

Data: 06 dicembre 2018, 17:30:02 2018 6520/06 ALLEGATO N. 1 /
Da: protocollo@cert.csi.it <posta-certificata@legalmail.it>
A: Infrastrutture.mobilita@cert.comune.torino.it
Innovazione@cert.comune.torino.it
Tipo: PEC
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Protocollo n. 00021440/2018 del 06/12/2018 Codice Ente: csi_piem Codice Aoo: csi_piem
Allegati: postacert.eml (652.0 KB) **Messaggio di posta elettronica**
dati-cert.xml (1.0 KB)
smime.p7s (9.1 KB)

MOB
IL DIRIGENTE SERVIZIO MOBILITÀ
Arch. Giuseppe Serra

Messaggio di posta certificata

Il giorno 06/12/2018 alle ore 17:30:02 (+0100) il messaggio "Protocollo n. 00021440/2018 del 06/12/2018 Codice Ente: csi_piem Codice Aoo: csi_piem" è stato inviato da "protocollo@cert.csi.it" indirizzato a:

innovazione@cert.comune.torino.it
infrastrutture.mobilita@cert.comune.torino.it
Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: 51002EED.00359F2F.845ACE8F.12293076.posta-certificata@legalmail.it

L'allegato dati-cert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione.

Certified email message

On 06/12/2018 at 17:30:02 (+0100) the message "Protocollo n. 00021440/2018 del 06/12/2018 Codice Ente: csi_piem Codice Aoo: csi_piem" was sent by "protocollo@cert.csi.it" and addressed to:

innovazione@cert.comune.torino.it
infrastrutture.mobilita@cert.comune.torino.it
The original message is attached.

Message ID: 51002EED.00359F2F.845ACE8F.12293076.posta-certificata@legalmail.it

The dati-cert.xml attachment contains service information on the transmission

Messaggio di posta elettronica allegato : postacert.eml

Data: 06 dicembre 2018, 17:30:01
Da: protocollo@cert.csi.it
A: Infrastrutture.mobilita@cert.comune.torino.it
Innovazione@cert.comune.torino.it
Tipo: Messaggio originale
Oggetto: Protocollo n. 00021440/2018 del 06/12/2018 Codice Ente: csi_piem Codice Aoo: csi_piem

CITTÀ DI TORINO		
DIVISIONE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ		
SERVIZIO MOBILITÀ		
Prot.	28770	
Cat.	0	Fasc. 45
Data	07 DIC. 2018	

Allegati: PON pte Perm viabilita Fase1_completa.pdf.p7m (645.5 KB)
segnatura.xml (4.4 KB)

PON METRO - pte - Permessi viabilità Fase 1

Alcuni allegati al presente messaggio potrebbero essere documenti firmati digitalmente riconoscibili dal suffisso .p7m. Qualora si dovessero incontrare difficoltà nella loro consultazione, si consigliano le seguenti opzioni:

- scaricare un software gratuito in grado di elaborare file firmati in modo conforme alla Deliberazione CNIPA 21 maggio 2009, n. 45 (per maggiori informazioni consultare la pagina del sito di Agenzia per l'Italia Digitale;
- salvare l'allegato in questione sul proprio pc; accedere ad un sito pubblico che consenta la verifica e la consultazione di documenti firmati digitalmente (ad esempio, sito del Consiglio Nazionale del Notariato).

Trasmissione via PEC

MP/gg

Al Dirigente
Area Mobilità
Dott. Giuseppe Serra
Direzione infrastrutture e mobilità
Città di Torino

Infrastrutture.Mobilita@cert.comune.torino.it

p.c. Dott. Gianfranco Presutti
Divisione Servizi culturali e amministrativi
Area Sistema Informativo
Città di Torino

innovazione@cert.comune.torino.it

Oggetto: Proposta Tecnico Economica “Piattaforma permessi di viabilità –fase 1”
PON METRO
Asse 2: Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana
Azione: Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city
Area Tematica 2.2: Mobilità sostenibile
Azione2.2.1: Piattaforma permessi e ordinanze di viabilità
Progetto TO 2.2.1A Realizzazione di una piattaforma per la gestione integrata dei diritti di mobilità delle persone e delle merci

La presente proposta sostituisce la nostra precedente PTE con oggetto “PIATTAFORMA PER LA GESTIONE INTEGRATA DEI PERMESSI DI VIABILITÀ” emessa con nostro protocollo n. 21019 il 30 novembre u.s., rispetto alla quale rappresenta solo una prima fase di attività, e fa seguito alla richiesta pervenuta dalla Città di Torino in occasione della riunione tenutasi in data 4 dicembre 2018.

Analogamente alla precedente PTE sopra citata risponde alla richiesta della Città di Torino con prot. n. 26703 Tit. 6 Cl.70 Fasc. 45 del 15/11/2018 per la realizzazione, nell’ambito del “Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane” (di seguito “PON Metro”) delle progettualità previste dal “Piano operativo PON Metro – Torino” (di seguito “Piano operativo”) e in particolare del Progetto 2.2.1a: Realizzazione di una piattaforma per la gestione integrata dei diritti di mobilità delle persone e delle merci.

I contenuti della proposta sono pertanto coerenti con l’Asse 2 “Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana” del PON Metro.

Si allega inoltre il prospetto di riclassificazione dei costi secondo quanto previsto dal Disciplinare Rendicontazione e controllo dei servizi finanziati da fondi SIE affidati a

CSI Piemonte nell'ambito del programma PON Metro - Asse 1 Agenda Digitale approvato con Deliberazione G.C. 18/7/2017 n. mecc. 2017 02789/27 che si intende applicabile anche per attività non comprese nell'Asse I.

Rimanendo in attesa di autorizzazione, è gradita l'occasione per porgere i migliori saluti.

Firmato digitalmente da
Marco Perotto
Direzione Gestione Rapporto con Consorziati e Clienti
CSI-Piemonte

108.2, 177/2018A/CSI

Allegati: PTE "Piattaforma per la gestione integrata dei permessi di viabilità – prima fase"

Articolazione dei costi dei servizi finanziati da fondi SIE

Rif. CSI n. 1009081/01

Asse 2: Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana
Azione: Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city
Area Tematica 2.2: Mobilità sostenibile
Azione 2.2.1: Piattaforma permessi e ordinanze di viabilità
Progetto TO 2.2.1A Realizzazione di una piattaforma per la gestione integrata dei diritti di mobilità delle persone e delle merci

SISTEMA INFORMATIVO DELLA

CITTÀ DI TORINO

PROPOSTA TECNICO ECONOMICA

Piattaforma per la gestione integrata dei permessi di viabilità – Fase 1



CITTA' DI TORINO



CITTA DI TORINO
PROPOSTA TECNICO ECONOMICA
DI SERVIZIO
Piattaforma permessi di viabilità – Fase 1

Pag. 2 di 31

PROGRAMMA	PON Metro Asse 2: Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana Azione: Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city Area Tematica 2.2: Mobilità sostenibile Azione2.2.1: Piattaforma permessi e ordinanze di viabilità
PROGETTO	Progetto TO 2.2.1A Realizzazione di una piattaforma per la gestione integrata dei diritti di mobilità delle persone e delle merci
Data proposta PTE	Novembre 2018
COMMITTENTE	Direzione Infrastrutture e Mobilità
Servizio/Divisione Utilizzatori della componente:	Direzione Infrastrutture e Mobilità
Referente Direzione Sistema Informativo	Corrado Bernotti
Referente del progetto della Direzione/ Servizio fruitore	Giuseppe Serra Giuseppe Chiantera
CSI-PIEMONTE	
Responsabile progetto	Livio Daniele Elisa Fiorio/Marina Dragonieri
Responsabile Cliente	Marco Perotto

INDICE

1. QUADRO RIASSUNTIVO	5
1.1. Caratteristiche del progetto	5
1.1.1. <i>Inquadramento generale</i>	5
1.1.2. <i>Stato attuale e obiettivi della proposta</i>	6
1.1.3. <i>Beneficiari della proposta</i>	9
1.1.4. <i>Descrizione della proposta</i>	9
1.1.5. <i>Data stimata di completamento</i>	14
1.2. Soluzione tecnologica	14
1.2.1. <i>Linguaggio di programmazione individuato</i>	14
1.2.2. <i>Architetture</i>	14
1.2.3. <i>Tecnologie, framework e standard individuati</i>	15
1.2.4. <i>Basi dati, interoperabilità ed API</i>	15
1.2.5. <i>Tecnologie nazionali</i>	16
1.2.6. <i>Cloud</i>	16
1.3. Risorse, impegni, rischi	16
1.3.1. <i>Team di lavoro CSI</i>	16
1.3.2. <i>Team di lavoro Città</i>	16
1.3.3. <i>Cabina di regia del progetto</i>	16
1.3.4. <i>Impegni del Committente</i>	17
1.3.5. <i>Impegni del CSI Piemonte</i>	17
1.3.6. <i>Rischi di progetto specifici</i>	18
2. SOLUZIONE INTRAPRESA E MOTIVAZIONE	20
2.1. Motivazioni della soluzione intrapresa	20
2.2. Impatto sui principali driver di innovazione (cloud, open data, desiloing interoperabilità)	20
2.3. Impatto sull'infrastruttura esistente	20
2.4. Vincoli, criticità ed opportunità	20
2.5. Modalità di funzionamento del servizio	21
2.6. Fonte di finanziamento	21
2.7. Impatto sulla CTE in termini economici	21
3. DESCRIZIONE DELLE ATTIVITA' PREVISTE	22
3.1. Prodotto 1 "Approvvigionamento del sistema ai sensi dell'art 68 CAD" – Fornitura 1: Requisiti funzionali, non funzionali e non funzionali di tipo legale"	23
3.1.1. <i>Responsabile della fornitura</i>	23
3.1.2. <i>Timing di durata</i>	23
3.1.3. <i>Timing di monitoraggio</i>	23
3.1.4. <i>Deliverable: milestones del progetto</i>	23
3.1.5. <i>Attività per ogni deliverable</i>	24

