



CONVENZIONE

RELATIVA AL FINANZIAMENTO CONCESSO DAL DIPARTIMENTO PER LA TRASFORMAZIONE DIGITALE PER IL PROGETTO “MAAS4CAMPANIA”- CUP: B25E23014290006 - 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 Campania, Soggetto Attuatore del Progetto "MAAS4CAMPANIA", 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) il verbale del Comitato Tecnico del 21 dicembre 2023 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 Campania, per un importo totale pari ad euro 2.300.000,00 (duemilionitrecentomila/00) per il progetto "MaaS4Campania";
- h) la nota del Responsabile del procedimento del 22 dicembre 2023 con la quale si richiede alla Regione Campania la trasmissione della versione definitiva del Piano Operativo ai sensi dell'art. 11 dell'Avviso;
- i) la nota trasmessa formalmente a mezzo pec 10 gennaio 2024 con cui la Regione Campania ha inoltrato il Piano Operativo del Progetto "MaaS4Campania", 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;
- l) il decreto n. 7/2024- PNRR dell'11 gennaio 2024 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 Campania** (di seguito Soggetto Attuatore) con sede in via S. Lucia n 81, C.F. 80011990636, in persona del Dott. Massimo Bisogno, Responsabile dell'Ufficio Speciale per la Crescita e la Transizione Digitale della Regione Campania, giusti poteri di firma con deliberazione di Giunta Regionale n. 297 del 25 maggio 2023;

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 "MaaS4Campania", 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 "MAAS4CAMPANIA 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. 31409, intestato a Regione Campania, presso la Sezione Provinciale di Napoli della Banca d'Italia, avente il seguente IBAN: IT50V0100003245425300031409.
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 "MAAS4CAMPANIA" 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 “MAAS4CAMPANIA”–CUP:B25E23014290006, 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, dott. Massimo Bisogno, Responsabile dell'Ufficio Speciale per la Crescita e la Transizione Digitale della Regione Campania.

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

La Regione Campania
Responsabile dell'Ufficio Speciale
per la Crescita e la Transizione Digitale
Dott. Massimo Bisogno



PNRR Missione 1 – Componente 1 – Asse 1 Investimento 1.4.6.
“MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY”
MAAS4ITALY – 7 TERRITORI

Progetto MaaS4Campania
PIANO OPERATIVO

Indice

Indice 1

1. Introduzione	2
2. Descrizione del progetto	4
2.1. Obiettivi del progetto	4
2.2. Stato del sistema dei trasporti in ottica MaaS	4
2.2.1. Piano regionale / provinciale del trasporto	5
2.2.2. Esperienza maturata nell’ambito MaaS	6
2.2.3. Stato di avanzamento del Regional Access Point (“RAP”)	6
2.2.4. Modalità di integrazione delle piattaforme di vendita	8
2.2.5. Utilizzo dei fondi per lo sviluppo del sistema dei trasporti	9
2.3. Area in cui verrà effettuata la sperimentazione	9
2.4. Scenario architettonico	11
2.5. Attori coinvolti	13
2.5.1. Operatori di servizi di trasporto e mobilità	13
2.5.2. Operatori di servizi Maas (“Maas Operator”)	15
2.5.3. Utenti	15
2.5.4. Altri soggetti coinvolti	16
2.6. Servizi da rendere disponibili ai cittadini	16
2.7. Modelli di business	17
2.8. Replicabilità e scalabilità del progetto	18
2.9. Valore aggiunto del progetto e innovazione	18
3. Modalità operative	19
3.1. Modello di governance	19
3.2. Modalità organizzative e strumenti di monitoraggio degli obiettivi	20
3.3. Modalità Ascolto dell’utente	20
3.4. Valutazione degli impatti	20
3.5. Rispetto dei principi trasversali	21
4. Piano progettuale	22
4.1. Descrizione delle fasi e delle attività di progetto	22
4.2. Dettaglio Integrazione	24
4.2.1. Integrazione Operatori di trasporto e Mobilità (Rif. WP 3)	24
4.2.2. Integrazione MaaS Operator (Rif. WP 2)	26
4.3. Cronoprogramma delle attività	27
4.4. Piano spese	28
4.5. Partecipazione a progetti / programmi europei in corso	30

