoscimento.

I work package individuati sono:

Cod	Work package
WP1	Project management
WP2	Design
WP3	Partner onboarding
WP4	Technical implementation
WP5	Sperimentazione
WP6	Monitoring

WP7	Dissemination
WP8	Exploitation

Le attività di digitalizzazione del TPL, finanziate attraverso un contributo specifico, sono parte di un work package non rientrante nell'organizzazione dei WP del progetto ma sono, per loro stessa natura, fortemente correlate al dispiegamento di TorinoMaaS4Italy e quindi considerate alla stregua di un WP.

Attività di digitalizzazione del TPL

Le attività di digitalizzazione del TPL per il pilot TorinoMaaS4Italy sono costituite dal consolidamento dell'infrastruttura tecnologica di GTT (Gruppo Torinese Trasporti), concessionaria dei servizi TPL dell'area metropolitana di Torino e partecipata al 100% dalla Città di Torino.

L'azienda ha intrapreso da alcuni anni un importante processo di digitalizzazione, sinergico con il sistema di bigliettazione elettronica regionale BIP, e approfitterà del finanziamento per integrare la propria infrastruttura con quanto necessario all'espletamento del pilot MaaS.

Nello specifico, GTT si doterà degli strumenti necessari a

- esporre i dati statici e dinamici dell'offerta di trasporto (servizio programmato e tempo reale), inclusi i dati tariffari e topologici, al RAP (Regional Access Point), in modo che essi transitino attraverso il NAP multimodale fino al DS&SRF
- abilitare i MaaS operator aderenti all'iniziativa alla vendita dei propri titoli di viaggio per tutta la durata del pilot MaaS
- rendere possibile l'accesso ai propri servizi di TPL (metro, bus, tram) in piena compatibilità con le norme nazionali e regionali, garantendo la validazione a bordo mezzo e l'apertura delle barriere d'accesso per gli utenti del pilot in possesso di un titolo valido.

L'esposizione dei dati dell'offerta di trasporto sarà garantita dall'evoluzione delle componenti software interessate e già parte del Sistema Informativo di Servizio (SIS).

