

CONVENZIONE

**RELATIVA AL FINANZIAMENTO CONCESSO DAL DIPARTIMENTO PER LA
TRASFORMAZIONE DIGITALE PER IL PROGETTO “MAAS4PIEMONTE”- CUP:
J69I23002230006 - AVVISO PUBBLICO PER LA PRESENTAZIONE DI PROPOSTE
D’INTERVENTO A VALERE SUL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA -
MISSIONE 1 - COMPONENTE 1- SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. “MOBILITY AS A SERVICE
FOR ITALY” - MAAS4ITALY - 7 TERRITORI FINANZIATO DALL’UNIONE EUROPEA -
NextGenerationEU**

VISTO

- a) 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 e, in particolare, l’art. 61 del citato Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018 che al comma 3 precisa: “esiste un conflitto d’interessi quando l’esercizio imparziale e obiettivo delle funzioni di un agente finanziario o di un’altra persona” che partecipa all’esecuzione del bilancio “è compromesso da motivi familiari, affettivi, da affinità politica o nazionale, da interesse economico o da qualsiasi altro interesse personale diretto o indiretto”.
- b) Regolamento (UE) 2021/241, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza e, in particolare, l’art. art. 22, co. 1 del citato Regolamento (UE) 2021/241 rubricato “Tutela degli interessi finanziari dell’Unione” secondo il quale gli Stati membri, in qualità di beneficiari o mutuatari di fondi a titolo dello stesso, “adottano tutte le opportune misure per tutelare gli interessi finanziari dell’Unione e per garantire che l’utilizzo dei fondi in relazione alle misure sostenute dal dispositivo sia conforme al diritto dell’Unione e nazionale applicabile, in particolare per quanto riguarda la prevenzione, l’individuazione e la rettifica delle frodi, dei casi di corruzione e dei conflitti di interessi. A tal fine, gli Stati membri prevedono un sistema di controllo interno efficace ed efficiente nonché provvedono al recupero degli importi erroneamente versati o utilizzati in modo non corretto. Gli Stati membri possono fare affidamento sui loro normali sistemi nazionali di gestione del bilancio.”
- c) Art. 325 del Trattato sul Funzionamento dell’Unione Europea.
- d) Convenzione del Consiglio dell’Unione europea del 26 luglio 1995 relativa alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee.
- e) 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.
- f) 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».
- g) 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.
- h) 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».
 - i) 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».
 - j) Decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 «Codice dell'amministrazione digitale».
 - k) Legge 7 agosto 1990, n. 241 e, in particolare, l'art. 12, rubricato: «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi».
 - 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) Legge 6 novembre 2012, n. 190 «Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione».
 - n) Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici».
 - o) 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.
 - p) Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 17 gennaio 2023 concernente l'adozione del «Piano triennale per l'informatica nella pubblica amministrazione 2022-2024».
 - q) Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 aprile 2022 concernente l'adozione del «Piano triennale di prevenzione della corruzione 2022-2024» della Presidenza del Consiglio dei ministri.
 - r) Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 marzo 2023 concernente l'adozione del Piano integrato di attività e organizzazione 2023 - 2025 (P.I.A.O.).
 - s) Legge 30 novembre 2017, n. 179 recante «Disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato»;
 - t) Decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, che ha istituito il Fondo complementare al PNRR.
 - u) 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.
 - v) 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.
 - w) 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.

- x) Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 23 febbraio 2023, recante "Modifiche alla tabella A allegata al decreto 6 agosto 2021, recante «Assegnazione delle risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e ripartizione di traguardi e obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione».
- y) 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.
- z) 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.
- aa) Articolo 1, comma 1044 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità di rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativi a ciascun progetto, da rendere disponibili in formato elaborabile, con particolare riferimento ai costi programmati, agli obiettivi perseguiti, alla spesa sostenuta alle ricadute sui territori che ne beneficiano, ai soggetti attuatori, ai tempi di realizzazione previsti ed effettivi, agli indicatori di realizzazione e di risultato, nonché a ogni altro elemento utile per l'analisi e la valutazione degli interventi.
- bb) 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".
- cc) 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.
- dd) 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 accreditati, alle richieste di pagamento, alle modalità di rendicontazione per l'attuazione dell'iniziativa Next Generation EU Italia.
- ee) Decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173 "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", convertito, con modificazioni, in legge 16 dicembre 2022, n. 204.
- ff) Legge 30 dicembre 2023, n. 213 recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026";
- gg) Circolare del 14 ottobre 2021, n. 21 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR, recante "Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR".
- hh) Circolare del 29 ottobre 2021, n. 25 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR recante "Rilevazione periodica avvisi, bandi e altre procedure di attivazione degli investimenti".
- ii) Circolare del Ministero dell'economia e delle finanze 14 dicembre 2021, n. 31, avente ad oggetto "Rendicontazione PNRR al 31.12.2021 - Trasmissione dichiarazione di gestione e check-list relativa a milestone e target".
- jj) Circolare del 30 dicembre 2021, n. 32 del Ministero dell'economia e delle finanze -

- Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR recante “Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all’ambiente”.
- kk) Circolare del 31 dicembre 2021, n. 33 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) recante “Nota di chiarimento sulla Circolare del 14 ottobre 2021, n. 21 - Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR – Addizionalità, finanziamento complementare e obbligo di assenza del c.d. doppio finanziamento”.
- ll) Circolare del 18 gennaio 2022, n. 4 del Ministero dell’economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR recante “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - art. 1 comma 1 del decreto-legge n. 80 del 2021- indicazioni attuative”.
- mm) Circolare del 24 gennaio 2022, n. 6 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato – recante “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Servizi di assistenza tecnica per le Amministrazioni titolari di interventi e soggetti attuatori del PNRR”.
- nn) Circolare del 10 febbraio 2022, n. 9 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato – recante “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Trasmissione delle Istruzioni tecniche per la redazione dei sistemi di gestione e controllo delle amministrazioni centrali titolari di interventi del PNRR”.
- oo) Circolare del 29 aprile 2022, n. 21 del Ministero dell’Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante “Chiarimenti in relazione al riferimento alla disciplina nazionale in materia di contratti pubblici richiamata nei dispositivi attuativi relativi agli interventi PNRR e PNC”.
- pp) Circolare del 21 giugno 2022, n. 27 del Ministero dell’Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Monitoraggio delle misure del PNRR”.
- qq) Circolare del 4 luglio 2022, n. 28 del Ministero dell’Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante “Controllo di regolarità amministrativa e contabile dei rendiconti di contabilità ordinaria e di contabilità speciale. Controllo di regolarità amministrativa e contabile sugli atti di gestione delle risorse del PNRR - prime indicazioni operative”.
- rr) Circolare del 26 luglio 2022, n. 29 del Ministero dell’Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante “Modalità di erogazione delle risorse PNRR”.
- ss) Circolare dell’11 agosto 2022 n. 30 del Ministero dell’economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato recante: “Circolare delle procedure di controllo e rendicontazione delle misure del PNRR”.
- tt) 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)”.
- uu) Circolare del 17 ottobre 2022, n. 34 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Linee guida metodologiche per la rendicontazione degli indicatori comuni per il Piano nazionale di ripresa e resilienza”.
- vv) Circolare del 2 gennaio 2023, n. 1 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Controllo preventivo di regolarità amministrativa e contabile di cui al decreto legislativo 30 giugno 2011, n. 123. Precisazioni relative anche al controllo degli atti di gestione delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”.
- ww) 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”.

- xx) Circolare del 22 marzo 2023 n. 11 della Ragioneria Generale dello Stato recante: “Registro Integrato dei Controlli PNRR - Sezione controlli milestone e target”.
- yy) Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 14 aprile 2023 n. 16 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”;
- zz) Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 15 settembre 2023 n. 27 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. Adozione dell’Appendice tematica Rilevazione delle titolarità effettive ex art. 22 par. 2 lett. d) Reg. (UE) 2021/241 e comunicazione alla UIF di operazioni sospette da parte della Pubblica amministrazione ex art. 10, d.lgs. 231/2007”;
- aaa) Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 22 dicembre 2023 n. 35 recante “Strategia generale antifrode per l’attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - versione 2.0”;
- bbb) “Linee guida per i Soggetti Attuatori della Misura 1.4.6. “Mobility As A Service for Italy” Missione 1 – Componente 1 del PNRR Finanziato dall’Unione europea - NEXTGENERATIONEU”, approvate con Decreto del Coordinatore dell’Unità di Missione n. 9/2022-PNRR del 29/12/2022.
- ccc) Strategia generale Antifrode per l’attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Settembre 2022) elaborata dalla Ragioneria Generale dello Stato.
- ddd) Manuale di attuazione della Politica antifrode - all. 36 del Sistema di gestione e controllo dell’Unità di Missione PNRR - approvato con decreto del Coordinatore il 12 agosto 2022.
- eee) 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”.
- fff) 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”.
- ggg) Circolare del 28 dicembre 2022, n. 3 dell’Unità di Missione PNRR recante “Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR”.
- hhh) Circolare n. 4 del 28 dicembre 2022 dell’Unità di Missione “Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR”.
- iii) Circolare n. 5 del 18 ottobre 2023 dell’Unità di Missione “Ulteriori indicazioni ai fini della rilevazione dei titolari effettivi”.
- jjj) Circolare dell’Unità di Missione n. 6 dell’11 dicembre 2023 “Prossime scadenze per la valorizzazione degli Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR da parte dei Soggetti Attuatori”.
- kkk) Decreto-legge n. 36 del 30 aprile 2022, convertito con modificazioni dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, recante “Ulteriori misure urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)”.
- lll) Decreto-legge n. 13 del 24 febbraio 2023 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” convertito, con modificazioni, dalla legge n. 41 del 21 aprile 2023.
- mmm) 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;
- nnn) 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.

- ooo) 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”.
- ppp) 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 di investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso.
- qqq) Delibera del CIPE n. 63 del 26 novembre 2020 che introduce la normativa attuativa della riforma del CUP.
- rrr) Articolo 25, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito con modificazioni dalla L. 23 giugno 2014, n. 89, 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.
- sss) Regolamento generale UE sulla protezione dei dati 2016/679 del Parlamento europeo del Consiglio del 27 aprile 2016 e ss.mm.ii.
- ttt) Decreto del Segretario Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri 9 luglio 2014 "Procedura di segnalazione di illeciti o di irregolarità'. disciplina della tutela del dipendente pubblico che segnala illeciti" (c.d. whistleblower).
- uuu) Codice di comportamento e di tutela della dignità e dell'etica dei dirigenti e dei dipendenti della Presidenza del Consiglio dei Ministri 16 settembre 2014.
- vvv) 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 dei Trasporti in data 11 novembre 2021, che concerne la collaborazione delle Parti ai seguenti fini:
- definizione e articolazione delle specifiche tecniche dei contenuti delle proposte progettuali previste dai dispositivi di attuazione del Sub-investimento 1.4.6;
 - collaborazione nella definizione del dettaglio dei criteri di selezione degli interventi;
 - collaborazione nelle attività di valutazione e selezione delle proposte progettuali;
 - collaborazione nell'indirizzo, nella sorveglianza e nel seguito delle sperimentazioni;
 - collaborazione nella gestione e monitoraggio delle sperimentazioni;
 - collaborazione nella valutazione delle sperimentazioni e nel trarre conseguenze per eventuali aggiornamenti normativi;
 - collaborazione nel definire le azioni attuative e di riforma normativa, necessarie alla corretta, efficace e tempestiva attuazione del Sub-investimento 1.4.6.