3.1.6.	<i>Costi della fornitura.....</i>	24
3.1.7.	<i>Composizione dei costi della fornitura.....</i>	24
3.1.8.	<i>Dettaglio figure professionali.....</i>	24
3.2.	Prodotto 1 “Approvvigionamento del sistema ai sensi dell'art 68 CAD” – Fornitura 2:	
	Specifiche tecniche per gli interfacciamenti con sistemi esterni -	25
3.2.1.	<i>Responsabile della fornitura.....</i>	25
3.2.2.	<i>Timing di durata.....</i>	25
3.2.3.	<i>Timing di monitoraggio.....</i>	25
3.2.4.	<i>Deliverable: milestone del progetto.....</i>	25
3.2.5.	<i>Attività per ogni deliverable.....</i>	25
3.2.6.	<i>Costi della fornitura.....</i>	25
3.2.7.	<i>Composizione dei costi della fornitura.....</i>	25
3.2.8.	<i>Dettaglio figure professionali.....</i>	26
	Prodotto 1 “Approvvigionamento del sistema ai sensi dell'art 68 CAD” – Fornitura 3:	
	Valutazione comparativa tecnico economica ai sensi dell'art. 68 del CAD e documentazione per l'acquisto.....	26
3.3.	Responsabile della fornitura.....	26
3.3.1.	<i>Timing di durata.....</i>	26
3.3.2.	<i>Timing di monitoraggio.....</i>	26
3.3.3.	<i>Deliverable: milestone del progetto.....</i>	26
3.3.4.	<i>Attività per ogni deliverable.....</i>	26
3.3.5.	<i>Costi della fornitura.....</i>	27
3.3.6.	<i>Composizione dei costi della fornitura.....</i>	27
3.3.7.	<i>Dettaglio figure professionali.....</i>	27
3.4.	Prodotto 1 “Approvvigionamento del sistema ai sensi dell'art 68 CAD” – Fornitura 4:	
	Acquisizione della soluzione e di attività complementari (Plafond)	27
3.4.1.	<i>Responsabile della fornitura.....</i>	27
3.4.2.	<i>Timing di durata.....</i>	27
3.4.3.	<i>Timing di monitoraggio.....</i>	28
3.4.4.	<i>Deliverable: milestone del progetto.....</i>	28
3.4.5.	<i>Attività per ogni deliverable.....</i>	28
3.4.6.	<i>Costi della fornitura.....</i>	28
3.4.7.	<i>Composizione dei costi della fornitura.....</i>	28
4.	ATTIVITA' DI FORMAZIONE	28
5.	DURATA E CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ.....	29
6.	PREVENTIVO ECONOMICO	30
7.	ASPETTI AMMINISTRATIVI.....	30
7.1.	<i>Valorizzazione dei servizi.....</i>	30
7.2.	<i>Condizioni Generali.....</i>	31

1. QUADRO RIASSUNTIVO

1.1. Caratteristiche del progetto

1.1.1. Inquadramento generale

La proposta concorre all'attuazione degli interventi definiti dalla Città di Torino nel Piano La proposta concorre all'attuazione degli interventi definiti dalla Città di Torino nel Piano Operativo del **PON Metro** (Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane) 2014-2020, in particolare sui progetti di **mobilità sostenibile e ITS** (Intelligent Transport Systems).

La presente proposta risponde alla "Richiesta di offerta per la realizzazione di una nuova piattaforma permessi di mobilità" inviata da Città di Torino a CSI-Piemonte (Prot. 26703 Tit. 6 Cl.70 Fasc. 45 del 15/11/2018).

Inserendosi in questo quadro, la proposta ha contenuti coerenti con i principi dell'Agenda digitale Europea e si conforma a quanto previsto nella Strategia Nazionale per la Crescita Digitale 2014-2020. In particolare la proposta prevede, ove applicabile, l'adozione di servizi resi disponibili dalle soluzioni e piattaforme tecnologiche sviluppate in ambito nazionale; con tali piattaforme sono comunque garantite, ove applicabile, l'interoperabilità e la cooperazione applicativa in conformità all'art. 68 c. 2 D. Lgs. 82/2005 e s.m.i. ("Codice dell'Amministrazione Digitale").

La proposta condivide con il Piano Operativo, da cui deriva, l'aderenza alle linee di sviluppo indicate nell'Agenda digitale della Città di Torino, nel III Piano strategico della Città (Torino Metropoli 2025) e nelle Linee di indirizzo per la formazione Piano Strategico Metropolitan 2016-2019¹.

Nello specifico, la proposta si colloca nel contesto dei processi per l'emissione dei **permessi per l'accesso dei veicoli in ZTL** e dei **permessi per la sosta su strada dei veicoli**.

Su questo tema, caratterizzato da una forte complessità, Città di Torino ha commissionato due studi di fattibilità complementari, presentati entrambi in Commissione comunale:

- "Studio di fattibilità per la realizzazione di una piattaforma software per la gestione dei permessi e delle ordinanze di viabilità" consegnato a fine maggio 2018 da **CSI**, mirato a supportare la Città di Torino nelle scelte relative all'evoluzione dell'attuale sistema di gestione dei permessi di viabilità (sosta e accesso in ZTL), partendo dall'analisi dello **stato dell'arte (AS IS)** e proponendo una **ipotesi di soluzione architettuale (TO BE)** che fosse già compatibile con le potenziali nuove politiche di mobilità urbana (nuova ZTL);
- Studio per la "Realizzazione di una piattaforma per la gestione integrata dei diritti di mobilità per la Città di Torino" consegnato a fine luglio 2018 da **5T**, per valutare la fattibilità dell'iniziativa di introduzione del **congestion charging per l'accesso in ZTL**.

¹ Del. Cons. Metrop. 77/2015

La presente proposta tecnico economica riguarda l'**acquisizione di un nuovo sistema tecnologico per il rilascio dei permessi di viabilità** sulla base dei risultati degli studi su citati, a supporto delle attività della Città di Torino che avverrà secondo quanto previsto nell'art. 68 del CAD.

Le attività stimate in questa offerta costituiscono la prima fase (Fase 1) di un progetto più ampio volto a rendere disponibile il sistema complessivo agli utenti finali di attività per cui è necessario prevedere una seconda fase di realizzazione.

Si specifica che la presente PTE sarà soggetta a revisione al termine della fase di Valutazione comparativa (P1 – F3), prevista ai fini dell'approvvigionamento, i cui esiti consentiranno di delineare con maggior dettaglio le successive forniture (perimetri, costi, tempi e modalità, regime IVA o esenzione), a perimetro economico complessivo invariato. In particolare si specifica che la fornitura F4 relativa all'acquisto è un plafond indicativo che sarà rivalorizzato e dettagliato nei contenuti in base all'esito dell'indagine comparativa.

I perimetri e le caratteristiche del sistema oggetto di acquisizione, terranno conto di quanto emerso dagli studi su citati e di incontri con i principali attori interessati, che hanno consentito al CSI Piemonte di acquisire competenze e conoscenze approfondite sul contesto organizzativo del cliente, sui processi e sui regolamenti di materia.

La Fase 2, non oggetto della presente PTE, riguarderà le attività di coordinamento della fase di realizzazione e di implementazione delle eventuali componenti necessarie ma non incluse nell'approvvigionamento della Fase 1.

Il sistema sarà **messo a disposizione di altre municipalità della Città metropolitana** interessate, come richiesto dall'Agenzia per la coesione per i progetti PON METRO.

1.1.2. Stato attuale e obiettivi della proposta

Lo studio di fattibilità del CSI su citato, realizzato in collaborazione con i principali attori interessati, fornisce gli elementi descrittivi chiave relativamente allo stato dell'arte e agli obiettivi della Città. Inoltre individua una ipotesi di soluzione architeturale.

Lo studio mette in evidenza sia la **rilevanza** che la **complessità** della gestione dei permessi di viabilità da parte della Città di Torino. Si tratta infatti di circa **60 tipologie di permessi²** che corrispondono a **circa 190.000 pratiche all'anno** (dati ultimo biennio), di cui solo circa il 5% è gestito dall'**Ufficio permessi della Città di Torino**, il restante 95% pari a **circa 180.000 pratiche dal Gruppo Torinese Trasporti (GTT)** su incarico della Città stessa.

Nel seguito si riportano in sintesi le principali evidenze emerse dall'**analisi dello stato dell'arte (AS IS)** per lo studio di fattibilità del CSI:

² Il rilascio dei permessi di circolazione e sosta in ZTL della Città di Torino, è attualmente regolato dall'Ordinanza n. 81355 del 2015, che definisce **le tipologie dei permessi** e le relative categorie dei soggetti beneficiari.

- la **compresenza di due gestori diversi** che usano **due sistemi informativi diversi** e non integrati tra loro, né in maniera significativa con altre banche dati esterne;
- il sistema attuale risulta caratterizzato dalla compresenza di una **complessiva obsolescenza tecnologica e da una forte rigidità**, cioè da una eccessiva complessità nell'implementare evolutive che prevedano ad esempio l'introduzione di nuove tipologie di permessi;
- inoltre è ancora molto rilevante l'uso della **carta** (sia nella fase autorizzativa che per la dimostrazione del diritto, tramite contrassegno per la sosta), del **servizio postale**, del **servizio allo sportello**;
- il **controllo dei requisiti dei richiedenti** avviene prevalentemente tramite verifica formale dei documenti cartacei da parte degli operatori e solo per una piccola frazione a campione, tramite interrogazione delle banche dati di competenza da parte degli operatori;
- in molti casi, il **cittadino interagisce con sistemi e procedure diverse a seconda del gestore**, fornisce più volte le stesse informazioni in fase di presentazione delle istanze, e non può monitorare autonomamente lo stato della pratica;
- il sistema attuale non garantisce la produzione, ai fini del monitoraggio e della *governance*, di **report** su dati e indicatori strutturati e cadenzati, se non per un piccolo sottoinsieme di informazioni.