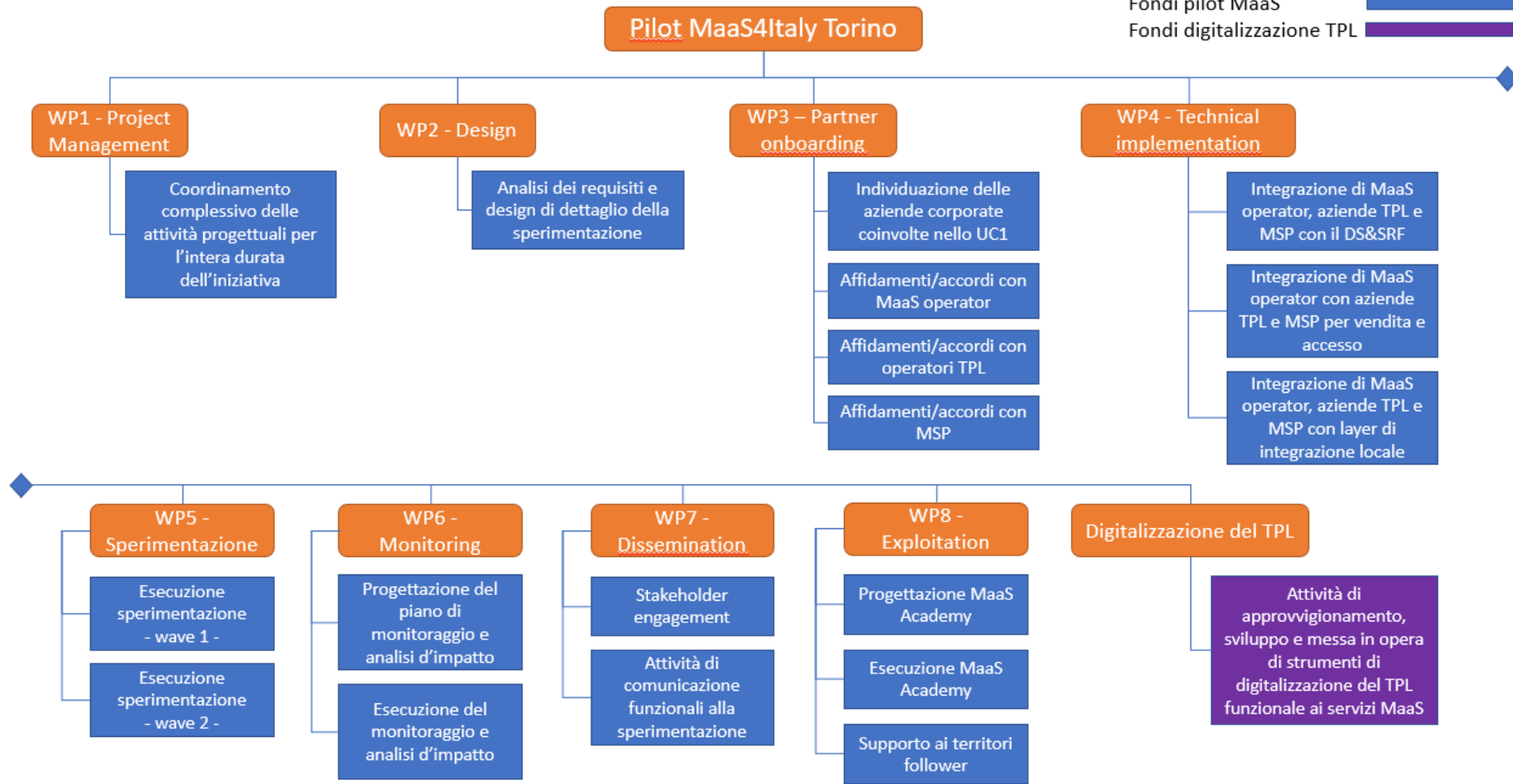
Per abilitare la vendita saranno estese le funzionalità del Virtual Ticketing System, già utilizzato per la vendita di titoli digitali attraverso la app ToMove di GTT, in modo che siano accessibili da soggetti esterni (i MaaS operator) e consentano la vendita di tutti i titoli di viaggio che il Pilot riterrà di dover rendere disponibile nell'offerta.

Tra le funzionalità di nuova realizzazione ve ne sarà una che consentirà di rilasciare i titoli di viaggio digitali utilizzabili dagli utenti del MaaS. A corredo di questa funzionalità sarà eseguito un consistente potenziamento dell'infrastruttura di campo, costituita da validatori ed attuatori di nuova generazione che consentiranno fisicamente l'accesso e la validazione sui mezzi del TPL torinese.

WBS del progetto

Segue una rappresentazione della WBS (Work Breakdown Structure) del progetto, che riporta Work package e macro-attività nella loro struttura organizzativa.

Fondi pilot MaaS
 Fondi digitalizzazione TPL



Soggetti responsabili per ogni fase

La seguente tabella RACI evidenzia la matrice di responsabilità assegnata a ciascun attore locale di TorinoMaaS4Italy, in relazione alle macro-attività individuate dal progetto.