VISTO ALTRESI'

- a) il decreto n. 58/2023-PNRR del 12 aprile 2023 del Capo del Dipartimento della trasformazione digitale di approvazione dell'Avviso pubblico per la presentazione di Proposte di intervento a valere su PNRR -MISSIONE 1 - COMPONENTE 1- Sub-investimento 1.4.6. “Mobility As A

Service for Italy” - MAAS4ITALY - 7 TERRITORI”, pubblicato il 14 aprile 2023 sul sito <https://innovazione.gov.it>;

- b) la ricezione delle proposte progettuali (Scheda Progetto) complete della strategia e degli obiettivi di intervento, delle informazioni identificative al momento disponibili, delle informazioni anagrafiche inerenti al 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. 140/2023-PNRR del 12 settembre 2023 di approvazione della graduatoria provvisoria relativa ai soggetti attuatori ammessi al finanziamento a valere sul predetto Avviso, pubblicato il 13 settembre 2023 sul sito del Dipartimento;
- d) Il decreto n. 150/2023 - PNRR del 28 settembre 2023 di approvazione della graduatoria definitiva relativa al predetto Avviso con il quale la Regione Piemonte, Soggetto Attuatore del Progetto “MAAS4PIEMONTE”, è stato ammesso al finanziamento a valere sull’Avviso predetto, pubblicato il 28 settembre 2023 sul sito del Dipartimento;
- e) la nota prot. n. DTD_PNRR-0003300-P-02/10/2023 di trasmissione degli atti della procedura al Comitato tecnico di cui all’Accordo DTD - MIT, per gli adempimenti previsti dall’art. 10, comma 10, dell’Avviso pubblico;
- f) il percorso negoziale avviato ai sensi del citato art. 10, comma 10, dell’Avviso pubblico tra il Comitato Tecnico di cui all’Accordo DTD-MIT 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, non comportanti modifiche sostanziali o di elementi che sono stati oggetto di attribuzione di punteggi;
- g) la nota trasmessa formalmente a mezzo pec l’11 dicembre 2023 con cui la Regione Piemonte ha trasmesso il Piano Operativo del progetto “MaaS4Piemonte”, relativo all’Avviso pubblico “MAAS4ITALY - 7 TERRITORI”, a valere sulla Misura 1.4, sub-investimento 1.4.6. - Mobility As A Service for Italy della Missione 1 – Componente 1 del PNRR;
- h) il verbale del Comitato Tecnico del 18 dicembre 2023, trasmesso, in pari data, a mezzo posta elettronica ordinaria e acquisito, con il quale si comunica l’approvazione, ai sensi dell’art. 3, comma 8, lett. i) dell’Accordo DTD-MIT, del Piano Operativo della Regione Piemonte, per un importo totale pari ad euro 2.300.000,00 (duemilionitrecentomila/00) per il Progetto “MaaS4Piemonte”;
- l) il decreto n. 212/2023- PNRR del 21 dicembre 2023 del Capo del Dipartimento per la trasformazione digitale dott. Angelo Borrelli, con cui è stata delegata alla firma della Convenzione la dott.ssa Cecilia Rosica, Coordinatore dell’Unità di Missione del Dipartimento per la trasformazione digitale;

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 RITENUTO

TRA

la **Presidenza del Consiglio dei ministri, Dipartimento per la trasformazione digitale** (di seguito anche "Dipartimento"), con sede in Roma, Largo Pietro Brazzà, n.86, C.F.: 80188230587, in persona della dott.ssa Cecilia Rosica, Coordinatore dell'Unità di Missione PNRR del Dipartimento per la trasformazione digitale, giusta delega alla firma della presente Convenzione con decreto n. 213/2023 - PNRR del 21 dicembre 2023 del Capo del Dipartimento per la trasformazione digitale, dott. Angelo Borrelli;

E

la **Regione Piemonte** (di seguito Soggetto Attuatore) con sede in Piazza Piemonte n. 1, C.F. 80087670016, in persona di Pasquale D'Uva, Responsabile del Settore regionale Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica della Regione Piemonte, giusti poteri di firma con deliberazione di Giunta Regionale n. 17 - 6960 del 29 maggio 2023 e con determina dirigenziale n. 144/A1800A/2024 del 24 gennaio 2024;

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 "MaaS4Piemonte", nell'ambito della realizzazione degli obiettivi previsti dalla Misura 1.4.6 della Missione 1 - Componente 1 del PNRR.
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 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) 2021/241, in particolare in materia di prevenzione dei conflitti di interessi, delle frodi, della corruzione e di raccolta dei dati sul titolare effettivo 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, ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852;
 - d) rispettare gli ulteriori principi trasversali previsti dal PNRR quali, tra l'altro, il principio del contributo all'obiettivo climatico e digitale (c.d. tagging), ove previsto, e l'obbligo di protezione e valorizzazione dei giovani;
 - e) 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;
 - f) adottare proprie procedure interne, assicurando la conformità ai regolamenti europei e a quanto indicato dal Dipartimento;
 - g) 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;
 - h) 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;
 - i) garantire, nel caso in cui si faccia ricorso alle procedure di appalto, il rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente;
 - j) garantire il rispetto delle disposizioni delle norme in materia di aiuti di stato ove applicabile;
 - k) 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 dall'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;
 - l) 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 dall'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;
 - m) 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;
 - n) 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 dall'Ispettorato generale per il

- PNRR (IGPNRR) e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;
- o) 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;
 - p) garantire la conservazione della documentazione progettuale nel rispetto di quanto previsto all'art. 9 punto 4 del decreto legge 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, dell'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR), 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;
 - q) 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;
 - r) 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;
 - s) assicurare, in materia di costi per il personale, il rispetto delle disposizioni di cui all'Art. 1 del 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»;
 - 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) contribuire al raggiungimento obiettivi iniziali, intermedi e finali associati alla Misura 1.4.6 del PNRR, assicurare il rispetto delle scadenze intermedie di cui all'art. 7 dell'Avviso e fornire, su richiesta dell'Unità di Missione del Dipartimento, le informazioni necessarie per la predisposizione di tutta la documentazione pertinente finalizzata a comprovare il conseguimento obiettivi iniziali, intermedi e finali di pertinenza inerenti l'attuazione dei progetti;
 - w) garantire il rispetto degli obblighi in materia di comunicazione e informazione previsti dall'art. 34 del Regolamento (UE) 2021/241 indicando nella documentazione progettuale che il progetto è finanziato nell'ambito del PNRR, con esplicito riferimento al finanziamento da parte dell'Unione europea e all'iniziativa Next Generation EU (utilizzando la frase "finanziato dall'Unione europea – Next Generation EU"), riportando nella documentazione progettuale l'emblema dell'Unione europea;
 - x) 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, in linea con quanto previsto dall'art. 22 del Regolamento (UE) 2021/2041;
- y) 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;
 - z) rispettare, nel caso di utilizzo delle opzioni di costo semplificato che comportino l'adozione preventiva di una metodologia dei costi, quanto indicato nella relativa metodologia, previa approvazione da parte dell'Amministrazione responsabile;
 - aa) garantire l'utilizzo di un conto corrente dedicato necessario per l'erogazione dei pagamenti e l'adozione di un'apposita codificazione contabile e informatizzata per tutte le transazioni relative al progetto per assicurare la tracciabilità dell'utilizzo delle risorse del PNRR;
 - bb) indicare il CUP su tutti gli atti amministrativo/contabili;
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 nel PNRR;
 - b) presidiare in modo continuativo l'avanzamento del progetto e dei relativi milestone e target, 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;
 - c) rappresentare, attraverso l'Unità di missione istituita con DPCM 30 luglio 2021, il punto di contatto con l'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) di cui all'articolo 6 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, per l'espletamento degli adempimenti previsti dal Regolamento (UE) 2021/241 e, in particolare, per la presentazione alla Commissione europea delle richieste di pagamento ai

- sensi dell'articolo 24, paragrafo 2, del medesimo regolamento. La stessa provvede a supervisionare la trasmissione all'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) dei dati finanziari e di realizzazione fisica e procedurale degli investimenti e delle riforme, nonché dell'avanzamento dei relativi milestone e target, attraverso le specifiche funzionalità del Sistema informatico ReGiS di cui all'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n. 178;
- 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 di milestone e target di pertinenza dei progetti finanziati, in base alle indicazioni fornite dall'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR), compresa la raccolta dei dati sul c.d. titolare effettivo;
 - e) assicurare l'utilizzo del sistema di registrazione e conservazione informatizzata dei dati, istituito dal Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, ai sensi dell'articolo 1, comma 1043, della legge 31 dicembre 2020, n. 178, (Sistema informativo ReGiS) necessari alla sorveglianza, alla valutazione, alla gestione finanziaria, ai controlli amministrativo-contabili, al monitoraggio e agli audit, verificandone la corretta implementazione;
 - f) trasmettere all'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) i dati finanziari e di realizzazione fisica e procedurale degli investimenti e delle riforme, nonché dell'avanzamento dei relativi milestone e target, attraverso le specifiche funzionalità del Sistema informatico ReGiS di cui all'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n. 178;
 - g) adottare le iniziative necessarie a prevenire le frodi, 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 del tagging clima e digitale e sul principio di "non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali" di cui all'art. 17 del Regolamento (UE) 2020/852;
 - 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 sugli obblighi di informazione e pubblicità di cui all'art. 34 del Regolamento (UE) 2020/2021;
 - l) fornire tempestivamente ai Soggetti Attuatori le informazioni necessarie e pertinenti all'esecuzione dei compiti assegnati;
 - m) garantire il massimo e tempestivo supporto ai Soggetti Attuatori per il raggiungimento degli obiettivi prefissati e per l'adozione di tutti gli atti ritenuti necessari e rientranti nelle materie di propria competenza;
 - n) curare la gestione del flusso finanziario per il tramite dell'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) 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;
 - o) elaborare le informazioni fornite dai Soggetti Attuatori ai fini della presentazione alla Commissione Europea e alla Cabina di regia del PNRR delle relazioni di attuazione periodiche e finali;
 - p) collaborare, alla risoluzione di eventuali problematiche o difficoltà attuative segnalate dal Soggetto Attuatore;
 - q) assolvere ad ogni altro onere e adempimento previsto a carico dell'Amministrazione responsabile dalla normativa comunitaria in vigore, per tutta la durata della presente Convenzione.

Art. 5

Procedura di rendicontazione della spesa e dell'avanzamento verso Milestone e Target del PNRR

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 con specifico riferimento ai milestone e target del PNRR. 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 "MAAS4PIEMONTE" il Dipartimento riconosce al Soggetto attuatore l'importo massimo di euro 2.300.000,00 (duemilionitrecentomila/00) 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 e della documentazione utile a comprovare l'effettiva realizzazione delle opere e/o servizi realizzati, in coerenza con gli obiettivi previsti dalla misura 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 Contabilità speciale n. 31930, intestata alla Regione Piemonte presso la locale sezione di Tesoreria provinciale dello Stato, avente il seguente codice IBAN: IT27J0100003245114300031930.
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 è **tenuto ad eseguire i pagamenti entro il termine di 30 giorni dall'accredito del contributo e, nei successivi 10 giorni, deve caricare su ReGiS tutta la documentazione a comprova dei pagamenti effettuati (mandati quietanzati) elaborando su ReGiS il Rendiconto di progetto**. Salvo casi debitamente motivati, ogni successiva richiesta di erogazione del contributo può essere inoltrata al Dipartimento soltanto qualora siano stati eseguiti i pagamenti ai fornitori relativi alle precedenti erogazioni ricevute e siano stati caricati a sistema ReGiS i relativi documenti comprovanti che le spese sono state effettivamente sostenute.

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 previsti dal PNRR, previa consultazione con il Soggetto attuatore.
4. Le variazioni proposte dal Soggetto Attuatore potranno riguardare:
 - a) il cronogramma dell'intervento; tali variazioni dovranno comunque rispettare i termini previsti per la conclusione degli interventi;
 - 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.
5. 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.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. 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.

10. Nei casi di cui al comma precedente il Dipartimento, previo contraddittorio con il Soggetto Attuatore, procederà alla revoca parziale del finanziamento.
11. Le disposizioni di cui ai precedenti commi 9 e 10 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 REGIS 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 del PNRR e atto a garantire lo scambio elettronico dei dati tra i diversi soggetti coinvolti nella Governance del PNRR.
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 dall'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) 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 domande di erogazione del finanziamento da parte del Soggetto Attuatore, se afferenti a progetti estratti a campione, sono sottoposte alle verifiche, da parte delle strutture deputate al controllo del Dipartimento.
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 previsto dall'art. 34 del Regolamento (UE) 2021/241.
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 PNRR con una esplicita dichiarazione di finanziamento che reciti "finanziato dall'Unione europea - NextGenerationEU", valorizzando l'emblema dell'Unione Europea.

Art. 11

Disimpegno delle risorse

1. L'eventuale riduzione del sostegno, correlato al mancato raggiungimento di milestone e target del Progetto "MAAS4PIEMONTE" 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.
2. L'Amministrazione titolare adotta tutte le iniziative volte ad assicurare il raggiungimento di target e milestone stabiliti nel PNRR: laddove comunque essi non vengano raggiunti per cause non imputabili al Soggetto attuatore, la copertura finanziaria degli importi percepiti o da percepire per l'attività realizzata e rendicontata è stabilita dall'Amministrazione titolare in raccordo con l'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) sulla base delle disposizioni vigenti in materia di gestione finanziaria delle risorse previste nell'ambito del PNRR.

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 secondo quanto previsto dall'articolo 22 del Regolamento (UE) n. 2021/241.
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 "MAAS4PIEMONTE"– CUP: J69I23002230006, 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, la dott.ssa Cecilia Rosica, Coordinatore dell'Unità di Missione del Dipartimento per la trasformazione digitale;
 - b) per il Soggetto attuatore, Pasquale D'Uva, Responsabile del Settore regionale Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica della Regione Piemonte.

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.

Il Dipartimento per la Trasformazione Digitale

Il Coordinatore dell'Unità di Missione PNRR

Dott.ssa Cecilia Rosica

ROSICA
CECILIA
PRESIDENZA
CONSIGLIO
DEI MINISTRI
25.01.2024
13:05:08
GMT+01:00



La Regione Piemonte

Responsabile del Settore regionale Pianificazione
Programmazione Trasporti e Infrastrutture

Dott. Pasquale D'Uva

Modello Piano Operativo

MaaS4Italy

1. Introduzione

Il progetto di Pilot MaaS della Regione Piemonte è stato ammesso a finanziamento nell'ambito dell'Avviso per la presentazione delle proposte a valere sul "PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA - MISSIONE 1 - COMPONENTE 1 - SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. "MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY" - MAAS4ITALY - 7 TERRITORI", finanziato dall'Unione Europea con l'iniziativa NextGenerationEU, 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 sette ulteriori progetti pilota, denominati follower, che si aggiungeranno alle sperimentazioni affidate alle città di Milano, Roma, Napoli, Torino, Bari e Firenze individuate nel corso dei primi due avvisi MaaS4Italy e volti a introdurre, nel contesto dei sistemi di trasporto locale, il paradigma Mobility as a Service (MaaS).