Questo contesto rende chiari gli **obiettivi di Città di Torino legati all'adozione di una nuova piattaforma software per il rilascio dei permessi di viabilità**, che possono sintetizzarsi come segue:

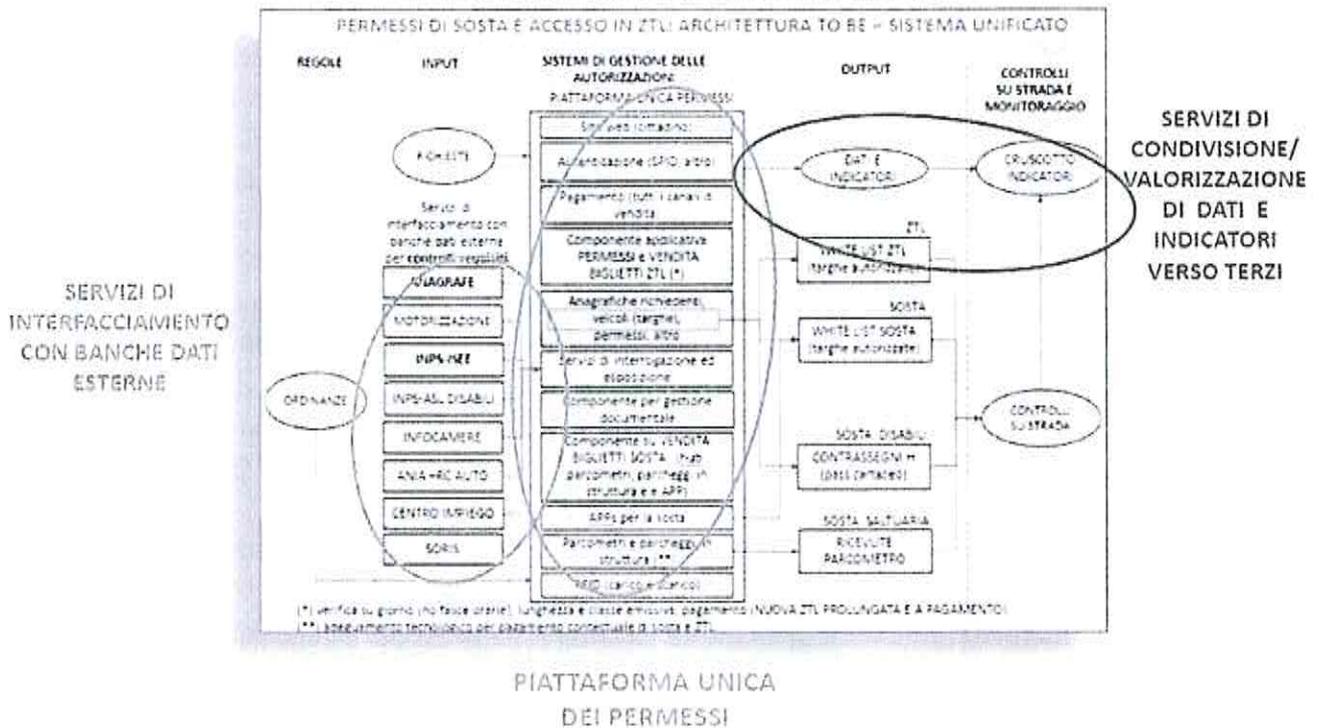
- **semplificare le modalità di richiesta e rilascio**, sia per il cittadino e per i gestori (riduzione dei tempi di rilascio);
- **virtualizzare/dematerializzare i processi**, in coerenza con le linee guida nazionali e internazionali (costi ambientali, di gestione archivi);
- **potenziare i controlli**, sia in fase autorizzativa, su strada e per la pianificazione (*governance*);
- **adottare soluzioni software e sistemi più efficienti**, e dunque complessivamente più sostenibili, soprattutto in termini di flessibilità nella inclusione di nuove tipologie di permessi (riduzione costi) e integrazione con sistemi esterni.

A fronte dell'analisi e degli obiettivi lo studio propone una **architettura complessiva per il TO BE**, da intendersi come uno scenario obiettivo, da confrontare poi, in fase di realizzazione, con i limiti legati ai vincoli di tempo e di risorse dell'Amministrazione.

Tale proposta, rappresentata dalla figura che segue, prevede un **corpo centrale**, composto da diverse componenti software specifiche su **base dati unica**, che interagisce con il mondo esterno attraverso **servizi web (API)** che, da un lato **interrogano altre banche dati** per le verifiche dei requisiti dei richiedenti e dall'altro **espongono i dati della piattaforma** facilitando l'accesso a report e indicatori da parte della Città e di terzi, anche come open data.

PERMESSI DI SOSTA E ACCESSO IN ZTL: ARCHITETTURA TO BE – MACRO COMPONENTI

**SISTEMA TECNOLOGICO UNIFICATO
 DI GESTIONE DELLA SOSTA E DELLA ZTL**



Nel seguito si riportano in sintesi **alcune raccomandazioni** risultato dello studio su citato del CSI Piemonte e che costituiscono un riferimento nella preparazione della presente proposta tecnico economica.

La **componente dedicata al processo di rilascio dei permessi** dovrà essere in grado di integrare con semplicità nuove tipologie di permessi (flessibilità) e di consentire il rilascio del permesso totalmente on-line (in tempo reale o in differita). Tale componente consentirà ai richiedenti registrati, di richiedere diverse tipologie di permessi senza dover inserire più volte i propri dati, oltre che di monitorare lo stato delle proprie pratiche. La chiusura della pratica on line sarà possibile grazie all'attivazione di controlli automatici in fase di richiesta, basati sull'interrogazione di banche dati esterne quali l'Anagrafe, l'INPS per le fasce ISEE e la Motorizzazione in primis. La soluzione prevede inoltre la centralizzazione di altre componenti chiave come quelle relative alla comunicazione verso il cittadino, all'autenticazione e al pagamento.

Il fulcro del sistema è costituito dalla **base dati unica**, che dovrà fare perno sulla **targa del veicolo**. La quasi totalità dei permessi di transito in ZTL e di sosta (su strada o in struttura) si basa infatti sulla

verifica della presenza della targa del veicolo nelle liste delle autorizzate (*white list* sia per il permesso che per la sosta). Questo approccio consentirà di **abbandonare il contrassegno cartaceo** per gli abbonamenti di sosta e, a tendere, di gestire la saltuaria e gli accessi in ZTL con il *congestion charging*, anche questi basati sulla targa.

Per quanto riguarda l'**interfacciamento con le banche dati esterne**, la piattaforma dovrà essere in grado di interrogarle, ma ciò presuppone che le stesse banche dati esterne siano in grado di esporre i dati di interesse secondo specifici servizi web. Questo dunque implica, che qualora tali servizi non siano già disponibili, sarà necessario attivare processi di collaborazione tra la Città e gli enti che le detengono affinché gli stessi precedano la realizzazione della specifica componente tecnologica di esposizione dei dati.

Altro punto di attenzione risiede nel fatto che la soluzione prevede l'uso diffuso di sistemi tecnologici e servizi on-line, e necessita di un cambiamento comportamentale. Tale cambiamento va necessariamente accompagnato da **azioni organizzative e di comunicazione** mirate che richiedono tempi lunghi e una gestione per fasi e per priorità.

Infine lo studio suggerisce, individuati i perimetri del primo nucleo di sistema da realizzare, di prevedere un percorso che porti alla scelta della migliore modalità di realizzazione attraverso una **valutazione comparativa delle opzioni di approvvigionamento**, secondo il metodo indicato dall'art. 68 del CAD (Codice dell'Amministrazione Digitale), che è oggetto della presente proposta tecnico economica.

1.1.3. Beneficiari della proposta

Principali beneficiari dell'adozione della nuova piattaforma saranno:

- i cittadini, che potranno accedere con maggiore semplicità ai servizi per l'ottenimento dei permessi (unico punto di accesso, registrazione, pagamento, per tutte le tipologie di permesso);
- i gestori della pratica (GTT e Ufficio permessi di Città di Torino), soprattutto per quanto attiene ai controlli in fase di pre-rilascio;
- i gestori dei controlli su strada (sistema unico su base targa);
- i funzionari della Città e terzi interessati, che avranno accesso ai dati per la *governance* di materia;
- l'ambiente, dato che il nuovo sistema limiterà l'uso della carta e il numero di spostamenti verso gli sportelli fisici.

1.1.4. Descrizione della proposta

Obiettivo della proposta è la realizzazione di un primo nucleo del sistema su descritto per il rilascio dei permessi di viabilità (sosta e accesso in ZTL), **secondo il metodo di approvvigionamento indicato dall'art. 68 CAD.**

Considerata la complessità e le dimensioni del sistema identificato, è necessario delineare i perimetri e le ipotesi di contesto, indicati nel seguito, per inquadrare le attività da pianificare e stimare per tale approvvigionamento.

Perimetri e ipotesi di contesto

Ipotesi sul contesto normativo inerente la sosta e l'accesso in ZTL

Ipotesi di continuità sulle regole della ZTL e delle tipologie di permessi rispetto allo stato attuale. Il sistema dovrà essere tuttavia predisposto alla inclusione di nuove tipologie di permessi.

Ipotesi sul ruolo dei principali attori

Ipotesi di continuità sui ruoli dei principali attori interessati e in particolare:

- GTT: continuerà a svolgere il suo attuale ruolo di gestione delle pratiche di rilascio dei permessi (stesse tipologie) utilizzando il nuovo software
- Ufficio permessi di Città di Torino: continuerà a svolgere il suo attuale ruolo di gestione delle pratiche di rilascio dei permessi (stesse tipologie) utilizzando il nuovo software
- Direzione Infrastrutture e mobilità della Città di Torino: è committente del progetto, responsabile del progetto complessivo, nel lungo tempo e anche oltre i perimetri di questa PTE, e utilizzatore del software per le componenti di reportistica.