WP	Task	Descrizione macro-attività	Città di Torino	Regione Piemonte	Città Metro Torino	AMP	5T	Università Ricerca	Op TPL	MSP	MaaS operator	Cittadini	Utenti corporate
WP1	T1.1	Coordinamento complessivo delle attività progettuali	A				R						
WP2	T2.1	Analisi dei requisiti e design di dettaglio	A	C	C	C	R	C					
WP3	T3.1	Individuazione delle aziende corporate coinvolte nello UC1	A	C	R		R						
WP3	T3.2	Affidamenti/accordi con MaaS operator	A				R						
WP3	T3.3	Affidamenti/accordi con operatori TPL	A			R	R						
WP3	T3.4	Affidamenti/accordi con MSP	A				R						
WP4	T4.1	Integr. di MaaS op., az. TPL e MSP con il DS&SRF	C	C		C	C		A/R	A/R	A/R		
WP4	T4.2	Integr. MaaS op. con az. TPL e MSP per vendita e accesso	C				I		A/R	A/R	A/R		
WP4	T4.3	Integr. di MaaS op., az. TPL e MSP con layer di integr. locale	C	I			R		A/R	A/R	A/R		
WP5	T5.1	Esecuzione sperimentazione - wave 1 -	A	I	I	I	R	I	R	R	R	R	R
WP5	T5.2	Esecuzione sperimentazione - wave 2 -	A	I	I	I	R	I	R	R	R	R	R
WP6	T6.1	Progettazione del piano di monitoraggio e analisi d'impatto	A	C	C	C	R	C					
WP6	T6.2	Esecuzione del monitoraggio e analisi d'impatto	A	I	I	I	R	I	C	C	C	C	C
WP7	T7.1	Stakeholder engagement	A	C	C	C	R	C					
WP7	T7.2	Attività di comunicazione funzionali alla sperimentazione	A	C	C	C	R	C	C	C	C	I	I
WP8	T8.1	Progettazione MaaS Academy	A	C	C	C	R	C					
WP8	T8.2	Esecuzione MaaS Academy	A	I	I	I	R	I					
WP8	T8.3	Supporto ai territori follower	A	I	I	I	R	I					
-	-	Attività di digitalizzazione del TPL	A	C	C	C	C		R				



6. Costi del progetto

Per la realizzazione delle attività previste dal pilot MaaS TorinoMaaS4Italy, la Città di Torino prevede un finanziamento delle attività con fondi ministeriali per € 2.500.000, che saranno così suddivisi

- € 600.000 destinati ad incentivi per gli utenti dei servizi MaaS, che concorrono al raggiungimento di obiettivi sociali, affidati e amministrati dalla società in-house 5T
- € 200.000 a disposizione del Comune di Torino per il reclutamento di personale destinato alla realizzazione del progetto, nello specifico per le macro-attività T2.1 (Analisi e design della sperimentazione) e, soprattutto, T6.1 e T6.2 (monitoraggio e valutazione degli impatti)
- € 1.700.000 che saranno affidati in-house a 5T per la realizzazione delle attività progettuali esplicitate nel capitolo 4 del presente documento.

Le risorse destinate alla digitalizzazione del TPL, corrispondenti a € 800.000, verranno erogate a GTT a copertura dei costi di digitalizzazione sostenuti per il raggiungimento degli obiettivi del pilot.

Le cifre sopra riportate sono da intendersi IVA compresa.

La ripartizione del contributo richiesto per tipologia di spesa è rappresentata nella seguente tabella:

Voce di costo	Importo stimato (€)	Data di inizio	Data di fine
1.a.i (Progettazione, sviluppo e implementazione di software specifici, necessari all'integrazione con la piattaforma nazionale di Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF))	150.820 €	ago-23	mar-24
1.b.i (Consulenza all'implementazione del progetto MaaS, incluse attività di formazione specifica)	282.787 €	lug-23	mar-26
1.b.ii (Promozione, animazione e gestione della comunicazione)	204.918 €	lug-23	mar-26
1.c.i (Progettazione e realizzazione della piattaforma tecnologica di back-end e front-end per la erogazione dei servizi MaaS sul territorio, sostenute dal soggetto attuatore o da soggetti individuati attraverso gare pubbliche a cui gli attori privati saranno incentivati a partecipare)	550.000 €	lug-23	mar-26
1.c.ii (Spese di conduzione della sperimentazione)	763.934 €	apr-24	mar-26

e incentivi diretti alla domanda degli utenti)			
1.c.iii (Valutazione impatti e analisi risultati)	40.984 €	ago-23	mar-26
1.f (IVA non recuperabile)	306.557 €	-	-
1.g (Reclutamento di personale)	200.000 €	sett-23	dic-25
Totale	2.500.000 €		

La suddivisione per work package è riportata nel riquadro successivo:

Voce di costo (comprensiva di IVA)	Importo stimato (€)	Data di inizio	Data di fine
WP1 - Project management	250.000 €	lug-23	mar-26
WP2 – Design	160.000 €	ago-23	ott-23
WP3 - Partner onboarding	115.000 €	sett-23	dic-23
WP4 - Technical implementation	725.000 €	nov-23	mar-26
WP5 – Pilot	850.000 €	apr-24	mar-26
WP6 – Monitoring	150.000 €	ago-23	mar-26
WP7 – Dissemination	130.000 €	sett-23	mar-26
WP8 – Exploitation	120.000 €	mar-24	mar-26
Totale	2.500.000 €		

Il cronoprogramma finanziario di TorinoMaaS4Italy è il seguente:

ANNO	TorinoMaaS4Italy	Digitalizzazione
2023	600.000,00 €	800.000,00 €
2024	1.000.000,00 €	0,00 €
2025	645.000,00 €	0,00 €
2026	255.000,00 €	0,00 €
	2.500.000,00 €	800.000,00 €

Si riporta a seguire una tabella che rappresenta la suddivisione del budget per anno e per voce di costo per fornire una migliore comprensione delle spese, accompagnata da una breve descrizione.

Voce di costo	2023	2024	2025	2026	Totale
1.a.i	105.820 €		45.000 €		150.820 €
1.b.i	129.361 €	75.621 €	51.110 €	26.694 €	282.787 €
1.b.ii	59.294 €	61.887 €	53.721 €	30.016 €	204.918 €
1.c.i	147.295 €	332.557 €	53.841 €	16.307 €	550.000 €
1.c.ii		307.179 €	310.178 €	146.577 €	763.934 €
1.c.iii	22.984 €	6.000 €	6.000 €	6.000 €	40.984 €
1.f	102.246 €	116.756 €	58.150 €	29.406 €	306.557 €
1.g	33.000 €	100.000 €	67.000 €		200.000 €
	600.000 €	1.000.000 €	645.000 €	255.000 €	2.500.000 €

Si prevede che gli incentivi alla domanda (€ 600.000 complessivi) vengano distribuiti in modo uniforme nel corso del triennio di operations. In realtà, sulla base di esperienze pregresse simili realizzate nel territorio locale, emerge che il cittadino non è ancora “pronto al MaaS”: non conosce pienamente il paradigma ed è più propenso ad utilizzarlo come una soluzione aggiuntiva, più che da subito come una completa alternativa, rispetto ad altre modalità di trasporto il cui uso è consolidato. Il cambiamento delle abitudini richiede del tempo di ambientamento e non appare quindi realistico prevedere di anticipare ulteriormente l'erogazione di fondi destinati agli incentivi alla domanda.

Le spese per la realizzazione della piattaforma tecnologica sono distribuite nel tempo, valutano le evoluzioni del DS&SRF previste dal corrispondente cronoprogramma e considerano le relative ricadute sul Layer di integrazione locale/RAP e i conseguenti costi di adeguamento.

Lo staffing del personale del Comune, per attività di design e monitoraggio, è distribuito nel triennio 2023/2024/2025.

7. Interrelazione con altri interventi del PNRR

La realizzazione del pilot MaaS TorinoMaaS4Italy risulta complementare alla misura “RINNOVO DEL PARCO AUTOBUS REGIONALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO. FINANZIAMENTO A VALERE SULLE RISORSE DEL PNRR - MISURA M2C2 – 4.4.1.”, avviata con il decreto n° 134 del 10/05/2022 del MIMS (MIT), che ha assegnato al Comune di Torino il contributo di € 169.844.330,00 destinato alla fornitura di minimo n. 239 autobus ad emissioni 0 destinati al TPL e relative infrastrutture di supporto all'alimentazione.

Il contributo verrà assegnato a GTT, Gruppo Torinese Trasporti S.p.A., concessionaria del servizio di trasporto pubblico urbano di Torino, per la fornitura di 300 autobus elettrici e relative infrastrutture di ricarica.