Gli avvisi 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, eventualmente inclusa la ricarica per veicoli plug-in) per ottimizzare l'esperienza di viaggio sia in termini di pianificazione (navigatore multimodale 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;
- la valorizzazione, attraverso i pilot MaaS nei territori follower, delle soluzioni di mobilità come servizio già sperimentate nelle città metropolitane "pronte al digitale" selezionate nell'ambito delle prime due tornate.

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

Per distinguersi, pur restando assolutamente complementari, dal Pilot MaaS4Italy in corso di realizzazione nella Città di Torino, il Pilot MaaS proposto dalla Regione Piemonte ha 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 proposto 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 MaaS della Regione Piemonte 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 soggetto attuatore garantisce che tutti gli stakeholder coinvolti si impegnino a rispettare le regole e le procedure del MaaS for Italy, in particolare, con riferimento agli operatori MaaS e di trasporto e mobilità, aderendo al DS&SRF e sottoscrivendo i “Termini e condizioni per l’utilizzo dei servizi del DS&SRF”.

Il piano operativo del Pilot MaaS della Regione Piemonte, 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 soggetto attuatore, la Regione Piemonte 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 DS&SRF e nel GdL specificamente costituito per coordinare le sperimentazioni.

2. Descrizione del progetto

2.1. Obiettivi del progetto

Il Pilot MaaS della Regione Piemonte 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, l'uso del suolo, la sicurezza del viaggiatore, il tipo di energia impiegata ed in generale la qualità della vita urbana, fino al miglioramento nonché rapidità 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 piemontese:

1. Sperimentare il paradigma MaaS sul territorio piemontese, in accordo con la logica del programma nazionale, garantendo un adeguato livello di inclusività e personalizzazione grazie alla disponibilità di servizi volti a soddisfare le necessità dei cittadini che vivono in aree a bassa domanda del Piemonte e dei turisti che, occasionalmente, vi si recano in gran numero in occasione di eventi specifici (es. fiere nazionali ed internazionali) o in corrispondenza di periodi particolarmente attrattivi (es. stagione sciistica), avendo cura di poter gestire in logica MaaS situazioni anomale o eccezionali come quelle suindicate;
2. Sviluppare servizi MaaS in grado di favorire e rafforzare lo shift modale verso modalità di trasporto più sostenibili a tutto tondo, razionalizzando l'utilizzo dell'auto di proprietà specie se ad uso solo singolo e riducendo le ricadute spaziali, energetiche, ambientali e di sicurezza 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 e cercando di includere l'auto in un contesto più plurimodale;
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, forme di fidelizzazione, ecc. si possano orientare le scelte degli utenti creando una maggiore consapevolezza e ponendo le basi per il raggiungimento di obiettivi sociali;
6. 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;
7. 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;
8. 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;
9. 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;
10. 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 della Regione Piemonte.

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, che sarà realizzato in collaborazione con le università entro il mese di gennaio 2025, per essere integrato, a cura del MIT, nel rapporto unico finale MaaS for Italy.

Il Pilot MaaS della Regione Piemonte si impegna, inoltre, a ottemperare a quanto previsto dalla milestone M1C1-23, del Recovery and Resilience Facility Operation arrangements between the European Commission and Italy (22/12/21), sia direttamente che supportando il Dipartimento per la trasformazione digitale per il raggiungimento della stessa, che si riporta a seguire:

Description of the milestone or target in the CiD

The milestone refers to the implementation of the second wave of seven pilot projects aimed at testing Mobility as a Service solutions in 'follower' areas. Municipalities are expected to capitalize on the experience of digital-ready metropolitan cities selected under the first wave. 40% of pilot projects shall be located in the South.

Verification mechanism

Summary document duly justifying how the milestone (including all the constitutive elements) was satisfactorily fulfilled. This document shall include as an annex the following documentary evidence:

- a) Report by MIMS/MITD demonstrating the implementation of required actions and justifying how these have led to achieving the objective of the investment.*
- b) Certificates of completion signed by the contractor and the competent authority demonstrating the implementation of pilot and indicating their location*

Qualitative Indicators (for milestones)

Pilot results assessed by Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) in collaboration with universities.

Timeline for completion

Q1 2025

2.2. Stato del sistema dei trasporti in ottica MaaS

2.2.1. Piano regionale / provinciale del trasporto

Il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) della Regione Piemonte è stato approvato con Deliberazione del Consiglio regionale il 16 gennaio 2018, con atto n. 256-2458/2018.

Il documento approvato delega ai rispettivi piani di settore, ovvero il Piano regionale per la Mobilità delle Persone (PrMoP) e il Piano regionale della Logistica (PrLog), la definizione delle politiche di medio termine (orizzonte 2030) funzionali al raggiungimento degli obiettivi prefissati. Anche il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), previsto dalla legge regionale n.2/2018 e realizzato tra il 2019 e il 2021, è complementare alla strategia del PRMT.

A valle del processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), svoltosi tra il 2020 e il 2022, i documenti di Piano regionale per la Mobilità delle Persone e il Piano regionale della Logistica sono stati adottati con deliberazione della Giunta regionale n. 14-657 del 16 marzo 2023.

2.2.2. Esperienza maturata nell'ambito MaaS

La Regione Piemonte è attiva sul MaaS sin dal 2019, anno dell'avvio del progetto BIPforMaaS, terminato nel 2022. BIPforMaaS ha consentito di concepire e progettare l'ecosistema MaaS piemontese, che sarà implementato nell'ambito del progetto BIPforMaaS+, partito a fine 2022 e la cui conclusione è prevista nel 2025 con la realizzazione del MaaS ecosystem.

BIPforMaaS, tra i molti obiettivi raggiunti, ha permesso di approfondire la conoscenza del MaaS e di elaborare un modello di ecosistema adatto alla realtà piemontese, che prevede un approccio "open platform" in cui operatori MaaS di mercato beneficiano degli strumenti e delle regole del MaaS ecosystem per condurre il proprio business in regime di tutela per tutti gli attori e con l'obiettivo di raggiungere obiettivi sociali definiti dalla PA.

Nel contempo BIPforMaaS ha realizzato una survey sul MaaS e sul pay-per-use a cui hanno risposto oltre 3.500 cittadini, ha effettuato un benchmark delle soluzioni MaaS su scala europea, ha condotto un percorso con le aziende TPL di definizione della soluzione di smart ticketing regionale, ha sperimentato con 250 utenti un MaaS di livello 4

con incentivi erogati sotto forma di cashback, ha definito un documento di linee guida e un regolamento operativo per l'istituzione di un MaaS ecosystem, ha partecipato a decine di convegni e corsi di formazione in presenza e on line generando cultura del MaaS e creando un network di addetti ai lavori di scala mondiale.

Grazie al supporto di 5T, che è società in-house di Regione Piemonte, Città di Torino e Città Metropolitana di Torino, e al coordinamento settimanale della Cabina di Regia prevista dal protocollo di intesa sul MaaS e sullo smart ticketing, la Regione è direttamente coinvolta nelle scelte strategiche sul MaaS degli altri enti soci e beneficia delle risultanze degli altri progetti MaaS del territorio, come TorinoMaaS4Italy, Buoni Mobilità, IMOVE.

2.2.3. Stato di avanzamento del Regional Access Point (“RAP”)

Il RAP Piemonte è stato il primo ad essere connesso al NAP multimodale nel settembre 2022, in quanto Regione Piemonte, attraverso 5T e a partire dal 2020, ha operato per la definizione del profilo italiano del NeTEx conducendo un tavolo di lavoro nazionale. Tale tavolo ha coinvolto il Ministero, gli Enti locali e i system integrator e ha definito le interfacce per lo scambio dati verso il NAP, che attualmente e gradualmente le altre Regioni stanno adottando. Il 20 aprile 2021 è stata firmata la convenzione col CCISS che stabilisce le modalità di scambio dei dati di mobilità (Prot. SISTRAS U.0003205-20-04-2021).

Attualmente il RAP Piemonte espone al NAP i dati statici del TPL in NeTEx Livello 1 (relativo al servizio TPL), Livello 2 (descrizione flotta e contratti) e Livello 3 (dati di tariffazione), acquisiti dalle aziende attraverso protocollo BIPEX, specializzazione piemontese del formato NeTEx. Inoltre, espone dati dinamici in SIRI (EPIP-RT) con i dati del TPL e di occupazione dei parcheggi (SIRI Estimated Timetable, SIRI Vehicle Monitoring, SIRI Situation Exchange e SIRI Facility Monitoring).

Per quanto riguarda il TPL, l'esposizione dei dati nei formati NeTEx e SIRI avviene nativamente, ovvero recuperando i dati dai sistemi informativi del RAP, già alimentato con protocolli standard EU, e non applicando traduzioni da protocolli industriali, questo perché si è ritenuto fosse più performante e scalabile dal punto di vista tecnico e che consentisse di inviare dati di mobilità più coerenti dal punto di vista delle anagrafiche (es. fermate utilizzate da diversi operatori).

La roadmap evolutiva prevede

- il completamento dell'esposizione dei dati NeTEx livello 4 (sharing mobility) entro il 31/12/2023
- il completamento dell'esposizione dei dati NeTEx livello 5 (accessibilità) entro il 30/03/2024
- il completamento dell'esposizione dei dati SIRI per la sharing mobility entro il 30/04/2024.

Rispetto ai dati della sharing mobility, l'acquisizione dei dati dagli MSP avviene tramite standard “de facto” (es. OCPI per le colonnine di ricarica elettrica, GBFS per la micromobilità, ecc.) che il RAP si occupa di convertire agli standard NeTEx/SIRI specificati dal regolamento 2017/1926.

Indicare il numero di Operatori di Trasporto e Mobilità che già inviano le informazioni al RAP ed il livello NeTEx di tali informazioni (cfr. Allegato 2 – E4)

Nome operatore	Data prevista digitalizzazione pagamenti	Data prevista di ricezione dati in formato NeTEx/SIRI da parte del NAP
EXTRA.TO S.C. A R.L.	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A.	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI a partire da dicembre 2023.
SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI - S.R.L.	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
COAS CONSORZIO ASTIGIANO	Da definire	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2. SIRI attualmente non disponibile.
GRANDA BUS	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
S.T.A.C. SRL	Da definire	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2. SIRI attualmente non disponibile.
BARANZELLI NATUR S.R.L.	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.

A.T.A.P. S.P.A.	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
S.A.F. S.R.L.	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
V.C.O. TRASPORTI SRL	Da definire	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2. SIRI attualmente non disponibile.
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
SOCIETA' CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI A RESPONSABILITA' LIMITATA	Da definire	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2. SIRI attualmente non disponibile.
SUN S.P.A.	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
BLS AG	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
A.M.C. S.P.A	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
AMAG MOBILITA' S.P.A.	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
CIT S.P.A	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
NAVIGAZIONE LAGO D'ORTA S.R.L.	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
TRENITALIA S.P.A.	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.
ASTI SERVIZI PUBBLICI S.P.A.	Già disponibile	Già disponibili NeTEx Livelli 1 e 2, Livello 3 a partire da ottobre 2023. SIRI attualmente non disponibile.

2.2.4. Modalità di integrazione delle piattaforme di vendita

I MaaS Operator rispondenti alla manifestazione di interesse indicheranno nella proposta progettuale allegata alla candidatura gli operatori di trasporto e mobilità che faranno parte dell'offerta agli utenti del servizio MaaS.

Ai fini dell'ammissione all'iniziativa verrà valutata la varietà di modi di trasporto a disposizione, la copertura territoriale e la presenza di accordi in corso o di lettere di intenti ad essere parte della sperimentazione riconducibili a MSP di mercato.

Ne consegue che gli accordi tra il MaaS Operator e gli MSP di pertinenza dovranno essere sottoscritti direttamente tra le parti, auspicabilmente prima della risposta alla manifestazione di interesse o, perlomeno, previsti da uno scambio di lettere di intenti.

Le modalità tecniche di interconnessione tra le parti, fatto salvo il rispetto dei principi previsti dall'architettura MaaS nazionale costituita da RAP, NAP e DS&SRF, dovranno essere definite e implementate direttamente tra MaaS Operator e MSP, almeno nella prima fase dell'iniziativa.

Nel corso della sperimentazione, indicativamente a partire dalla fine del 2024, la Regione Piemonte renderà disponibile una piattaforma di vendita locale che esprimerà anche funzionalità di accesso ai mezzi di trasporto e che, in sinergia con il RAP Piemonte, costituirà il "Layer di integrazione locale" previsto dall'architettura riportata in (cfr. 2.4.). Da quel momento in poi i MaaS Operator saranno invitati a convergere sulla piattaforma di vendita locale per approfittare delle opportunità che lo strumento e le regole di ecosistema ad esso collegato possono offrire agli attori del MaaS ecosystem regionale.