Perimetri del sistema tecnologico e requisiti di alto livello

L'esplorazione sul software e/o i servizi da acquisire nell'ambito del presente incarico, con riferimento alle raccomandazioni descritte in paragrafo 1.1.2, riguarderà:

- La **componente applicativa per la gestione del rilascio dei permessi** (a priori e a posteriori) e relative **base dati**, che includa le anagrafiche dei richiedenti, dei veicoli e dei permessi. In particolare, dovranno essere garantiti:
 - o **adattabilità del sistema ai diversi processi** di rilascio dei permessi, che potrebbero variare nel tempo, e alla **configurabilità del sistema per ogni tipologia di permesso**, possibilmente tramite interfaccia di back-office. Tale requisito assume particolare rilievo in considerazione del fatto che l'introduzione della nuova ZTL portela alla necessità di introdurre nuove tipologie di permesso, come descritto nello studio di fattibilità di 5T su citato;
 - o funzionalità di base per l'**export** (Excel) di dati di interesse da parte degli utilizzatori finali
 - o funzionalità per la **gestione delle relazioni con i cittadini** (a uso dei gestori delle pratiche/call center)
 - Interfaccia web** per gestire la richiesta e il rilascio on line dei permessi di viabilità, sarà coerente con l'evoluzione del portale "Torino facile" e il nuovo modello dei servizi al cittadino della Città di Torino (vedi relativo asse PON METRO)
 - La **componente per l'autenticazione**, che dovrà garantire l'accesso di diversi attori (tra cui cittadini, GTT, Città di Torino), con diversi profili, e integrarsi con i sistemi di autenticazione centrali di Città di Torino e SPID (vedi relativo asse PON METRO)
-

- La **componente per il pagamento**, che dovrà integrarsi con i sistemi esterni di pagamento di Città di Torino, quali PAGO PA (vedi relativo asse PON GOV e/o altre soluzioni esterne tipo SORIS)
- La **gestione documentale** che consentirà l'archiviazione dei documenti a supporto delle richieste di permesso
- L'**anagrafica dei richiedenti** che dovrà interfacciarsi con la base dati dell'Anagrafe comunale e sarà gestita nel rispetto della più recente normativa sulla privacy (GDPR)
- L'**addestramento all'uso del software** da parte dei gestori del rilascio permessi (GTT e Ufficio Permessi di Città di Torino)
- I **servizi di interfacciamento con banche dati esterne** (Motorizzazione, Inps-Isee, Infocamere, Ana-RC auto, Centro per l'impiego, Soris) utili per velocizzare e ampliare i controlli sulle conformità dei richiedenti e per facilitare la compilazione della richiesta da parte dei cittadini. Si specifica che, solo a fronte dell'indagine di mercato che fornirà i perimetri economici di dettaglio indicati dai diversi fornitori, sarà possibile determinare se e quali, potranno essere inseriti nel capitolato come obbligatori, anche in base alle risorse economiche disponibili.
- I **servizi di esposizione dei dati** per i controlli su strada (*white list*) e dei dati di base per il monitoraggio ai fini della *governance* (reportistica di base)

Il software e/o i servizi da acquisire nell'ambito del presente incarico non includeranno le seguenti componenti:

- Sviluppi sul sistema informativo di GTT** legati all'introduzione della nuova componente applicativa, tra cui:
 - quelli volti a garantire il ricongiungimento con valori relativi ad attività diverse rispetto al rilascio dei permessi (vedi TPL), sia legati all'operatività giornaliera del singolo addetto dell'azienda, che dell'intera azienda;
 - quelli per l'eventuale esposizione di dati dal sistema operativi di GTT verso il nuovo sistema
 - Sistemi per la **vendita dei biglietti** per la sosta saltuaria su strada e in struttura (APP e aggregatore dati) e per l'eventuale ingresso a **pagamento in ZTL**
 - Servizio di **configurazione di nuove tipologie** di permesso non gestite attualmente
 - Gestione del cambiamento nei processi organizzativi** per la gestione delle pratiche interni a GTT e al Comune di Torino
 - Gestione del **servizio di Call center** per supportare i cittadini nell'uso del nuovo servizio e a tendere delle operazioni legate alla ZTL
 - Eventuale **riorganizzazione degli spazi di sportello e degli uffici**
-

- Azioni di **comunicazione al cittadino** tramite ad esempio media classici e canali social, depliant e cartelloni, video tutorial, incontri. Tali azioni potrebbero trovare spazio nell'ambito degli interventi previsti nel PON METRO – Asse 5.
- Componente per la gestione delle **ordinanze di viabilità**
- Servizi di **reportistica avanzata** e sistemi **decisionali**

La definizione di dettaglio dei perimetri del sistema da acquisire avverrà a fronte della indagine di mercato prevista nel processo di valutazione comparativa.

Perimetri relativi alla gestione del nuovo sistema a valle della realizzazione

La gestione del sistema negli anni che seguiranno la sua implementazione non è oggetto della presente PTE.

Tuttavia nel percorso di valutazione comparativa saranno presi in considerazione anche gli aspetti legati alla gestione da parte del realizzatore.

Approccio metodologico per l'approvvigionamento

Dal punto di vista metodologico, sin dai primi passi saranno coinvolti, con il supporto di Città, tutti gli attori interessati.

Al fine di **consolidare i requisiti di dettaglio** (funzionali e non funzionali) della soluzione desiderata dagli utilizzatori finali, si terranno incontri di approfondimento tecnico con i referenti di GTT e 5T. Specifici approfondimenti riguarderanno le banche dati esterne a alcuni aspetti amministrativi. In questa fase sarà utile prevedere specifiche indagini presso altre città italiane, oltre quelle già prese in considerazione nello studio di fattibilità e di considerare le esigenze dei Comuni che fanno parte della Città metropolitana di Torino.

Tali attività di approfondimento porteranno alla definizione dei requisiti del sistema, che saranno il punto di partenza per l'approvvigionamento, che avverrà secondo il percorso indicato dall'art. 68 CAD (Codice dell'Amministrazione Digitale), cioè tramite la "**Valutazione comparativa delle opzioni di approvvigionamento**", che prevede indagini in parallelo su costi, performance, garanzie di diverse opzioni di approvvigionamento (*acquisto o buy, make, riuso, open source, soluzioni miste*).

Se, a fronte di un'analisi SWOT, la soluzione ottimale risulta quella del "buy", si procede con l'approvvigionamento tramite gara europea.

Metodo di indagine dell'opzione "buy"

In particolare, per valutare l'opzione dell'acquisto da fornitori di mercato, si procede secondo le seguenti fasi:

- 1) indagini informali (interviste fornitori, altre ricerche anche su internet), già eseguite nell'ambito dello studio di fattibilità CSI su citato;
- 2) indagine di mercato (opzionale, ma fortemente raccomandata). Preparazione di un documento, per la raccolta delle informazioni relative alle soluzioni disponibili sul mercato e pubblicazione per minimo 15 giorni. Il documento deve contenere:

- oggetto dell'indagine e contesto;
 - elenco dei requisiti funzionali dettagliato e articolato;
 - elenco dei requisiti non funzionali (compatibilità in base ad ambiente di deploy, performance, protocolli, ...);
 - elenco dei requisiti non funzionali di tipo legale, in forma tabellare (disponibilità sulle licenze, esperienze);
 - valutazioni economiche articolate in costi di licenza (per soddisfare almeno tutti i requisiti obbligatori), di manutenzione, di gestione, dell'eventuale personalizzazione per soddisfare ulteriori requisiti non obbligatori;
 - indicazioni sui tempi di realizzazione e dispiegamento.
- 3) analisi delle evidenze raccolte ai fini sia della valutazione comparativa che della eventuale gara. In questa fase si consolidano i perimetri e delle caratteristiche del sistema da acquisire

Opzione gara - Preparazione del capitolato

In caso di gara, sulla base dei risultati dell'indagine di mercato, nel capitolato saranno date indicazioni su:

- requisiti individuati dall'indagine di mercato, con particolare riferimento alla configurabilità per la gestione di diverse tipologie di permesso.
- come fruire della soluzione scelta (gestione vs licenza, cloud vs on-premise)
- le forniture di gara (vedi fasi di implementazione e sperimentazione)
- la manutenzione del prodotto (preferibilmente pluriennale)
- aspetti legati all'addestramento degli utilizzatori finali e alla sperimentazione
- aspetti legati alla progettazione delle componenti per l'autenticazione, per il pagamento, dell'interfaccia web (grafica, fruibilità, navigabilità, etc.) e dell'anagrafica clienti, secondo le specifiche che saranno rese disponibili da Città/CSI
- aspetti legati all'integrazione con banche dati esterne (requisiti non obbligatori, ma oggetto di premialità)
- disponibilità a consentire il riuso ai Comuni della Città metropolitana eventualmente interessati, come richiesto dall'Agenzia per la coesione per i progetti PON METRO

Al termine della procedura di gara sarà individuata l'impresa che fornirà la soluzione (aggiudicatario) e saranno individuati con chiarezza i perimetri ed il valore dell'acquisto.

Inoltre saranno individuati i soggetti che ricopriranno uno o più dei seguenti ruoli:

- il committente: acquirente del servizio software e/o del software
 - il proprietario: può essere il committente o coincidere con il realizzatore
-

- il realizzatore: responsabile della realizzazione delle diverse parti della macro componente, eventualmente si organizza in una RTI
- il gestore: responsabile della gestione sistemistica e applicativa, interagisce con il realizzatore per le manutenzioni correttive, adeguate e evolutive
- gli utilizzatori: utenti finali del servizio

Passi successivi all'approvvigionamento da prevedere eventualmente in Fase 2

Sulla base del perimetro dell'approvvigionamento sarà da valutare come proseguire nelle attività di governo e system integration della soluzione adottata.