Nell'ambito del suddetto MaaS ecosystem verranno elaborati dei "contratti base" che potranno essere adottati dai soggetti coinvolti (operatori TPL e MSP, MaaS Operator) ed eventualmente personalizzati per semplificare l'accesso all'offerta di mobilità da parte dei MaaS Operator e garantire il rispetto dei ruoli e delle regole nel MaaS ecosystem.

2.2.5. Utilizzo dei fondi per lo sviluppo del sistema dei trasporti

Il Pilot MaaS della Regione Piemonte ha destinato la cifra di 400.000 euro al contributo destinato alle aziende TPL che saranno direttamente coinvolte nell'iniziativa a seguito del già citato apposito bando rivolto alle concessionarie di servizi di trasporto pubblico locale sul territorio regionale piemontese.

La procedura di selezione avrà il compito di individuare le aziende TPL in grado di dispiegare servizi MaaS sul proprio territorio di competenza secondo il modello denominato "public transport as the integrator" da UITP, ovvero in cui i MaaS Operator di derivazione TPL operano servizi MaaS sul proprio territorio di competenza e, nello specifico use case individuato dal progetto locale, in territori in cui la domanda di mobilità è decisamente più bassa di quella delle aree metropolitane e in cui i MaaS Operator di mercato non troverebbero convenienza a operare.

Di conseguenza si configura una situazione per cui i sistemi di smart ticketing in uso agli operatori TPL dovranno essere resi compatibili con il MaaS, estendendo le funzionalità di pianificazione, prenotazione, acquisto e accesso (nel caso del TPL leggasi come "validazione") ai servizi di mobilità condivisa presenti sul territorio di riferimento.

In qualità di operatori TPL dette aziende sono vincolate al conferimento dei dati di offerta alla filiera RAP/NAP/DS&SRF utilizzando i protocolli definiti dal progetto MaaS4Italy e dalle procedure regionali vigenti.

Configurandosi come MaaS Operator, inoltre, sarà responsabilità dei medesimi soggetti ottemperare alle condizioni indicate al paragrafo 7 del documento "Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy" e, nello specifico, alle attività di Registrazione dei viaggi sul DS&SRF e l'analogo conferimento al Layer di integrazione locale che, tra i vari compiti, ha anche quello di dispensare ai cittadini gli incentivi previsti dall'iniziativa.

Il contributo destinato alle aziende TPL coprirà in parte o del tutto i costi necessari a raggiungere gli obiettivi descritti ed eventuali azioni di digitalizzazione delle flotte necessarie al conseguimento dei risultati previsti per il Pilot.

2.3. Area in cui verrà effettuata la sperimentazione

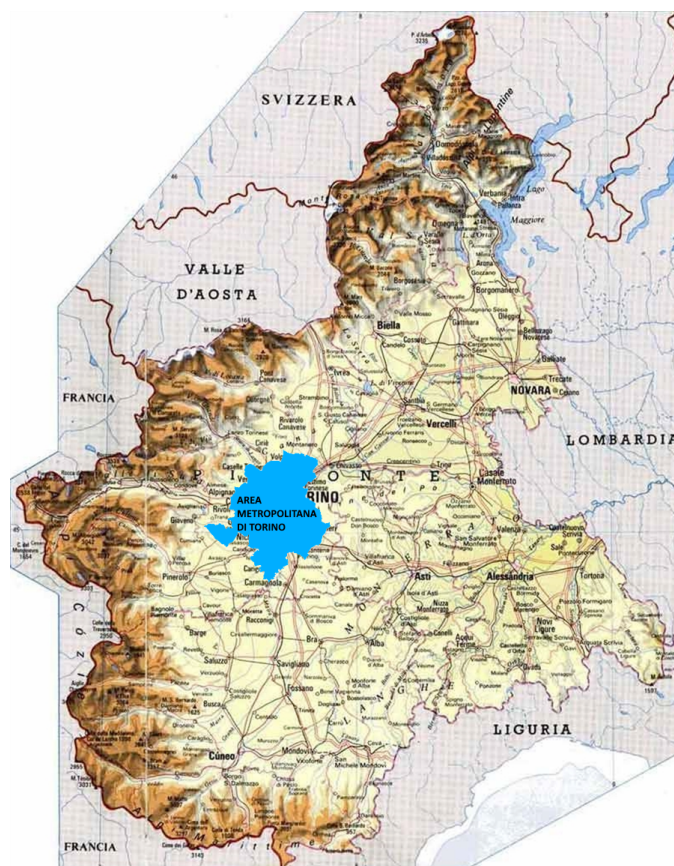
Sin dal 2019, con l'avvio del progetto BIPforMaaS, la Regione Piemonte lavora alla realizzazione di un ecosistema MaaS regionale di livello 4 che questa sperimentazione può portare a completamento. L'iniziativa, fortemente complementare con il pilot MaaS4Italy in corso nella Città di Torino, mira ad espandere l'operatività del MaaS all'intero Piemonte, con un particolare focus sulle zone esterne all'area metropolitana di Torino, un territorio che si presenta come una delle più grandi aree italiane per estensione e popolazione (oltre 25.000 km², circa 4.256.350 abitanti (fonte: Censimento 2021), 1.181 comuni di cui il 95% piccoli comuni).

Si tratta di realtà molto eterogenee che vanno dalle valli alpine alle cittadine lacustri, dai piccoli centri della pianura padana alle città di medie dimensioni, capoluoghi di provincia e luoghi di valenza turistica.

Con l'obiettivo di creare un forte raccordo del territorio piemontese, che si presenta molto vasto (il Piemonte è la seconda regione italiana per superficie) e caratterizzato da importanti attrazioni turistiche e di business, sarà dato spazio ai progetti dei MaaS Operator che evidenzieranno la presenza nella propria offerta di servizi di mobilità disponibili con integrazione full (esperienza utente svolta completamente in app), di livello 4 (obiettivi sociali), a governance pubblica.

L'auspicabile eventuale adesione al Pilot MaaS piemontese di MaaS Operator già operanti nel Pilot MaaS di Torino, delle altre città capofila o dei territori è un'opportunità che offrirebbe continuità, anche territoriale, alle attività realizzate per il progetto MaaS4Italy.

Per soddisfare la vocazione turistica del territorio (comprensori sciistici, distretto dei laghi, Langhe e Monferrato, ecc.) e la presenza di importanti eventi culturali ed enogastronomici (Fiera del Tartufo, Carnevale di Ivrea, Collisioni Festival, ecc.) saranno particolarmente curati i collegamenti con Torino e con gli aeroporti di Caselle, Levaldigi e Malpensa. Durante questi eventi i flussi di visitatori incrementano significativamente (oltre i due ordini di grandezza) il numero di persone che ordinariamente si muovono in questi territori e necessitano di soluzioni ad hoc per garantire un'efficace offerta di mobilità.



2.4. Scenario architeturale

La Centrale della Mobilità della Regione Piemonte, operata dalla propria in-house 5T, raccoglie diverse categorie di dati di mobilità e abilita i servizi di Controllo e Monitoraggio del Traffico, Smart Ticketing, Infomobilità e MaaS. Dal 2021 la Centrale è stata estesa costituendo il Regional Access Point di Regione Piemonte, che prevede la raccolta dei dati di mobilità attraverso protocolli standard industriali ed europei:

- **GTFS** - TPL programmato
- **GBFS** - infomobilità della sharing mobility
- **MDS** - consuntivo della sharing mobility
- **OCPI** - informazioni e API per l'interoperabilità della ricarica elettrica per veicoli
- **BIPEX** - TPL programmato e consuntivo

e la fornitura dei dati attraverso i protocolli standard europei:

- **DATEXII** - dati sul traffico e parcheggi (statici e tempo-reale)
- **NeTEx** (profilo italiano) - TPL programmato, flotta e contratti, tariffazione e sharing mobility (statico)
- **SIRI** - dati sul servizio TPL e sulla sharing mobility (tempo reale).

Gli attori principali che forniscono i dati al RAP sono Operatori di Trasporto Pubblico e MaaS Operator, coi quali il trasferimento dei dati è normato attraverso degli accordi/contratti formali che stabiliscono l'impegno tra le parti.

I consumatori dei dati del RAP Piemonte al momento sono principalmente il NAP traffico ed il NAP multimodale, entrambi operati dal CCISS Viaggiare Informati, col quale Regione Piemonte ha formalizzato tali scambi di dati da una decina di anni, prima con i soli dati di traffico e successivamente con quelli delle altre modalità di mobilità.

A livello territoriale il RAP Piemonte ha anche una forte interazione con l'Agenzia della Mobilità Piemontese, con particolare riferimento al supporto per la governance dei contratti TPL da parte dell'Ente e una forte prevalenza riguardo l'analisi dati e la realizzazione di cruscotti gestionali.

La Regione Piemonte si sta dotando, inoltre, di una piattaforma di MaaS integration che, in sinergia con il RAP Piemonte, costituirà il “Layer di integrazione locale” così come previsto dall’architettura nazionale e rappresentato nella figura seguente.

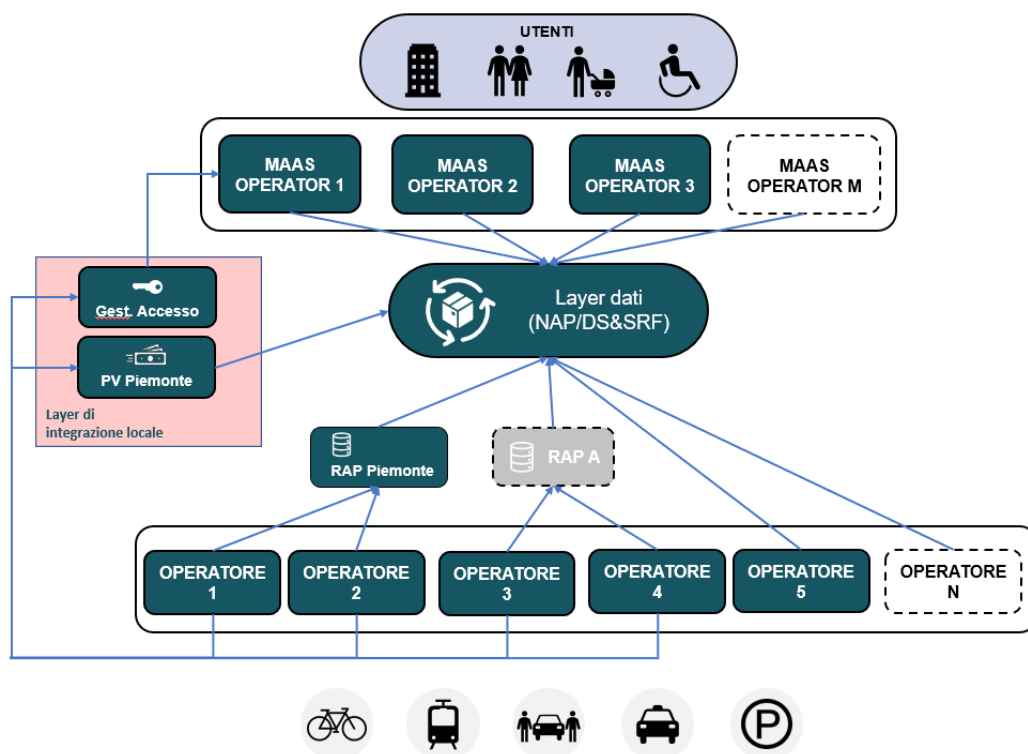


Figura 1 - Architettura di riferimento

2.5. Attori coinvolti

2.5.1. Operatori di servizi di trasporto e mobilità

Nome dell'operatore di trasporto	Territorio di riferimento (Nazionale / Interregionale, Regione, Città metropolitana, Comune capoluogo)	Servizio offerto (es. Operatore di trasporto pubblico locale, operatore di monopattini in sharing, ...)	Tipologia di accordo sottoscritto tra le parti (es. Accordo, lettera di intenti, ...)	Stato dell'accordo
EXTRA.TO S.C. A R.L.	SERVIZIO AUTOMOBILISTICO AREA METROPOLITANA DI TORINO	Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A.	SERVIZIO URBANO E SUBURBANO DI TORINO	Urbano e suburbano - Autolinee TPL – Tramvie - Metropolitane	Accordo	Già attivi su MaaS4Italy per la Città di Torino
SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI - S.R.L.	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI NOVARA	Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
COAS CONSORZIO ASTIGIANO	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI ASTI	Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
GRANDA BUS	SERVIZIO EXTRAURBANO E CONURBATO CUNEO	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione

		Extraurbano - Autolinee TPL		
S.T.A.C. SRL	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERCELLI	Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
BARANZELLI NATUR S.R.L.	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI VERCELLI	Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
A.T.A.P. S.P.A.	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI VERCELLI	Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
S.A.F. S.R.L.	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
V.C.O. TRASPORTI SRL	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	Urbano e suburbano - Autolinee TPL Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
AUTOSERVIZI COMAZZI S.R.L.	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA VERBANO CUSIO OSSOLA	Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
A.T.A.P. S.P.A.	SERVIZIO URBANO ED EXTRAURBANO PROVINCIA DI BIELLA	Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
SOCIETA' CONSORTILE ALESSANDRINA TRASPORTI A RESPONSABILITA' LIMITATA	SERVIZIO EXTRAURBANO PROVINCIA DI ALESSANDRIA	Urbano e suburbano - Autolinee TPL Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A.	SERVIZIO URBANO DI SETTIMO T.SE	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
A.T.A.P S.P.A.	SERVIZIO URBANO COMUNE DI VERCELLI	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
SUN S.P.A.	SERVIZIO AUTOMOBILISTICO AMBITO CONURBANO DI NOVARA	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
EXTRA.TO S.C. A R.L.	SERVIZIO AUTOMOBILISTICO AMBITO URBANO DI IVREA	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
EXTRA.TO S.C. A R.L.	SERVIZIO AUTOMOBILISTICO CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO	Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
EXTRA.TO S.C. A R.L.	AUTOMOBILISTICO AMBITO URBANO DI PINEROLO	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
BLS AG	FERROVIARIO DOMODOSSOLA-ISELLE	Regionali - Ferrovie	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
A.M.C. S.P.A.	SERVIZIO URBANO CASALE MONFERRATO	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
EXTRA.TO S.C. A R.L.	SERVIZIO URBANO COMUNE DI CARMAGNOLA	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
AMAG MOBILITA' S.P.A.	SERVIZIO URBANO DI ALESSANDRIA	Urbano e suburbano - Autolinee TPL Extraurbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
CIT S.P.A.	SERVIZIO URBANO DI NOVI LIGURE	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
NAVIGAZIONE	NAVIGAZIONE LAGO	Servizi speciali - Navigazione	Contratto di	In fase di

LAGO D'ORTA S.R.L.	D'ORTA	interna	servizio (*)	sottoscrizione
TRENITALIA S.P.A.	SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO	Metropolitane - Ferrovie	Contratto di servizio (**)	Sottoscritto
GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.P.A.	SERVIZIO FERROVIARIO VENARIA – BORGARO – GERMAGNANO – CERES	Metropolitane - Ferrovie	Contratto di servizio (*)	In fase di sottoscrizione
ASTI SERVIZI PUBBLICI S.P.A.	SERVIZIO URBANO DI ASTI	Urbano e suburbano - Autolinee TPL	Tipologia di accordo da definire	Da sottoscrivere
TRENITALIA S.P.A.	SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE	Ferrovie Regionali, Autolinee sostitutive e/o integrative	Contratto di servizio (**)	Sottoscritto

(*) Questi contratti di servizio sono in fase di proroga e tra le condizioni di proroga vi è l'impegno ad aderire al MaaS della Regione Piemonte, di conseguenza saranno coinvolti nell'iniziativa MaaS4Italy.

(**) Nei contratti di Trenitalia sono già presenti le clausole contrattuali di adesione al MaaS della Regione Piemonte, di conseguenza saranno coinvolti nell'iniziativa MaaS4Italy.

2.5.2. Operatori di servizi MaaS (“Maas Operator”)

Il Pilot MaaS della Regione Piemonte intende sperimentare diversi modelli di business: partendo dall'esperienza di Torino, si propone di estendere la sperimentazione del modello open platform anche ad aree esterne al territorio metropolitano di Torino e, contemporaneamente, di dispiegare il modello di MaaS denominato da UITP come “public transport as the integrator”, un modello che, in territori in cui la domanda di mobilità è decisamente più bassa di quella delle aree metropolitane, consente di avviare servizi MaaS anche in assenza di MaaS Operator di mercato che non troverebbero convenienza.

I MaaS Operator saranno quindi individuati con un apposito Avviso previsto nel primo trimestre di attività progettuali.

2.5.3. Utenti

Il progetto si rivolge a tutti i potenziali target dei servizi MaaS del territorio regionale. Le sperimentazioni che verranno avviate nella seconda metà del 2024 saranno orientate sia ad un target di utenti consumer/commuter, sia ad utenti occasionali legati al turismo e al leisure (fiere/eventi/turismo).

La fase di raccolta attiva delle esigenze degli utenti al fine di calibrare al meglio la sperimentazione e costruire un panel di utenti/baseline per il monitoraggio degli impatti si baserà anche sui risultati delle passate iniziative MaaS sul territorio regionale:

- il Progetto IMOVE (Torino, 2016-2019) ha permesso di sperimentare sul territorio metropolitano il primo servizio MaaS in Piemonte di livello 2 – seguito da 2 importanti questionari agli utenti (ex-ante/ex-post);
- il Progetto Buoni Mobilità (Torino, 2020-2022) che, grazie a fondi MASE, ha consentito a 100 cittadini torinesi di utilizzare per 12 mesi un servizio MaaS di livello 3 e 4 - accompagnato da un attento monitoraggio degli impatti (piano e KPI) e da 3 questionari;
- il Progetto BIPforMaaS (Regione Piemonte, 2019-2022), a cui è seguito un breve pilot sperimentale per 250 utenti, MaaS di livello 3 e 4 – accompagnato da questionari di soddisfazione per gli utenti sperimentatori (ex-ante e ex-post) e un questionario realizzato ad hoc con lo scopo di indagare proprio le esigenze di varie tipologie di utenza sull'appetibilità dell'offerta MaaS che ha ottenuto oltre 3.500 risposte da parte dei cittadini piemontesi.

A partire dalle indicazioni ricevute a livello nazionale, ovvero nell'ambito delle attività del Tavolo scientifico, la Regione Piemonte condurrà una serie di iniziative per il coinvolgimento degli utenti e la raccolta di feedback, con il supporto del referente scientifico opportunamente individuato così come dei MaaS Operator. Le azioni si concretizzeranno in una definizione del panel di analisi (campionamento e stratificazione), l'organizzazione di 3 campagne di indagine (ex-ante, in itinere, ex-post) da sottoporre al panel di utenti precedentemente selezionati, al fine di monitorare le esigenze dell'utenza legata agli obiettivi della sperimentazione (ex-ante) e l'efficacia delle azioni messe in campo nel pilot (itinere e ex-post). Inoltre, si effettueranno indagini CAMI, ovvero via cellulare dopo ogni viaggio, tramite le quali verranno raccolte le impressioni in tempo reale da parte dell'utenza (poche e brevi domande).

L'individuazione dell'utenza dovrà infatti tenere primariamente in considerazione, oltre agli obiettivi, anche i casi d'uso individuati per la sperimentazione, concentrandosi sui territori esterni all'area metropolitana di Torino, senza particolari distinzioni tra commuter e utenti saltuari da una parte, e fruitori di occasioni, luoghi ed eventi di svago e turismo dall'altra.

Come previsto dall'avviso MaaS4Italy, il Pilot MaaS punterà a raggiungere il numero di 1.000 utenti, risultato piuttosto sfidante se si considera che i territori di sperimentazione non sono di ambito metropolitano ma si estendono in aree decentrate, meno popolate e in cui l'offerta di mobilità è conseguentemente ridotta. A tal proposito la Regione Piemonte organizzerà un programma di comunicazione molto efficace basato su campagne più generaliste e campagne più mirate, realizzate in tempi diversi e con cadenze differenti in base al canale scelto (eventi in presenza/convegni/workshop oppure nuovi canali informativi quali social network, sito web ecc.).

2.5.4. Altri soggetti coinvolti

Nome dell'Ente coinvolto	Tipologia Ente (es. Università, Centro di ricerca, ...)	Tipologia di accordo sottoscritto tra le parti	Obiettivo del coinvolgimento dell'Ente
Città di Torino	Comune	Protocollo di intesa	Coordinamento delle reciproche iniziative sul MaaS e sullo smart ticketing
Città Metropolitana di Torino	Provincia	Protocollo di intesa	Coordinamento delle reciproche iniziative sul MaaS e sullo smart ticketing
Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP)	Gestore amministrativo dei contratti del TPL regionale	Protocollo di intesa	Coordinamento delle reciproche iniziative sul MaaS e sullo smart ticketing
LINKS Foundation	Centro di ricerca	(da sottoscrivere)	Supporto al monitoraggio, esecuzione delle campagne di indagine
Politecnico di Torino	Università	(da sottoscrivere)	Coordinamento scientifico dell'iniziativa

Si prevede di coinvolgere ATL, Uffici del turismo e/o i comitati organizzatori degli eventi dei territori su cui si effettueranno le sperimentazioni del tourist/leisure MaaS.

2.6. Servizi da rendere disponibili ai cittadini

La sperimentazione proposta avrà due obiettivi principali:

- agevolare l'integrazione del TPL nel MaaS, mantenendo una forte attrazione verso gli utenti di autoveicoli privati soprattutto attraverso le aree di interscambio, attraverso l'introduzione di agevolazioni tariffarie per il TPL regionale che renderanno più attraente il servizio di trasporto pubblico ai cittadini e fidelizzeranno verso il suo impiego;
- definire specifiche offerte di servizi integrati per rispondere ad esigenze turistiche e in occasione di eventi rilevanti del territorio.

La sperimentazione di agevolazioni tariffarie per il TPL regionale si concentrerà nei territori esterni all'area metropolitana di Torino ma che, data la centralità del capoluogo, saranno con esso raccordati. Il bacino di utenza è l'intero territorio regionale, in sinergia con l'area di Torino che è già oggetto di sperimentazione MaaS4Italy. I beneficiari saranno indistintamente utenti occasionali e commuter che, anche per l'evoluzione post-pandemica del mondo del lavoro e dello studio universitario, spesso alternano la prestazione in sede e lo smart working o formazione *blended*, rendendo i tradizionali abbonamenti talvolta meno accattivanti per l'utente.

L'attività verticale del "tourist/leisure MaaS" prevede l'individuazione di eventi del territorio di particolare rilevanza, che comportano un aumento della domanda di mobilità impulsivo e limitato nel tempo (così come le anomalie eccezionali, come incidenti o eventi climatici anomali, questi ultimi però collegabili alla stanzialità temporanea informata) in territori ordinariamente a bassa domanda, con i quali costruire un'offerta MaaS specifica e fortemente integrata sia in termini di infomobilità che in termini di prenotazione e biglietteria. La proposta è quella di includere nei pacchetti turistici, nel ticket di accesso alla venue o nelle prenotazioni alberghiere un'offerta MaaS che consenta di fruire dell'evento muovendosi con mobilità collettiva e condivisa, senza congestionare con la propria auto privata zone che, per loro stessa natura, in condizioni ordinarie sono oggetto di flussi di traffico limitati e con scarse possibilità di parcheggio.

L'iniziativa si propone di raggiungere il livello 4 di integrazione MaaS, volto al raggiungimento di obiettivi sociali e sottoposto alla governance della PA, e potrà contare sulla prossima realizzazione del sistema di smart ticketing regionale SmartBIP e sulla disponibilità di una Piattaforma di Vendita regionale complementare alle funzionalità del RAP Piemonte.

2.7. Modelli di business

Il Pilot MaaS della Regione Piemonte si propone di sperimentare sia il modello open platform sia il modello public transport as the integrator, selezionando i MaaS Operator attraverso un Avviso pubblico.

La selezione avverrà a seguito della stipula della convenzione tra DTD e Regione Piemonte e si baserà sulla proposta progettuale che i candidati esprimeranno in risposta alla manifestazione di interesse per il pilot MaaS della Regione.

Alle aziende TPL individuate dall'Avviso verrà richiesto di operare il servizio MaaS garantendo l'opportuna separazione finanziaria tra l'attività di operatore TPL e il ruolo di MaaS Operator al fine del rispetto dei principi di sovracompensazione e con lo scopo di osservare le risultanze dell'attuazione del business model.

I MaaS Operator potranno, nell'ambito del business model proposto, elaborare un'offerta di mobilità che copra le diverse esigenze: commuting, viaggi occasionali, turismo, tempo libero. La varietà di modi di trasporto a disposizione e la rispettiva disponibilità ad essere parte dell'offerta MaaS saranno valutate per l'inserimento nella sperimentazione.

Il verticale sul tourist MaaS consentirà agli operatori MaaS di esporre l'offerta di mobilità in pacchetti turistici o legati alla visita di attrazioni e musei, concorrendo alla sperimentazione di una variante del MaaS che, nel panorama internazionale degli addetti ai lavori, viene definita MaaF (Mobility as a Feature), in cui la mobilità viene interpretata come servizio accessorio integrato in altre offerte di servizi, a cui conferisce valore e da cui deriva il budget per garantirsi sostenibilità economica.

L'iniziativa si propone inoltre di analizzare il modello di business del MaaS nelle aree periferiche, valutandone i costi e i benefici in ottica sistemica.

2.8. Replicabilità e scalabilità del progetto

L'obiettivo del pilot MaaS della Regione Piemonte è quello di favorire l'avvio di un primo nucleo di servizi MaaS su territori non metropolitani, che dovranno esistere fino a giugno 2026 ed essere integrati con DS&SRF e coerenti con l'architettura MaaS4Italy.

A valle dell'avvio del layer di integrazione locale la Regione Piemonte prevede di espandere il budget dedicato agli incentivi alla domanda di mobilità degli utenti, già previsti in questa iniziativa, verso lo sviluppo di servizi MaaS di mercato economicamente sostenibili nel tempo.

La sperimentazione di tali incentivi consentirà di valutare l'introduzione di politiche strutturali per promuovere comportamenti consapevoli e scelte di mobilità sostenibili attraverso servizi MaaS, raggiungendo stabilmente obiettivi sociali (MaaS livello 4).

Al fine di governare al meglio l'erogazione degli incentivi alla domanda di mobilità la Regione si sta dotando di una piattaforma di incentivazione nell'ambito del progetto BIPforMaaS+. La piattaforma non gestirà unicamente l'incentivazione del MaaS ma, più articolatamente, l'incentivazione pubblica della mobilità dei cittadini anche con forme dirette di incentivazione alla sharing mobility (es. Decreto Sharing) o alla mobilità ciclistica (es. Bike to Work).

La presenza sul territorio regionale del pilot torinese di MaaS4Italy consentirà di approfittare delle opportunità di integrazione con gli altri territori derivanti dalle interconnessioni che Torino, hub di riferimento della regione per i servizi aeroportuali, la lunga percorrenza ferroviaria e i collegamenti su gomma nazionali ed internazionali, saprà dispiegare nella propria sperimentazione.

Il capitale di conoscenza sviluppato dalle prime sei città pilota potrà essere acquisito e valorizzato nell'ambito della sperimentazione MaaS4Italy piemontese: la MaaS Academy prevista dalla Città di Torino nell'ambito di MaaS4Italy sarà il principale riferimento formativo dell'ecosistema piemontese ma è stato previsto un budget consistente per la formazione degli addetti ai lavori per consentire anche di organizzare roadshow presso le 6 città leader e beneficiare delle esperienze MaaS4Italy già dispiegate.

2.9. Valore aggiunto del progetto e innovazione

Il valore aggiunto del progetto, rispetto ad esperienze passate e altri progetti MaaS realizzati o in corso d'opera, si può riassumere attraverso quattro importanti elementi:

- estensione territoriale;
- trasporto pubblico;
- valorizzazione dell'interscambio finalizzato all'abbandono parziale dell'auto privata;
- turismo.

La sperimentazione che si vuole condurre tramite questa iniziativa si inserisce in maniera del tutto complementare con il contesto attuale e passato sulle progettualità locali in tema MaaS, mirando in primis ad espandere l'operatività del MaaS, finora molto sperimentata in Torino e aree limitrofe (cintura), all'intero territorio del Piemonte, concentrandosi sulle aree esterne all'area metropolitana di Torino.

La sperimentazione, prima nel suo genere, punterà a raccordare questo enorme territorio basandosi principalmente sulla capillarità del proprio TPL e, ove disponibili, su servizi di sharing mobility nonché di interscambio. Infatti, come già menzionato, il pilot si basa sul modello di business MaaS denominato da UITP come "public transport as the integrator", un modello che, in territori in cui la domanda di mobilità è decisamente più bassa di quella delle aree metropolitane, consente di avviare servizi MaaS anche in assenza di MaaS Operator di mercato che non troverebbero convenienza. I MaaS Operator saranno quindi individuati, oltre che tra gli operatori privati, tra le aziende TPL titolari di concessione per il trasporto pubblico locale sul territorio della Regione Piemonte.

Infine, per soddisfare la forte vocazione turistica del territorio e la presenza di importanti eventi culturali ed enogastronomici, uno specifico target di utenza che verrà coinvolta nella sperimentazione sarà il turista occasionale, costruendo un'offerta MaaS specifica e fortemente integrata sia in termini di infomobilità che in termini di prenotazione e biglietteria. Si intende includerla direttamente nei pacchetti turistici, nel ticket di accesso alla venue o nelle prenotazioni alberghiere.

3. Modalità operative

3.1. Modello di governance

Il progetto sarà gestito sotto il coordinamento della “Cabina di Regia”, con il ruolo di Comitato di attuazione, per l’attuazione del Protocollo di intesa per la digitalizzazione TPL e il MaaS, costituita da Città di Torino, Città metropolitana di Torino, Regione Piemonte e Agenzia della Mobilità Piemontese. Sin dal 2021, momento della stipula del suddetto protocollo, la Cabina di Regia si riunisce con cadenza settimanale e coordina le iniziative dei quattro Enti sottoscrittori sui temi dello smart ticketing e del MaaS, garantendone coerenza, complementarità e condivisione degli obiettivi.

Il progetto si avvarrà, inoltre, della collaborazione di 5T, che realizza i progetti sul MaaS e sullo smart ticketing attivi sul territorio regionale, che attualmente vede operativi i seguenti: SmartBIP, BIPforMaaS+ (Regione) e TorinoMaaS4Italy (Città).

5T ha un ruolo riconosciuto nel panorama MaaS nazionale ed internazionale: coordina il gruppo di lavoro MaaS di TTS Italia, il working group Users and Rules di MaaS Alliance, e il gruppo di standardizzazione OpRa, partecipa attivamente ai lavori del CEN, di UNI/UNINFO e di ETSI ed è incaricata dal MIT di lavorare al consolidamento dei profili italiani del NeTEx e del SIRI e dell’architettura RAP/NAP nazionale. 5T, inoltre, certificata ISO 9001 dal 2015, gestisce la realizzazione di progetti e servizi tramite un efficace sistema di gestione della qualità, che stabilisce e verifica l’adozione di strumenti e processi per la conduzione di progetti e servizi.

Gli strumenti di project management adottati da 5T consentono di monitorare l’andamento delle attività e di condividerlo con il team di progetto, di utilizzare strumenti di collaboration, di storicizzare e conservare il materiale prodotto in un tool di gestione documentale, di attuare politiche di risk management, ecc.

Per il gruppo di lavoro operativo su questo progetto è previsto un SAL settimanale. In aggiunta, 5T provvede alla rendicontazione delle attività svolte alla Regione Piemonte con periodicità trimestrale, secondo i dettami della vigente Convenzione Quadro che regola i rapporti tra la Regione stessa e 5T.

La Regione Piemonte ha indicato come referenti locali delle rispettive componenti progettuali

- Referente Amministrativo: Daniele Caffarengo (Regione Piemonte)
- Responsabile di Progetto: Pasquale D’Uva (Regione Piemonte)
- Referente Tecnico: Domenico Nigro (Regione Piemonte)
- Referente Scientifico: Bruno Dalla Chiara (Politecnico di Torino)
- Referente Comunicazione: Silvia Maria Venutti (Regione Piemonte).

3.2. Modalità organizzative e strumenti di monitoraggio degli obiettivi

Come già menzionato nel paragrafo 3.1, Regione Piemonte, supportata da 5T e dalla Cabina di Regia, e in stretto contatto con il referente scientifico selezionato (Prof. Dalla Chiara del Politecnico di Torino, già referente anche sul progetto MaaS4Italy del Comune di Torino) porterà avanti una serie di attività volte al controllo del corretto andamento delle operation, al rispetto delle tempistiche, al raggiungimento degli obiettivi prefissati e al costante dialogo con l’utenza coinvolta, seguendo le indicazioni del Tavolo Scientifico nazionale e del Piano di sperimentazione.

In dettaglio, per valutare il raggiungimento degli obiettivi iniziali e gli effetti sullo shift modale o comportamentale degli utenti sarà condotto un monitoraggio attivo del servizio erogato che, raccogliendo e analizzando dati a consuntivo, permetterà di comprendere il costante e corretto andamento delle attività e verificare in modo oggettivo se le azioni dispiegate avranno raggiunto lo scopo prefissato. L’implementazione pratica avverrà attraverso tecniche di project management e strumenti di collaboration online, strumenti di storicizzazione del materiale (gestione documentale) e strumenti di risk management, ecc.

Durante la sperimentazione, a partire da tutti i dati raccolti (da utenti, Operatori di trasporto e MaaS Operator), la Regione Piemonte compilerà e consegnerà a cadenza programmata la documentazione prevista in sede di Tavolo scientifico (Piano della Sperimentazione) e calcolerà i KPI previsti per la valutazione effettiva degli impatti della sperimentazione, in accordo con i referenti del DTD e del MIT, in modo tale da garantire il corretto monitoraggio

dell'iniziativa a livello nazionale.

Si rimanda alla documentazione condivisa dal Tavolo scientifico e ai paragrafi successivi per la descrizione delle modalità attuative del monitoraggio dell'opinione dell'utenza e della valutazione degli impatti.

3.3. Modalità Ascolto dell'utente

Il progetto sarà caratterizzato da una serie di attività di monitoraggio legate alla ricezione di feedback dall'utenza al fine di assicurare un costante miglioramento del servizio sperimentale offerto, ma soprattutto raccogliere opinioni dagli sperimentatori per la futura stabilizzazione del MaaS sul territorio piemontese.

Le indicazioni su tempi, modalità e caratteristiche delle attività di monitoraggio e ascolto dell'utente provengono dai lavori del Tavolo Scientifico del progetto MaaS4Italy. Gli strumenti e le modalità attuate per dialogare correttamente con gli utenti del pilot si baseranno su campagne di osservazione e campagne di indagine attraverso "questionari", condotte in collaborazione con LINKS Foundation, già coinvolta nella medesima attività sul progetto MaaS4Italy del Comune di Torino, e implementate tramite l'utilizzo di strumentazione digitale online (forms).

La campagna di osservazione e indagine si pone l'obiettivo di valutare gli impatti (economici, ambientali e socioculturali) della sperimentazione implementata ed in generale del sistema MaaS. Per raggiungere questo ambizioso obiettivo la sperimentazione prevederà la definizione di un panel di analisi effettuato attraverso un campionamento e una stratificazione a partire da un universo di partenza. Successivamente si prevederà la progettazione e la definizione di campagne di indagini campionarie da somministrare al panel individuato, volte a monitorare gli impatti del MaaS:

- i) sulle scelte di viaggio degli utenti;
- ii) sulla soddisfazione degli utenti del viaggio effettuato;
- iii) sulla soddisfazione degli utenti sul sistema MaaS implementato.

In dettaglio, nel corso della sperimentazione sono previste tre macro-campagne di indagine dirette agli utenti sperimentatori, attivate in tre fasi diverse della sperimentazione:

- Indagini ex ante: il servizio non è ancora partito – risultati utili al design del servizio stesso

L'obiettivo della campagna d'indagine ex ante è quello di osservare le abitudini di mobilità e la soddisfazione sul viaggio compiuto prima dell'avvio del servizio MaaS, in un sistema non perturbato.

- Indagini in itinere: indagini avviate in presenza di servizi MaaS già pienamente operanti – indicativamente a metà sperimentazione.

L'obiettivo della campagna di indagine in itinere è quello di osservare le abitudini di mobilità, la soddisfazione sul viaggio e, per chi ne ha usufruito, la soddisfazione dei servizi MaaS durante la sperimentazione.

- Indagini ex post: indagini avviate dopo il termine della sperimentazione, con obiettivo medesimo di quella in itinere.

L'erogazione di queste campagne di indagine sarà effettuata in collaborazione con i MaaS Operator individuati.

Si segnala inoltre che alcune di queste attività verranno condotte da Regione Piemonte con il supporto e la collaborazione degli Uffici del turismo locali e/o i comitati organizzatori degli eventi con cui si attiverà il servizio sperimentale (tourist/leisure MaaS).

Il coinvolgimento di cittadini e sperimentatori potrà inoltre prevedere campagne di raccolta, su base volontaria, di informazioni sugli spostamenti con tecnologie innovative, in modo da analizzare la domanda di mobilità complessiva e il relativo split modale, arricchendo così la conoscenza della mobilità nel territorio regionale.

3.4. Valutazione degli impatti

L'analisi di impatto verrà effettuata attraverso lo studio puntuale delle informazioni di utilizzo dei servizi MaaS, opportunamente anonimizzate, in sinergia con le risultanze della campagna di indagine (questionari). Tali dati saranno resi disponibili dagli operatori MaaS al DS&SRF, e permetteranno di effettuare analisi e statistiche accurate riguardo

la tipologia di servizi utilizzati, la spesa pro-capite, le scelte di mobilità degli utenti, rispetto agli impatti che il MaaS ha sul comportamento individuale.

Le fasi operative del progetto saranno seguite infatti da una valutazione d'impatto, condotta mediante un apposito piano di monitoraggio basato sul calcolo e la valutazione di KPI (Key Performance Indicator), definiti in accordo con il Tavolo scientifico a livello di iniziativa nazionale e con il referente scientifico espresso dalla Regione Piemonte (Prof. Dalla Chiara).

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 dalle specifiche sperimentazioni MaaS implementate;
- una stima dell'impatto ambientale atteso;
- una stima dell'impatto energetico atteso;
- una stima del contenimento dell'uso del suolo pubblico destinato alla viabilità, quindi del traffico stradale;
- una stima dell'impatto sulla sicurezza stradale.

Le dimensioni esaminate saranno: economica, ambientale e socioculturale.

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;
- 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;
- Concentrazioni di inquinanti, macro-media (da ARPA), seppure influenzata da vari fattori, compresi cantieri ed eventi atmosferici.

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
- Customer satisfaction (survey apposite)
- Numero di richieste di supporto e/o reclami
- Numero di visualizzazioni e interazioni con le piattaforme dei MaaS Operator

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 (Tavolo scientifico).

3.5. Rispetto dei principi trasversali

Il Pilot MaaS della Regione Piemonte, alla luce degli obiettivi di progetto 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 -, insieme con lo shift modale verso modalità di trasporto più sostenibili a tutto tondo, 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 piemontese 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) e dai regolamenti attuativi, rispettando tali condizioni attraverso le azioni di seguito dettagliate.