1.1.5. Data stimata di completamento

Il progetto avrà una durata di 15 mesi dall'avvio dei lavori.

1.2. Soluzione tecnologica

La soluzione tecnologica sarà individuata sulla base dalle esigenze degli utilizzatori e degli esiti del processo di approvvigionamento basato sulla valutazione comparativa tecnico economica, ai sensi dell'art. 68 del CAD ai sensi dell'art.68 del CAD.

Per quanto concerne il lo sviluppo dei servizi di cooperazione applicativa, si prevede invece l'uso di tecnologie in linea con gli standard e stack applicativi adottati da CSI Piemonte.

1.2.1. Linguaggio di programmazione individuato

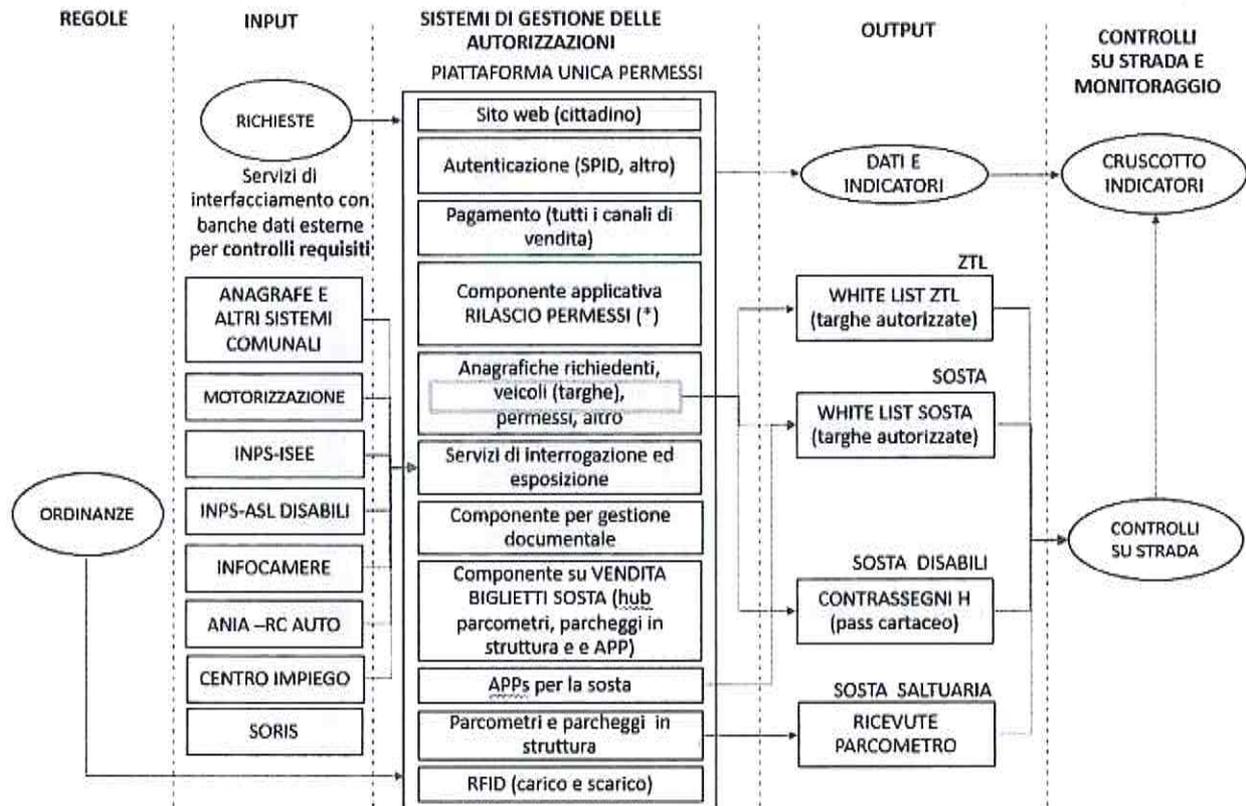
Come già anticipato le scelte per il sistema sono correlate all'esito dalla valutazione comparativa tecnico economica, ai sensi dell'art. 68 del CAD, mentre per quanto concerne la componente a servizi, questa sarà realizzata con tecnologie in linea con gli standard e stack applicativi adottati da CSI Piemonte.

1.2.2. Architetture

Nel seguito si riporta lo schema architettuale proposta per il TO BE, con una prima indicazione dei perimetri di interesse della presente PTE tramite la colorazione in verde.

Si specifica che l'implementazione degli interfacciamenti con le banche dati sarà garantita solo a fronte della fase di approvvigionamento.

PERMESSI DI SOSTA E ACCESSO IN ZTL: ARCHITETTURA TO BE – SISTEMA UNIFICATO



(*) Gestione dei permessi attuali e predisposizione per nuove tipologie di permessi e vendita biglietti di accesso in ZTL

1.2.3. Tecnologie, framework e standard individuati

Tutte le componenti applicative e gestionali saranno implementate in linea con gli standard e stack applicativi adottati da CSI Piemonte.

1.2.4. Basi dati, interoperabilità ed API

Le basi dati saranno implementate in linea con gli standard adottati da CSI Piemonte.

Viene garantito il rispetto della normativa prevista dal Codice dell'Amministrazione Digitale e s.m.i. e i limiti imposti dai principi di necessità, proporzionalità, pertinenza e non eccedenza dei dati personali trattati.

1.2.5. Tecnologie nazionali

Poiché si tratta di un progetto PON Metro, l'informazione è già presente nel documento dei criteri di Progetto, alla voce "Criteri di ammissibilità" n.7 e 8.

1.2.6. Cloud

Eventuali componenti in cloud saranno implementate in linea con gli standard adottati in CSI Piemonte.

1.3. Risorse, impegni, rischi

1.3.1. Team di lavoro CSI

Le attività di sviluppo si svolgono presso il CSI, gli incontri del team di lavoro con i referenti comunali si svolgono presso sedi da individuare.

Nel seguito si indicano i referenti delle attività:

- Responsabile del progetto: Livio Daniele
- Project Manager: Elisa Fiorio/Marina Dragonieri

1.3.2. Team di lavoro Città

La Città di Torino si impegna a garantire il contributo continuo del personale competente per fornire feedback puntuali ed ogni informazione di dettaglio sul merito.

Nel seguito si indicano i referenti delle attività:

- Sistemi Informativi: Corrado Bernotti
- Direzione infrastrutture e mobilità – Servizio mobilità: Giuseppe Serra / Giuseppe Chiantera

1.3.3. Cabina di regia del progetto

Diversi sono gli enti e i soggetti pubblici e privati che dovranno essere coinvolti nella realizzazione, nella gestione e nell'uso del sistema.

In particolare si distingue tra:

- Settori della Città di Torino, in particolare, Direzione infrastrutture e mobilità (Servizio mobilità, Ufficio Permessi), Servizi al cittadino, Bilancio, Sistemi informativi, Ambiente, e la Polizia Municipale;
- Soggetti esterni all'amministrazione, tra cui i richiedenti il rilascio di un permesso di mobilità (cittadini, enti, aziende), le società partecipate dell'amministrazione che gestiscono o supportano in toto o in parte l'iter di rilascio dei permessi (GTT, CSI, 5T).

Sarà cura dei referenti di Città valutare l'opportunità di predisporre una cabina di regia per la gestione del progetto che preveda incontri periodici.

1.3.4. Impegni del Committente

I referenti individuati dal Committente (rif. 1.3.2) rappresentano un punto di riferimento per il team del CSI Piemonte.

I referenti individuati dal Committente (rif. 1.3.2) avranno il compito di:

- partecipare alla condivisione dei requisiti e di validare ed approvare quanto fornito dal CSI Piemonte relativamente ai documenti di analisi;
- garantire la formalizzazione della collaborazione tra Città e gli attori esterni funzionale al buon esito del progetto.
- garantire la fornitura di requisiti e dei dati da parte di GTT per l'avvio del servizio.
- validare il GANTT di progetto dettagliato da forniture e *milestones*.
- coinvolgere gli attori esterni all'amministrazione (GTT, 5T) nelle fasi in cui si renda opportuno.

Le attività principali, per le quali viene richiesto l'impegno del Committente, riguardano il supporto al gruppo di progetto nella fase di analisi del sistema. A tal fine, il Comune di Torino si impegna a indicare i propri referenti, come interfaccia per tutta la durata del progetto o dello sviluppo del servizio, in grado di:

- controllare e validare lo stato di avanzamento del progetto;
- contribuire alla fase di analisi per la raccolta dei requisiti delle PTE, collaborando con il gruppo di progetto CSI;
- validare i requisiti e i documenti di analisi;
- segnalare tempestivamente ogni variazione al piano che possa pregiudicare il rispetto dei tempi di realizzazione delle varie attività;
- coordinare i rapporti con altri fornitori dell'Amministrazione nei confronti dei quali occorre gestire rapporti di interscambio informativo.

1.3.5. Impegni del CSI Piemonte

Il CSI-Piemonte si impegna al rispetto delle date di consegna e si impegna altresì alla tempestiva segnalazione di problemi e/o criticità che possano causare ritardi nelle consegne delle singole componenti di sviluppo dei servizi.

Il CSI-Piemonte appronterà e concorderà con il Comune di Torino un piano di lavoro coerente con l'obiettivo della presente proposta. Svolgerà controlli di avanzamento del progetto (con cadenza periodica almeno mensile o con frequenza maggiore, da concordare con il Committente ad avvio progetto) e terrà informato il Comune di Torino sulle evoluzioni. A fronte di criticità il CSI-Piemonte proporrà interventi correttivi al fine di raggiungere l'obiettivo prefissato.

Il CSI-Piemonte potrà richiedere modifiche in corso d'opera, qualora, per l'evoluzione del mercato, risultassero indisponibili i materiali previsti come parte integrante dei servizi proposti, o si rendessero disponibili prodotti meglio rispondenti a soddisfare i requisiti di questa proposta.

CSI-Piemonte si impegna a realizzare quanto definito nei requisiti di alto livello di cui al punto 1.1.4. nell'ambito del perimetro economico fissato nella presente proposta tecnico-economica.

A questo riguardo, per ogni modifica di perimetro, o per ogni nuovo requisito che dovesse emergere durante la progettazione e la realizzazione del progetto, il CSI-Piemonte potrà predisporre un aggiornamento dei contenuti tecnico e/o economici della PTE o proporre una nuova PTE.

1.3.6. Rischi di progetto specifici

La tabella che segue esplicita i rischi specifici della proposta qui descritta, che comunque saranno monitorati e aggiornati durante i monitoraggi di progetto.

N.	Descrizione Rischio	Categoria	Descrizione Impatto	Probabilità	Impatto	Azioni preventive	Azioni in contigenza
1	Un attore chiave del nuovo sistema è GTT, che potrebbe non collaborare alla raccolta dei requisiti e/o scegliere di non utilizzare il sistema.	Organizzativa	In assenza di requisiti non sarà possibile realizzare una soluzione adeguata. Inoltre se GTT scegliesse di non adottare la nuova soluzione, i benefici attesi si ridurrebbero drasticamente.	Media	Alto	Città e GTT formalizzano un accordo (protocollo di intesa e/o lettera di intenti) che sancisca l'impegno delle parti e definisca nei dettagli le modalità della collaborazione.	Coinvolgere GTT nelle attività di progetto.
2	La complessità del sistema comporta il rischio di azioni sovrapposte, contrastanti e/mancanti fuori dai perimetri della presente PTE.	Organizzativa	Diseconomie, inefficienze e mancato rispetto dei tempi	Media	Alto	Città individua una figura di riferimento di Città (Project Manager) per programmazione complessiva e di lungo termine (fasi, azioni, ruoli, tempi, costi)	Segnalare eventuali esigenze di coordinamento
3	Potrebbero esistere alcuni vincoli normativi in capo ad altri settori di Città (Servizi al cittadino, Bilancio, Sistemi informativi, Ambiente, e Polizia Municipale)	Organizzativa	Blocchi alle attività e/o mancato rispetto dei tempi	Media	Medio	Coinvolgere altri settori di città per individuare eventuali vincoli opportunità sinergie	Organizzare incontri

N.	Descrizione Rischio	Categoria	Descrizione Impatto	Probabilità	Impatto	Azioni preventive	Azioni in contingenza
4	Alcune banche dati esterne non mettano a disposizione i dati di interesse (inclusi quelli attualmente gestiti dai sistemi di GTT, per l'impianto dati)	Tecnico	I controlli saranno meno efficaci e automatizzati.	Media	Medio	Azioni di Città affinché i gestori rendano disponibile l'accesso o sviluppino servizi web di esposizione dati	Controlli manuali a campione
5	Emergano difficoltà tecnico-organizzative nell'interfacciamento con altri sistemi della città (portale web Torino facile, autenticazione, pagamento, altro). A ciò si sommano le evoluzioni in corso riguardanti alcune piattaforme di interesse.	Tecnico	Alcune operazioni chiave potrebbero non avvenire tramite piattaforma (pagamento) o no facilmente accessibili (portale web)	Basso	Alto	Coinvolgere per tempo gli attori che gestiscono tali sistemi. Chiedere specifiche ai relativi settori del Comune.	Interventi diretti presso i responsabili
6	Non si riescano a implementare le razionalizzazioni dei processi sottesi al rilascio dei permessi (disabili, marche da bollo, diritti di segreteria)	Amministrativo	Mancata ottimizzazione	Media	Medio	Città dovrà prevedere sin da subito passi amministrativi (atti) e organizzativi necessari	Il rilascio dei permessi sarà gestito interamente o parzialmente secondo le attuali modalità (sportello, carta)
7	Rischi di incompatibilità con le caratteristiche delle postazioni di lavoro degli utilizzatori finali	Tecnico	La soluzione non sia utilizzabile da alcuni utenti	Bassa	Basso	Città/GTT forniscono le caratteristiche delle postazioni degli utilizzatori finali	Test in loco

2. SOLUZIONE INTRAPRESA E MOTIVAZIONE

2.1. Motivazioni della soluzione intrapresa

La predisposizione della proposta in oggetto si basa sui risultati dei due studi di fattibilità di cui nell'inquadramento generale, e sui contenuti di diverse incontri con i principali soggetti interessati, al fine di individuare poter valutare la soluzione che risponda al meglio alle esigenze degli utilizzatori finali.

La scelta di adottare un sistema on line va nell'ottica della dematerializzazione complessiva nel rapporto tra cittadini, imprese e PAL.

2.2. Impatto sui principali driver di innovazione (cloud, open data, desiloing interoperabilità)

Impatti previsti su dematerializzazione del rapporto PA-cittadini, utilizzo di credenziali SPID, nuove modalità di progettazione dell'interazione per i servizi ai cittadini e imprese.

2.3. Impatto sull'infrastruttura esistente

Per quanto concerne le nuove componenti oggetto della presente PTE, le stesse avranno impatto in termini di gestione sul Data Center del CSI.

2.4. Vincoli, criticità ed opportunità

Criticità

La principale criticità risiede nel fatto che il perimetro dell'approvvigionamento oggetto della presente proposta esclude alcune componenti di tipo tecnologico, organizzativo e di comunicazione fondamentali per la riuscita del progetto, tra cui le attività in carico a GTT, la disponibilità di dati da parte delle banche dati esterne, le azioni di comunicazione e supporto al cittadino.

Al fine di contenere tali criticità sarà importante che la Città si impegni nella *governance* del sistema complessivo, e con l'approvvigionamento in parallelo delle componenti esterne al perimetro della presente PTE.

In particolare, sarà utile procedere con la formalizzazione di un accordo di collaborazione con GTT (protocollo di intesa, lettera di intenti), con il coinvolgimento con altri settori interni al Comune quali Servizi al cittadino, Bilancio, Sistemi informativi, Ambiente, e Polizia Municipale, al fine di individuare al più presto vincoli, opportunità e sinergie.

Opportunità

Il nuovo sistema, sarà scelto in modo da garantire la massima semplicità nella estensione del sistema per la vendita dei biglietti di accesso in ZTL, costituirà un fattore importante nel processo verso l'adozione della nuova ZTL.

Considerando la visibilità dell'intervento, rivolto ai cittadini, questo progetto costituisce anche un'occasione di visibilità presso il cittadino.

Il progetto sarà inoltre l'occasione per sperimentare/consolidare nuove modalità di interazione tra i diversi utenti interni a città (portale web Torino facile, autenticazione, pagamento) e collaborazione tra i settori interni alla città stessa.

Il progetto potrebbe essere anche occasione di collaborazione con altre città con cui è auspicabile che si attivino dei momenti di confronto operativo.

Vincoli

I vincoli sulle tempistiche sono legati agli obiettivi di Città relativi all'attivazione della nuova ZTL entro il 2019 e di effettuare l'approvvigionamento attingendo ai fondi PON METRO.

L'avvio delle attività di sviluppo/messa on line del sistema è legato al completamento della valutazione comparativa di tipo tecnico ed economico ai sensi dell'art. 68 del CAD. Considerando che alcune esigenze/requisiti verranno identificate nel corso delle attività, probabilmente si dovrà procedere con una revisione della presente PTE, a perimetro economico complessivo invariato, che tenga conto dell'effettivo impegno in termini di tempi e costi per la realizzazione delle singole forniture, per le quali al momento è stata fatta una macro stima.

Altri vincoli, di tipo legale e amministrativo, e che possono incidere sulla gestione totalmente on line dei processi di rilascio dei permessi, riguardano l'obbligo di pagamento della marca da bollo e dei diritti di segreteria.

Ulteriori vincoli riguardano la realizzazione di alcune componenti di interfacciamento con banche dati esterne per le verifiche real time, che dipendono dalla disponibilità politica e tecnica di accesso alle stesse banche dati esterne.

2.5. Modalità di funzionamento del servizio

Relativamente al servizio si consiglia di valutare l'attivazione di un supporto rivolto ai cittadini (via Call Center o via mail) sia per gli aspetti di tipo amministrativo, sia per gli aspetti tecnologici di utilizzo della piattaforma web. Tale servizio non è oggetto della presente PTE.

2.6. Fonte di finanziamento

La fonte di finanziamento è il PON Metro Asse 2: Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana, Azione: Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city, Area Tematica 2.2: Mobilità sostenibile, Progetto TO 2.2.1A Realizzazione di una piattaforma per la gestione integrata dei diritti di mobilità delle persone e delle merci.

2.7. Impatto sulla CTE in termini economici

A seguito della realizzazione delle attività previste, dall'anno successivo rispetto alla conclusione dei *deliverables*, saranno verificati con il Committente i razionali minimi che impattano sulla CTE, in

particolare per quanto riguarda la quota di competenza della Città per il nuovo *asset* generato dal sistema realizzato.

Come accennato nei paragrafi precedenti sarà anche da valutare un eventuale servizio di assistenza rivolto ai privati in occasione dell'esercizio della componente di fronte end a loro dedicata.

3. DESCRIZIONE DELLE ATTIVITA' PREVISTE

Di seguito sono descritti nel dettaglio i prodotti e le forniture oggetto della seguente proposta.

Sulla base di quanto su descritto, si propone di articolare le attività in un solo prodotto.