Do No Significant Harm (DNSH)

Partendo proprio da tale principio, uno degli obiettivi fondamentali che si vuole raggiungere attraverso il pilota MaaS della Regione Piemonte 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 piemontese oggetto del presente documento, attraverso le sue azioni e attività volte alla predisposizione di servizi MaaS 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 – ferma restante la verifica della catena energetica complessiva nell'approvvigionamento dei vettori energetici per la trazione o propulsione veicolare - 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. Rispetto a tali obiettivi, quindi, 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.

Tale vincolo si traduce in una valutazione di conformità delle attività progettuali al principio del “Do Not Significant Harm”, ex-ante, in itinere ed ex-post, in riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili appena descritto, di cui all’articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

Climate and Digital Tagging

Il progetto pilota della Regione Piemonte contribuirà in misura del 100% dell’investimento al Digital Tag come previsto dal PNRR. Gli obiettivi primari di progetto sono di fatto legati alla digitalizzazione dei servizi per la mobilità con particolare riferimento a:

- garantire un’offerta di trasporto integrata e un’esperienza di viaggio digitale e reale (phygital) univoca, grazie all’integrazione delle varie piattaforme di trasporto disponibili;
- attivare un ruolo di Regolatore e Garante per la Pubblica Amministrazione, attraverso l’analisi dei dati di utilizzo, per orientare efficacemente le politiche di mobilità e sostenibilità e di programmare l’evoluzione dei servizi anche a medio/lungo termine;
- soluzioni digitali per incentivare il trasporto multimodale in orientare la tipologia dei trasporti verso modalità più accessibili e sostenibili.

In dettaglio, si può affermare in questa sede che l’attuazione di questa sperimentazione sul territorio piemontese 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, compresa la sosta, 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 e Valorizzazione e protezione dei giovani

La Regione Piemonte, nelle attività progettuali legate al pilot MaaS, si impegna ad applicare nei bandi di gara che verranno pubblicati per la realizzazione degli interventi l’articolo 47 del d.lgs. n. 77 del 2021 convertito con la Legge n. 108/2021 e le relative linee guida applicative che definiscono le misure di incentivazione e di tutela delle pari opportunità generazionali e di genere, nonché quelle per l’inclusione lavorativa delle persone con disabilità.

In particolare, 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 e la protezione e la valorizzazione dei giovani.

Il progetto pilota della Regione Piemonte 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.

Riduzione divari territoriali

La Regione Piemonte si candida, in quanto territorio pilota, a rivestire un ruolo di avanguardia nello sviluppo di un sistema digitale di mobilità intermodale in zone esterne all’area metropolitana di Torino (ovvero il resto del territorio regionale). I cittadini potranno, quindi, essere fra i primi a sperimentare una compiuta esperienza MaaS non solamente “urbano”. Il progetto intende operare con decisione per l’abbattimento di quegli ostacoli informativi, organizzativi, territoriali e culturali, partendo dalla cooperazione e digitalizzazione dei principali operatori del trasporto per arrivare ad una completa integrazione di tutte le modalità presenti nell’offerta di trasporto attuale, pronte ad essere fruite tramite l’intermediazione di più MaaS Operator.

Concentrando l’attenzione maggiormente sul principio di riduzione del divario territoriale, si può specificare che il progetto pilota della Regione Piemonte include e favorisce una sperimentazione MaaS che coinvolge utenti che provengono dal resto del territorio piemontese, e non solo dal capoluogo, già oggetto del pilota TorinoMaaS4Italy. In questo caso è molto riconoscibile tra gli obiettivi principali del progetto il tentativo di 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

4.1. Descrizione delle fasi e delle attività di progetto

- **WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL**

- *WP 1.1: Attività di digitalizzazione del TPL*

L'attività prevede la realizzazione degli interventi sui sistemi ICT delle aziende TPL che si aggiudicheranno l'apposita procedura di selezione, che includeranno spese per l'acquisto e la messa in opera di beni strumentali atti ad abilitare i servizi MaaS come: sistemi hardware e software e altri sistemi tecnologici per il controllo, il monitoraggio e il rilevamento delle prestazioni, la gestione dei dati, la digitalizzazione e dematerializzazione dei titoli di viaggio e ogni altro sistema assimilabile funzionale ai servizi MaaS.

- **WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)**

- *WP 2.1: Procedura di selezione dei MaaS Operator*

Nel corso del primo trimestre del progetto verrà istruita un'apposita procedura di selezione dei MaaS Operator che si baserà sulla proposta progettuale che i candidati esprimeranno in risposta alla manifestazione di interesse per il pilot MaaS della Regione. Nel caso di aziende di trasporto titolari di un contratto attivo per il TPL regionale potranno essere richiesti contributi unicamente per attività di digitalizzazione del TPL e non per sostenere le contestuali attività di MaaS operation, che devono essere sostenute con fondi propri. L'utilizzo dei fondi per la digitalizzazione del TPL dovranno rispettare i requisiti di ammissibilità previsti dal progetto nazionale.

- *WP 2.2: Progettazione degli adeguamenti alla piattaforma di vendita locale per l'estensione alle aree interessate e alle nuove agevolazioni tariffarie per il TPL regionale*

Per agevolare l'integrazione del TPL nel MaaS vi valuterà l'introduzione di agevolazioni tariffarie per il TPL regionale che renderanno più attraente il servizio di trasporto pubblico ai cittadini; in questo task è prevista la progettazione di tale strumento.

- *WP 2.3: Adeguamento del motore di clearing per le nuove agevolazioni tariffarie per il TPL regionale*

In relazione alle agevolazioni tariffarie progettate nell'ambito del task 2.2, si procederà all'adeguamento dello strumento di calcolo e ripartizione degli utili.

- *WP 2.4: Sviluppo evolutivo della piattaforma di vendita locale per l'estensione alle aree interessate alle nuove agevolazioni tariffarie per il TPL regionale*

La piattaforma di vendita locale, avviata con il progetto MaaS4Italy della Città di Torino, verrà estesa ai territori coperti dalle aziende TPL individuate dall'Avviso di cui al task 1.1 e dovrà essere in grado di gestire le nuove agevolazioni tariffarie per il TPL.

- **WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'**

- *WP 3.1: Progettazione degli adeguamenti al RAP per l'estensione alle aree interessate e alle nuove agevolazioni tariffarie per il TPL*

Il RAP Piemonte, già operativo e funzionante, dovrà essere adeguato a raccogliere le informazioni sull'offerta di mobilità proveniente dai territori coperti dalle aziende TPL individuate dall'Avviso di cui al task 1.1 e dovrà essere in grado di gestire le nuove agevolazioni tariffarie per il TPL nella componente FARE (NeTEx part 3). Il task in oggetto si occuperà di progettare gli interventi necessari.

- *WP 3.2: Sviluppo evolutivo del RAP per l'estensione del territorio di sperimentazione e nuove agevolazioni tariffarie per il TPL*

Il RAP Piemonte, già operativo e funzionante, dovrà essere adeguato a raccogliere le informazioni sull'offerta di mobilità proveniente dai territori coperti dalle aziende TPL individuate dall'Avviso di cui al task 1.1 e dovrà

essere in grado di gestire le nuove agevolazioni tariffarie per il TPL nella componente FARE (NeTEx part 3). Il task in oggetto si occuperà di implementare gli interventi necessari.

• **WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET**

○ *WP 4.1: Comunicazione*

L'attività si occuperà di coordinare, in sinergia con i referenti nazionali, la comunicazione locale del Pilot MaaS, includendo sia la comunicazione di progetto, ovvero la narrazione dello stato e dei risultati del Pilot MaaS della Regione Piemonte, sia la comunicazione più strettamente legata alla promozione delle operazioni del MaaS presso i cittadini che potranno divenire utenti dei servizi.

○ *WP 4.2: Realizzazione piano di monitoraggio*

In collaborazione con il Tavolo Scientifico del progetto MaaS4Italy, l'attività prevede l'acquisizione dei KPI definiti in sede nazionale, la definizione dei KPI locali, la progettazione delle azioni necessarie e la razionalizzazione dei flussi di dati indispensabili al loro calcolo.

○ *WP 4.3: Realizzazione attività di recruitment utenti*

Il task si occuperà di raggiungere il numero minimo di utenti necessari alla realizzazione del Pilot, dispiegando le azioni di comunicazione connesse e veicolando l'informazione attraverso tutti i canali a disposizione. Sarà inoltre realizzata la procedura di adesione al Pilot che consentirà il popolamento della lista di utenti.

• **WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE**

○ *WP 5.1: Costi di formazione specifica e/o derivanti dalle attività di exploitation delle Città leader*

L'attività di formazione includerà l'organizzazione di appuntamenti legati alla MaaS Academy prevista dalla Città di Torino nell'ambito di MaaS4Italy ed è stato previsto un budget consistente per la formazione degli addetti ai lavori per consentire anche di organizzare roadshow presso le 6 città leader e beneficiare delle esperienze MaaS4Italy già dispiegate. Per reciprocità e in una logica di mutuo aiuto saranno organizzati eventi di knowledge sharing con gli altri 6 territori individuati per i pilot.

○ *WP 5.2: Design e progettazione esecutiva delle nuove agevolazioni tariffarie per il TPL*

Per agevolare l'integrazione del TPL nel MaaS vi valuterà l'introduzione di agevolazioni tariffarie per il TPL regionale che renderanno più attraente il servizio di trasporto pubblico ai cittadini; in questo task le nuove agevolazioni verranno progettate nel dettaglio.

○ *WP 5.3: Design e progettazione esecutiva verticale Tourist MaaS*

Il task prevede la progettazione di interventi specifici in corrispondenza di eventi del territorio di particolare rilevanza, che comportano un aumento della domanda di mobilità impulsivo e limitato nel tempo in territori ordinariamente a bassa domanda. Le attività prevederanno la co-progettazione dell'intervento con i Comitati Organizzatori e/o le Aziende Turistiche Locali, la fertilizzazione dell'ecosistema delle imprese locali, l'inserimento dell'offerta MaaS nella più complessiva offerta turistica (MaaF), la pianificazione di comunicazione specifica, l'eventuale consulenza per il potenziamento dell'offerta di mobilità in loco.

○ *WP 5.4: Stakeholder engagement*

L'attività prevede l'animazione della community MaaS del Piemonte, con particolare riferimento ai soggetti pubblici (Città di Torino, Province, Comuni capoluogo e Agenzia per la Mobilità Piemontese), i MaaS Operator (potenziali, già operanti nel Pilot MaaS di Torino, delle altre città capofila o dei territori e, a seguito del perfezionamento dell'apposito Avviso, quelli partecipanti al Pilot MaaS della Regione Piemonte), gli operatori di trasporto e mobilità e tutti i soggetti che possano essere interessati a partecipare al Pilot o a essere messi a conoscenza dei risultati della sperimentazione.

○ *WP 5.5: Pianificazione della sperimentazione*

L'attività, tra le più importanti dell'intero progetto, ha l'obiettivo di pianificare tutte le attività della sperimentazione, stabilendo le procedure di amministrazione del Pilot MaaS a seguito dell'avvio delle

operazioni, cercando di anticipare eventuali rischi e definendo i processi necessari a gestire le problematiche che potranno insorgere in corso di svolgimento.

- **WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE**

- *WP 6.1: Gestione del pilot*

La gestione del Pilot MaaS della sperimentazione includerà tutte le attività di animazione e gestione del Pilot, incluse le campagne di incentivazione, le azioni di comunicazione e la gestione operativa del servizio, e si occuperà di dispiegare i processi pianificati nel task 5.5 per tutta la durata della sperimentazione, ovvero da giugno 2024 a marzo 2026.

- *WP 6.2: Incentivazione della domanda*

In questa attività è prevista l'amministrazione dei fondi destinati all'erogazione degli incentivi agli utenti della sperimentazione, includendo il monitoraggio della spesa e il controllo dei flussi finanziari.

- **WP 7: RELAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE**

- *WP 7.1: Monitoraggio del pilot*

Il task ha il compito di applicare quanto definito nell'attività 4.2, ovvero eseguire tutte le azioni necessarie al corretto monitoraggio del progetto, che includono il reperimento dei dati necessari e il calcolo degli indicatori. In questo WP ricade l'esecuzione di tutte le attività di indagine previste dal Tavolo Scientifico, ovvero questionario ex-ante, in itinere, ex-post, ecc, realizzate con l'ausilio di LINKS Foundation, soggetto di ricerca esperto di indagini sulla mobilità e coinvolto sulle corrispondenti attività previste nel Pilot MaaS della Città di Torino.

- *WP 7.2: Sistematizzazione dei dati e redazione del Rapporto unico finale*

L'attività ha il compito di sistematizzare le informazioni raccolte, di riunire e sistematizzare quanto emerso dal task 7.1 e di contribuire con dati, analisi e descrizioni alla redazione del Rapporto Unico Finale.