Di seguito nel dettaglio viene descritto il prodotto e le forniture oggetto della seguente proposta. Le forniture indicate nel seguito potranno richiedere a parità di perimetro economico, una revisione sia nel numero sia nei contenuti, in funzione dei cambiamenti sui requisiti che emergeranno in corso d'opera e degli esiti della "Valutazione comparativa delle opzioni di approvvigionamento" dell'art. 68 CAD.

- Prodotto 1 "APPROVVIGIONAMENTO DEL SISTEMA ai sensi dell'art 68 CAD":
 - Fornitura 1 – Requisiti funzionali, non funzionali e non funzionali di tipo legale
 - Fornitura 2 – Specifiche tecniche per gli interfacciamenti con sistemi esterni
 - Fornitura 3 – Valutazione comparativa tecnico economica ai sensi dell'art. 68 del CAD e documentazione per l'acquisto
 - Fornitura 4 – Acquisizione della soluzione e di attività complementari (Plafond)

Per le differenti forniture sono previsti i seguenti Servizi IT a catalogo (Fonte: "Catalogo e Listino dei servizi del CSI", approvato dal Consiglio di amministrazione del CSI in data 18/12/2017) a valere dal 1/1/2018.

- Servizi accessori: con servizio accessorio si fa riferimento a servizi complementari rispetto agli altri servizi IT presenti a Catalogo e utili a soddisfare casi specifici in cui il servizio standard non copre tutte le esigenze dell'ente. A titolo di esempio i seguenti servizi sono complementari al servizio di Sviluppo, manutenzione evolutiva e adeguativa:
 - Definizione dei requisiti di dettaglio: definizione di dettaglio dei requisiti funzionali e non funzionali (produzione di una vista d'insieme del sistema), stesura della macro pianificazione, eventuale realizzazione di prototipi funzionali.
 - Progettazione e avvio del servizio: progettazione delle specifiche di gestione operativa del servizio, e delle specifiche di assistenza funzionale del servizio; definizione e allestimento delle procedure di monitoraggio, gestione della sicurezza, ecc.; predisposizione ambienti di test utente, addestramento degli operatori per l'erogazione del servizio, implementazione strumenti di automation, dimensionamento sistema e

progettazione e mantenimento architettura deploy, configurazione e implementazione della schedulazione.

- Monitoraggio tecnico dell'avanzamento lavori: impostazione e verifica del corretto svolgimento delle attività di sviluppo secondo la pianificazione concordata.
- Test e Validazione tecnici: Validazione architettura e test prestazionali.

□ Supporto specialistico direzionale:

Attività di supporto all'Ente sui temi dello sviluppo ed impiego delle tecnologie digitali, come ad esempio:

- studi su specifici argomenti, analisi e ricerche, realizzazione quadri di sintesi;
- consulenza ad alto livello sull'uso del sistema e delle sue componenti, o in relazione a processi che presuppongono la conoscenza della relativa tematica;
- supporto all'interpretazione ed applicazione delle norme specifiche in materia digitale, con particolare riferimento alla coerenza tra digitalizzazione dei processi e rispetto delle norme che regolano gli iter amministrativi nelle diverse materie di competenza dell'ente;
- supporto per l'attuazione delle politiche di cooperazione inter-ente al fine di avviare iniziative di riuso di applicazioni specifiche.

3.1. Prodotto 1 "Approvvigionamento del sistema ai sensi dell'art 68 CAD" – Fornitura 1: Requisiti funzionali, non funzionali e non funzionali di tipo legale"

3.1.1. Responsabile della fornitura

Cfr. Par.1.3.1

3.1.2. Timing di durata

Cfr. Par. 5

3.1.3. Timing di monitoraggio

Cfr. Par.1.3.5

3.1.4. Deliverable: milestones del progetto

M1: Documento descrittivo dei requisiti funzionali, non funzionali e di tipo legale del sistema in oggetto.

3.1.5. Attività per ogni deliverable

Tale fornitura prevede la raccolta e la formalizzazione dei requisiti funzionali, non funzionali e di tipo legale del sistema in oggetto e dovranno essere consolidati in collaborazione con i referenti di Città, di GTT e 5T. Al termine della fase di definizione dei requisiti di dettaglio verrà formalizzato il documento di “Raccolta dei requisiti funzionali, non funzionali e di tipo legale” (M1) che dovrà essere condiviso e validato dal Committente.

Il deliverable costituisce un punto di partenza fondamentale per la successiva valutazione comparativa tra le opzioni di approvvigionamento e per l’approvvigionamento stesso.

3.1.6. Costi della fornitura

<i>Elementi di costo</i>	<i>Importo preventivato</i>
Servizi accessori	€ 8.247,00
TOTALE	€ 8.247,00

3.1.7. Composizione dei costi della fornitura

Elementi di costo	Importo preventivato
Figure Professionali	€ 8.247,00
Servizi a misura	€ 0,00
Acquisti dedicati	€ 0,00
Strumenti a supporto	€ 0,00
TOTALE	€ 8.247,00

3.1.8. Dettaglio figure professionali

<i>Servizio IT</i>	<i>Figura Professionale</i>	<i>N° gg/u previsti</i>	<i>Tariffa Professionale (€)</i>	<i>Importo Preventivato (€)</i>
Servizi accessori	Demand manager	7	473	3.311,00
Servizi accessori	Analista di business	7	404	2.828,00
Servizi accessori	Architetto	4	527	2.108,00
	TOTALE impegno	18		8.247,00

Stima del volume di software

N.a.

**3.2. Prodotto 1 “Approvvigionamento del sistema ai sensi dell'art 68 CAD” – Fornitura 2:
Specifiche tecniche per gli interfacciamenti con sistemi esterni -**

3.2.1. Responsabile della fornitura

Cfr. Par.1.3.1

3.2.2. Timing di durata

Cfr. Par. 5

3.2.3. Timing di monitoraggio

Cfr. Par.1.3.5

3.2.4. Deliverable: milestone del progetto

M1: Documento descrittivo delle specifiche tecniche per gli interfacciamenti con sistemi esterni.

3.2.5. Attività per ogni deliverable

Tale fornitura prevede la fase di raccolta dei requisiti tecnici specifici degli interfacciamenti con sistemi esterni quali: Motorizzazione, Inps-Isee, Infocamere, Ana-RC auto, Centro per l'impiego, Soris utili per velocizzare e ampliare i controlli sulle conformità dei richiedenti del permesso e per facilitare la compilazione della richiesta da parte dei cittadini.

Il deliverable costituisce un punto di partenza fondamentale per la successiva valutazione comparativa tra le opzioni di approvvigionamento e per l'approvvigionamento stesso.

3.2.6. Costi della fornitura

<i>Elementi di costo</i>	<i>Importo preventivato</i>
Servizi accessori	€ 11.146,00
TOTALE	€ 11.146,00

3.2.7. Composizione dei costi della fornitura

Elementi di costo	Importo preventivato
Figure Professionali	€ 11.146,00
Servizi a misura	€ 0,00
Acquisti dedicati	€ 0,00
Strumenti a supporto	€ 0,00
TOTALE	€ 11.146,00

3.2.8. Dettaglio figure professionali

<i>Servizio IT</i>	<i>Figura Professionale</i>	<i>N° gg/u previsti</i>	<i>Tariffa Professionale (€)</i>	<i>Importo Preventivato (€)</i>
Servizi accessori	Capo progetto	2	432	864,00
Servizi accessori	Analista di business	6	404	2.424,00
Servizi accessori	Progettista	4	478	1.912,00
Servizi accessori	Architetto	5	527	2.635,00
Servizi accessori	Demand manager	7	473	3.311,00
	TOTALE impegno	24		11.146,00

Stima del volume di software

N.a

3.3. Prodotto 1 “Approvvigionamento del sistema ai sensi dell'art 68 CAD” – Fornitura 3: Valutazione comparativa tecnico economica ai sensi dell’art. 68 del CAD e documentazione per l’acquisto Responsabile della fornitura

Cfr. Par.1.3.1

3.3.1. Timing di durata

Cfr. Par. 5

3.3.2. Timing di monitoraggio

Cfr. Par.1.3.5

3.3.3. Deliverable: milestone del progetto

M1: Documento che descrive gli esiti della valutazione comparativa tecnico economica, ai sensi dell’art. 68 del CAD e individua la migliore opzione tra *buy, riuso, make, open source, mista* (Business case) e ulteriore documentazione necessaria ai fini dell’acquisizione.

3.3.4. Attività per ogni deliverable

Le attività previste nella fornitura consistono in una comparazione in termini di fattibilità tra il *buy, riuso, make, open source, mista*, sulla base delle due forniture precedenti, secondo quanto descritto nel paragrafo 1.1.4 Descrizione della proposta – Approccio metodologico per l’approvvigionamento.

In funzione dell’esito dell’indagine, questa fornitura comprenderà le attività per la redazione della documentazione necessaria per l’acquisizione, Capitolato in caso di opzione Buy, altra documentazione per il riuso o altro.

3.3.5. Costi della fornitura

<i>Elementi di costo</i>	<i>Importo preventivato</i>
Supporto specialistico direzionale	€ 20.589,00
TOTALE	€ 20.589,00

3.3.6. Composizione dei costi della fornitura

Elementi di costo	Importo preventivato
Figure Professionali	€ 20.589,00
Servizi a misura	€ 0,00
Acquisti dedicati	€ 0,00
Strumenti a supporto	€ 0,00
TOTALE	€ 20.589,00

3.3.7. Dettaglio figure professionali

<i>Servizio IT</i>	<i>Figura Professionale</i>	<i>N° gg/u previsti</i>	<i>Tariffa Professionale (€)</i>	<i>Importo Preventivato (€)</i>
Supporto specialistico direzionale	Analista di business	16	404	6.464,00
Supporto specialistico direzionale	Progettista	6	478	2.868,00
Supporto specialistico direzionale	Architetto	7	527	3.689,00
Supporto specialistico direzionale	Demand manager	16	473	7.568,00
	TOTALE impegno	45		20.589,00

Stima del volume di software

N.a

3.4. Prodotto 1 “Approvvigionamento del sistema ai sensi dell'art 68 CAD” – Fornitura 4: Acquisizione della soluzione e di attività complementari (Plafond)

3.4.1. Responsabile della fornitura

Cfr. Par.1.3.1

3.4.2. Timing di durata

Cfr. Par. 5

3.4.3. Timing di monitoraggio

Cfr. Par.1.3.5

3.4.4. Deliverable: milestone del progetto

Approvvigionamento della migliore soluzione individuata.

3.4.5. Attività per ogni deliverable

Sulla base dei risultati della valutazione comparativa ai sensi dell'art- 68 CAD, saranno intraprese le conseguenti attività per l'approvvigionamento della migliore soluzione (contrattualizzazione, accordi, ecc).

La fornitura comprende l'importo stimato destinato all'eventuale acquisizione da mercato di una soluzione base nel caso in cui l'esito della fase precedente conduca all'opzione "Buy"; nel caso in cui l'opzione perseguita sia quella del riuso semplice, l'importo previsto come "acquisto dedicato" all'interno di questa fornitura potrà essere allocato alla realizzazione delle personalizzazioni e integrazioni necessarie.

3.4.6. Costi della fornitura

<i>Elementi di costo</i>	<i>Importo preventivato</i>
Altri servizi ad hoc	€ 90.000,00
TOTALE	€ 90.000,00

3.4.7. Composizione dei costi della fornitura

Elementi di costo	Importo preventivato
Servizi a misura	€ 0,00
Acquisti dedicati	€ 90.000,00
Strumenti a supporto	€ 0,00
TOTALE	€ 90.000,00

Stima del volume di software

Non avendo ancora definito né i dettagli né la soluzione tecnologica che verrà adottata, al momento non si è in grado di stimare la dimensione funzionale attendibile del software che sarà oggetto della presente fornitura.

4. ATTIVITA' DI FORMAZIONE

Il servizio non prevede attività di formazione.

5. DURATA E CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ

Macro attività e tempistiche per la gestione del progetto.

Si precisa che il cronoprogramma sotto indicato è determinato dall'esigenza del Committente per il raggiungimento di alcuni obiettivi strategici. Pertanto al fine di rispettare gli obiettivi posti i tempi di realizzazione del progetto sono stati estremamente ridotti.

Si specifica che la confidenza sul rispetto delle tempistiche è sufficientemente alta fino alla fornitura 3 del prodotto 1 del progetto. Per le fasi successive le stime dei tempi si basano sull'ipotesi che non emergano particolari criticità o inconvenienti, anche di tipo amministrativo. Tali stime potranno essere riviste anche sulla base delle informazioni che saranno fornite dai partecipanti all'indagine di mercato e alla eventuale gara.

Attività	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8
P1 - Fornitura 1 – Requisiti funzionali, non funzionali e non funzionali di tipo legale								
P1 - Fornitura 2 – Specifiche tecniche per gli interfacciamenti con sistemi esterni								
P1 - Fornitura 3 – Valutazione comparativa tecnico economica ai sensi dell'art. 68 del CAD e documentazione per l'acquisto								
P1- Fornitura 4 – Acquisizione della soluzione e di attività complementari (Plafond)								

(*) tempistiche da definire in base al completamento della valutazione comparativa di tipo tecnico ed economico ai sensi dell'art. 68 del CAD (Prodotto 3).

In seguito all'affidamento delle attività, il cronoprogramma verrà aggiornato e dettagliato, rispetto alle date di consegna delle diverse forniture nonché alle modalità di test utente e di accettazione dei rilasci (della durata di almeno 15 giorni dopo la messa in esercizio), attraverso il "Piano delle consegne". Tale Piano verrà condiviso contestualmente alla comunicazione di avvio delle attività oggetto della presente PTE.

Si precisa, come evidenziato al par. 2.4 "Vincoli, criticità e opportunità" che la pianificazione di dettaglio potrà essere perfezionata solo dopo aver condotto una analisi più approfondita dei requisiti. Inoltre, l'avvio delle forniture successive alla 3 sono legate al completamento della valutazione comparativa di tipo tecnico ed economico ai sensi dell'art. 68 del CAD.

6. PREVENTIVO ECONOMICO

Si riporta nel seguito il prospetto relativo al preventivo per i servizi proposti:

Elenco dei prodotti	Forniture	Importo previsto
Prodotto 1 “Approvvigionamento del sistema ai sensi dell’art 68 cad”	Fornitura 1 – Requisiti funzionali, non funzionali e non funzionali di tipo legale	€ 8.247
	Fornitura 2 – Specifiche tecniche per gli interfacciamenti con sistemi esterni	€ 11.146
	Fornitura 3 – Valutazione comparativa tecnico economica ai sensi dell’art. 68 del CAD e documentazione per l’acquisto	€ 20.589
	Fornitura 4 – Acquisizione della soluzione e di attività complementari (Plafond)	€ 90.000
	TOTALE (Salvo conguaglio a fine esercizio)	€ 129.982,00

Gli importi indicati sono comprensivi degli eventuali oneri di sicurezza.

Si precisa, come evidenziato al par. 2.4 “Vincoli, criticità e opportunità”, che i valori economici sopra riportati rappresentano una macro stima dell’impegno per la realizzazione delle diverse forniture e solo dopo il maggiore approfondimento e dettaglio dei requisiti sarà possibile procedere con una revisione della PTE e una conseguente definizione più di dettaglio degli importi economici.

7. ASPETTI AMMINISTRATIVI

La presente Proposta Tecnico Economica fa riferimento alla Convenzione per gli affidamenti diretti al CSI-Piemonte per la prestazione di servizi in regime di esenzione IVA e relativi Allegati, sottoscritta il 05.02.2018 Rep. 3/2018 approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale del 29 gennaio 2018, n. mecc. 2017 064592/027 e al Disciplinare Rendicontazione e controllo dei servizi finanziati da fondi SIE affidati a CSI Piemonte nell’ambito del programma PON Metro - Asse 2: Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana.

La proposta descrive quanto ritenuto rispondente alle esigenze della Città di Torino; tuttavia, come di consueto, il CSI è a disposizione per integrare o mettere a punto i contenuti della proposta a fronte di necessità non ancora definite al momento della sua stesura.

7.1. Valorizzazione dei servizi

Per i servizi oggetto della presente proposta si applica il regime di esenzione IVA, in coerenza con la dichiarazione del possesso dei requisiti previsti per l’applicazione del regime di esenzione IVA di Città di Torino.

I volumi indicati nella proposta rappresentano una stima delle attività previste e concordate con il Cliente; la valorizzazione economica è di conseguenza da intendersi come preventivo di spesa che riflette la previsione dei costi reali delle prestazioni offerte, comunque suscettibile di variazioni a consuntivo.

L'avanzamento delle attività nonché il relativo andamento dei costi saranno monitorati secondo quanto previsto dalla Convenzione e al Disciplinare Rendicontazione e controllo dei servizi finanziati da fondi SIE affidati a CSI Piemonte nell'ambito del programma PON Metro - Asse 2: Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana.

L'avvio delle attività avverrà a seguito di ricezione da parte del CSI di comunicazione di affidamento da parte della Città di Torino.

Il CSI si impegna ad erogare il servizio per il periodo richiesto, a meno di revoca formale dell'affidamento e/o disdetta del servizio adeguatamente motivata da parte della Città di Torino, comunicata formalmente con 60 giorni di anticipo rispetto al termine indicato per l'interruzione dello stesso.

In ogni caso, il CSI avrà diritto al pagamento delle spese sostenute per le prestazioni eseguite e/o in corso di esecuzione, ivi compresi gli oneri residui per investimenti agli stessi dedicati.

7.2. Condizioni Generali

Restano valide e si intendono qui richiamate tutte le condizioni previste nella Convenzione se non in contrasto con quanto di seguito indicato.

Validità proposta: 90 giorni dalla data di invio. Dopo tale periodo, nel caso l'Ente non abbia ancora accettato la presente proposta, la stessa perderà di efficacia e il CSI Piemonte provvederà a riformularne una nuova.

Durata del servizio: Come indicato al paragrafo 5 della presente PTE.

Fatturazione: A seguito della firma da parte delle strutture interessate della dichiarazione di fine attività, e come da flussi finanziari previsti dall'Autorità di Gestione del PON Metro e dalle Modalità di rendicontazione dei costi previste dal Disciplinare approvato con Deliberazione della Giunta Comunale num. mecc. 2017 02789/027 del 18/7/2017

Pagamento: 60 gg data fattura.



Asse 2: Sostenibilità dei servizi e della mobilità urbana
Azione: Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city
Area Tematica 2.2: Mobilità sostenibile
Azione 2.2.1: Piattaforma permessi e ordinanze di viabilità
Progetto TO 2.2.1A Realizzazione di una piattaforma per la gestione integrata dei diritti di mobilità delle persone e delle merci

SISTEMA INFORMATIVO DELLA CITTÀ DI TORINO

PROPOSTA TECNICO ECONOMICA DI SVILUPPO

Piattaforma per la gestione integrata dei permessi di viabilità

Articolazione costi dei servizi finanziati da fondi SIE



CITTA' DI TORINO



CITTA' DI TORINO
PROPOSTA TECNICO ECONOMICA
DI SVILUPPO
Piattaforma permessi di viabilità – Fase 1

Pag. 2 di 2

Articolazione costi dei servizi finanziati da fondi SIE

<i>Codice spesa</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Importo (€)</i>
99	Personale dipendente Enti in House	€ 17.550,00
98	Costi forfettizzati e spese generali (15%)	€ 2.632,00
98	Servizi Esterni (compresi lavori)	€ 109.800,00
	TOTALE	€ 129.982,00