4.2. Dettaglio Integrazione

4.2.1. Integrazione Operatori di trasporto e Mobilità (Rif. WP 3)

L'elenco degli operatori di trasporto e mobilità inclusi nell'iniziativa non può essere definito in questa fase ma necessita del completamento, previsto entro il primo trimestre del 2024, della procedura di selezione dei MaaS Operator. In risposta a detto Avviso, i proponenti MaaS Operator dovranno formulare una proposta di servizio MaaS che prevederà i servizi di mobilità collettiva e condivisa che verranno inclusi nella propria offerta MaaS.

In piena compatibilità con l'architettura nazionale MaaS4Italy e in ottemperanza alle condizioni indicate al paragrafo 7 del documento "Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy", gli operatori aderiranno al DS&SRF sottoscrivendo i "Termini e condizioni per l'adesione al DS&SRF". Grazie alla disponibilità sul territorio regionale di un RAP e, a seguire, di una piattaforma di vendita locale, gli operatori che saranno parte del Pilot MaaS della Regione Piemonte saranno tenuti a conferire al RAP Piemonte le informazioni sulla propria offerta di mobilità, informazioni che saranno successivamente trasferite al NAP/DS&SRF secondo i protocolli NeTeX e SIRI, così come specificato nella documentazione rilasciata dal progetto nazionale.

4.2.2. Integrazione MaaS Operator (Rif. WP 2)

L'elenco MaaS Operator inclusi nell'iniziativa non può essere definito in questa fase ma necessita del completamento, previsto entro il primo trimestre del 2024, della procedura di selezione dei MaaS Operator. In risposta a detto Avviso, i proponenti MaaS Operator dovranno formulare una proposta di servizio MaaS che prevederà i servizi di mobilità collettiva e condivisa che verranno inclusi nella propria offerta MaaS.

Ai MaaS Operator individuati sarà richiesta piena compatibilità con l'architettura nazionale MaaS4Italy e l'ottemperanza alle condizioni indicate al paragrafo 7 del documento "Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for

Italy“, che includono la raccolta dei flussi informativi relativi all’offerta di mobilità che provengono dal DS&SRF e, analogamente, il conferimento dei dati dell’esercizio alla piattaforma centrale nazionale secondo gli standard e le specifiche concordate nell’ambito di MaaS4Italy. Gli operatori sottoscriveranno i “Termini e condizioni per l’adesione al DS&SRF”.

4.3. Cronoprogramma delle attività

WP-AZIONE/ATTIVITA'	Data inizio	Data fine
WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL		
WP 1.1: Attività di digitalizzazione del TPL	gen-24	giu-24
WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)		
WP 2.1: Procedura di selezione dei MaaS Operator	gen-24	mar-24
WP 2.2: Progettazione degli adeguamenti alla piattaforma di vendita locale per l'estensione alle aree interessate e alle nuove agevolazioni tariffarie per il TPL regionale	apr-24	apr-24
WP 2.3: Adeguamento del motore di clearing per le nuove agevolazioni tariffarie per il TPL regionale	mag-24	giu-24
WP 2.4: Sviluppo evolutivo della piattaforma di vendita locale per l'estensione alle aree interessate alle nuove agevolazioni tariffarie per il TPL regionale	mag-24	giu-24
WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'		
WP 3.1: Progettazione degli adeguamenti al RAP per l'estensione alle aree interessate e alle nuove agevolazioni tariffarie per il TPL	apr-24	apr-24
WP 3.2.1: Sviluppo evolutivo del RAP per l'estensione del territorio di sperimentazione e nuove agevolazioni tariffarie per il TPL (continuous improvement ante M2)	mag-24	dic-24
WP 3.2.2: Sviluppo evolutivo del RAP per l'estensione del territorio di sperimentazione e nuove agevolazioni tariffarie per il TPL (continuous improvement post M2)	gen-25	mar-26
WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET		
WP 4.1.1: Comunicazione finalizzata al raggiungimento della milestone M2	feb-24	dic-24
WP 4.1.2: Comunicazione progettuale post milestone M2	gen-25	mar-26
WP 4.2: Realizzazione piano di monitoraggio	gen-24	giu-24
WP 4.3.1: Realizzazione attività di recruitment 1000 utenti attivi per la milestone M2	apr-24	dic-24
WP 4.3.2: Realizzazione attività di recruitment utenti oltre la scadenza della milestone M2	gen-25	mar-26
WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE		
WP 5.1: Costi di formazione specifica e/o derivanti dalle attività di exploitation delle Città leader	gen-24	giu-25

WP 5.2: Design e progettazione esecutiva delle nuove agevolazioni tariffarie per il TPL	gen-24	apr-24
WP 5.3: Design e progettazione esecutiva verticale Tourist MaaS	mar-24	giu-24
WP 5.4.1: Stakeholder engagement per il raggiungimento della milestone M2	gen-24	dic-24
WP 5.4.2: Stakeholder engagement successivo al raggiungimento della milestone M2	gen-25	mar-26
WP 5.5: Pianificazione della sperimentazione	gen-24	giu-24
WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE		
WP 6.1.1: Gestione del pilot per il raggiungimento della milestone M2	giu-24	dic-24
WP 6.1.1: Gestione del pilot successivamente alla milestone M2	gen-25	mar-26
WP 6.2.1: Incentivazione della domanda di mobilità per gli utenti che concorrono al raggiungimento della milestone M2	giu-24	dic-24
WP 6.2.2: Incentivazione della domanda di mobilità per gli utenti che utilizzano il servizio oltre la milestone M2	gen-25	mar-26
WP 7: RELAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE		
WP 7.1: Monitoraggio del pilot	giu-24	mar-26
WP 7.2: Sistematizzazione dei dati e redazione del Rapporto unico finale	set-24	gen-25

4.4. Piano spese

WP-AZIONE/ATTIVITA'	2024	2025	2026	Totale
WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL				
WP 1.1: Attività di digitalizzazione del TPL	327.869 €			327.869 €
WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)				
WP 2.1: Procedura di selezione dei MaaS Operator	32.787 €			32.787 €
WP 2.2: Progettazione degli adeguamenti alla piattaforma di vendita locale per l'estensione alle aree interessate e alle nuove agevolazioni tariffarie per il TPL regionale	24.590 €			24.590 €
WP 2.3: Adeguamento del motore di clearing per le nuove agevolazioni tariffarie per il TPL regionale	122.951 €			122.951 €
WP 2.4: Sviluppo evolutivo della piattaforma di vendita locale per l'estensione alle aree interessate alle nuove agevolazioni tariffarie per il TPL regionale	122.951 €			122.951 €
WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'				
WP 3.1: Progettazione degli adeguamenti al RAP per l'estensione alle aree interessate e alle nuove agevolazioni tariffarie per il TPL	32.787 €			32.787 €

WP 3.2.1: Sviluppo evolutivo del RAP per l'estensione del territorio di sperimentazione e nuove agevolazioni tariffarie per il TPL (continuous improvement ante M2)	102.459 €			102.459 €
WP 3.2.2: Sviluppo evolutivo del RAP per l'estensione del territorio di sperimentazione e nuove agevolazioni tariffarie per il TPL (continuous improvement post M2)		40.984 €	20.492 €	61.475 €
WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET				
WP 4.1.1: Comunicazione finalizzata al raggiungimento della milestone M2	20.492 €			20.492 €
WP 4.1.2: Comunicazione progettuale post milestone M2		16.393 €	4.098 €	20.492 €
WP 4.2: Realizzazione piano di monitoraggio	32.787 €			32.787 €
WP 4.3.1: Realizzazione attività di recruitment 1000 utenti attivi per la milestone M2	81.967 €			81.967 €
WP 4.3.2: Realizzazione attività di recruitment utenti oltre la scadenza della milestone M2		28.689 €	12.295 €	40.984 €
WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE				
WP 5.1: Costi di formazione specifica e/o derivanti dalle attività di exploitation delle Città leader	12.295 €	12.295 €		24.590 €
WP 5.2: Design e progettazione esecutiva delle nuove agevolazioni tariffarie per il TPL	81.967 €			81.967 €
WP 5.3: Design e progettazione esecutiva verticale Tourist MaaS	40.984 €			40.984 €
WP 5.4.1: Stakeholder engagement per il raggiungimento della milestone M2	16.393 €			16.393 €
WP 5.4.2: Stakeholder engagement successivo al raggiungimento della milestone M2		16.393 €	8.197 €	24.590 €
WP 5.5: Pianificazione della sperimentazione	122.951 €			122.951 €
WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE				
WP 6.1.1: Gestione del pilot per il raggiungimento della milestone M2	32.787 €			32.787 €
WP 6.1.1: Gestione del pilot successivamente alla milestone M2		57.377 €	8.197 €	65.574 €
WP 6.2.1: Incentivazione della domanda di mobilità per gli utenti che concorrono al raggiungimento della milestone M2	114.754 €			114.754 €
WP 6.2.2: Incentivazione della domanda di mobilità per gli utenti che utilizzano il servizio oltre la milestone M2		196.721 €	16.393 €	213.115 €
WP 7: RELAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE				
WP 7.1: Monitoraggio del pilot	12.295 €	24.590 €	4.098 €	40.984 €
WP 7.2: Sistematizzazione dei dati e redazione del Rapporto unico finale	16.393 €	65.574 €		81.967 €
TOTALE IVA ESCLUSA	1.352.459 €	459.016 €	73.770 €	1.885.246 €
TOTALE IVA INCLUSA	1.650.000 €	560.000 €	90.000 €	2.300.000 €

4.5. Partecipazione a progetti / programmi europei in corso

Il coinvolgimento della Regione Piemonte nell'iniziativa MaaS4Italy è pienamente compatibile con le strategie sul MaaS e sulla digitalizzazione del TPL che l'Ente persegue sin dal 2019, con l'avvio dei progetti BIPforMaaS e SmartBIP.

Il progetto BIPforMaaS prevede la creazione di un ecosistema MaaS sul territorio regionale entro il 2025 e persegue un approccio "open platform", in cui operatori MaaS di mercato beneficiano degli strumenti e delle regole del MaaS ecosystem per condurre il proprio business in regime di tutela per tutti gli attori e con l'obiettivo di raggiungere obiettivi sociali definiti dalla PA.

Con l'evoluzione della piattaforma di smart ticketing regionale realizzata nell'ambito di SmartBIP, il trasporto pubblico regionale potrà fare affidamento su un sistema di ticketing account based, che a sua volta abiliterà nuove forme di tariffazione e gestione della bigliettazione integrata su smartphone in piena compatibilità con l'ecosistema MaaS regionale predisposto da BIPforMaaS.

Il Pilot MaaS della Regione Piemonte, inoltre, si svolgerà in piena complementarità con il progetto TorinoMaaS4Italy, ovvero il Pilot MaaS del progetto MaaS4Italy aggiudicato alla Città di Torino (fondi PNC), così come previsto dal protocollo di intesa siglato nel 2021 dai due enti citati, dalla Città metropolitana di Torino e dall'Agenzia per la Mobilità Piemontese. I due pilot MaaS condivideranno la governance delle rispettive iniziative e concorreranno alla costituzione dell'ecosistema MaaS Piemontese previsto dal progetto regionale BIPforMaaS.

Le attività realizzate con i fondi dei rispettivi progetti sono complementari e non sovrapponibili, per cui non vi sarà alcuna possibilità di finanziamento multiplo delle stesse attività con fondi provenienti da progetti distinti.

1. Introduzione.....	1
2. Descrizione del progetto.....	3
2.1. Obiettivi del progetto.....	3
2.2. Stato del sistema dei trasporti in ottica MaaS.....	5
2.2.1. Piano regionale / provinciale del trasporto.....	5
2.2.2. Esperienza maturata nell'ambito Maas.....	5
2.2.3. Stato di avanzamento del Regional Access Point ("RAP").....	5
2.2.4. Modalità di integrazione delle piattaforme di vendita.....	7
2.2.5. Utilizzo dei fondi per lo sviluppo del sistema dei trasporti.....	8
2.3. Area in cui verrà effettuata la sperimentazione.....	8
2.4. Scenario architetturale.....	10
2.5. Attori coinvolti.....	11
2.5.1. Operatori di servizi di trasporto e mobilità.....	11
2.5.2. Operatori di servizi Maas ("Maas Operator").....	13
2.5.3. Utenti.....	14
2.5.4. Altri soggetti coinvolti.....	15
2.6. Servizi da rendere disponibili ai cittadini.....	15
2.7. Modelli di business.....	16
2.8. Replicabilità e scalabilità del progetto.....	16
2.9. Valore aggiunto del progetto e innovazione.....	17
3. Modalità operative.....	19
3.1. Modello di governance.....	19
3.2. Modalità organizzative e strumenti di monitoraggio degli obiettivi.....	19
3.3. Modalità Ascolto dell'utente.....	20
3.4. Valutazione degli impatti.....	21
3.5. Rispetto dei principi trasversali.....	23
4. Piano progettuale.....	26
4.1. Descrizione delle fasi e delle attività di progetto.....	26
4.2. Dettaglio Integrazione.....	29
4.2.1. Integrazione Operatori di trasporto e Mobilità (Rif. WP 3).....	29
4.2.2. Integrazione MaaS Operator (Rif. WP 2).....	29
4.3. Cronoprogramma delle attività.....	30
4.4. Piano spese.....	31
4.5. Partecipazione a progetti / programmi europei in corso.....	33