1. Introduzione

Il Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale (MITD) con il supporto del Dipartimento per la trasformazione digitale (DTD) della Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), nel corso del 2021 ha avviato l'attuazione del sub-Investimento 1.4.6 del PNRR “Mobility as a Service for Italy” di seguito anche “MaaS for Italy”, all'interno della Missione 1 - Componente 1 del PNRR, finanziato dall'Unione europea nel contesto dell'iniziativa Next Generation EU, per lo sviluppo di nuovi servizi alla mobilità, basati sull'adozione di paradigmi della “Mobilità come servizio” (di seguito “MaaS – Mobility as a Service”). A seguito dell'indizione dell'Avviso Pubblico per la presentazione di Proposte di intervento a valere sulla già menzionata iniziativa “MaaS for Italy” a cura del Dipartimento della Trasformazione Digitale, la Regione Campania ha presentato la propria domanda di partecipazione, collocandosi in posizione utile per essere selezionata come Regione coinvolta nella sperimentazione. La Milestone dell'investimento pertinente con l'avviso in oggetto è la seguente:

- **MICI-23: T1 2025. Soluzioni di mobilità come servizio – Milestone 2 (M2)** – Estendere l'esperienza maturata nella fase 1 ad altri sette progetti pilota volti a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio in sette ulteriori territori. Questa Milestone va completata entro il 2025.

Gli stessi Ministeri e Dipartimenti coinvolti hanno messo a disposizione indirizzi e linee guida per esplicitare gli obiettivi e le finalità della sperimentazione MaaS4Italy, cui ci si è attenuti nella stesura del Piano Operativo.

La Regione Campania aderisce alle regole di governance del progetto nazionale, ed in particolare alle regole di monitoraggio, nonché assume l'impegno a porre in atto nel progetto pilota le azioni condivise con i Gruppi di Lavoro (GdL), a cui si impegna fin d'ora a partecipare attivamente.

Il progetto MaaS4Campania della Regione Campania, la quale ha seguito attivamente quanto svolto nella città di Napoli, farà tesoro della esperienza maturata nell'ambito della prima sperimentazione sulle città pilota.

Inoltre, il progetto si inserisce in uno scenario territoriale nel quale è presente da oltre 20 anni l'integrazione tariffaria nel Trasporto Pubblico Locale (TPL), la cui gestione è istituzionalmente affidata al Consorzio UnicoCampania (L.R. 3/2002 art.7 c. 4bis). In tale contesto sono stati già realizzati importanti investimenti in strumenti tecnologici anche a supporto delle informazioni sulla mobilità e della vendita digitale dei servizi di TPL. Il progetto intende inserirsi nell'ambito della sperimentazione nazionale MaaS4Italy allo scopo di testare le funzionalità del DS&SRF, verificare l'utilità dello stesso come facilitatore per l'emergere e il diffondersi di servizi MaaS e, così, creare un ambiente di sperimentazione reale dei servizi erogati in modalità MaaS. Tali servizi, presentati agli utenti finali dai MaaS Operator previsti nel progetto, saranno fruibili attraverso il DS&SRF, alimentato dal NAP che a sua volta recepisce le informazioni raccolte a livello locale dal RAP.

Nel caso campano tali informazioni erano già presenti nel Sistema di Monitoraggio Regionale (SMR), nato con l'obiettivo di monitorare la flotta dei mezzi pubblici regionali. A questo sistema è stata aggiunta la componente RAP per assolvere alle funzioni di trasmissione delle informazioni al NAP. Attualmente il RAP campano trasmette al NAP i dati statici in formato NeTEx, e, nell'ambito del progetto MaaS4Campania, verrà ulteriormente evoluto per effettuare la trasmissione dei dati dinamici tramite il protocollo SIRI. Tutti gli sviluppi del progetto locale avverranno in coerenza con le linee guida del progetto nazionale

L'obiettivo è quello di consentire agli utenti dell'area della Campania di fruire agevolmente di un servizio di mobilità percepito come offerta unitaria e integrata, di più modalità con operatori pubblici e privati.

Il progetto prevede di valorizzare gli investimenti regionali sfruttando gli strumenti tecnologici già esistenti con il duplice scopo di:

- a) alimentare tramite il Regional Access Point (RAP) in maniera strutturata e sostenibile il National Access Point (NAP – con cui il DS&SRF è nativamente integrato), di cui al Regolamento UE 1926/2017, con dati, statici e dinamici, relativi agli Operatori coinvolti nel progetto;
- b) esporre l'offerta tariffaria destinata al MaaS sul NAP tramite i protocolli standard;
- c) esporre sul DS&SRF l'accesso alla piattaforma di vendita denominata Sistema di Vendita Regionale (SVR), già implementato e funzionante, con i relativi accordi commerciali;

Le piattaforme regionali saranno estese allo scopo di integrare gli operatori di mobilità attualmente non presenti, attraverso l'implementazione di nuove funzionalità e la creazione di livelli di interoperabilità che consentiranno la gestione dei servizi da parte di più soggetti non necessariamente appartenenti al mondo della mobilità.

Alcuni esempi concreti che si realizzeranno in Campania con il MaaS4Campania sono: integrazione Artecard (visita ai musei e luoghi della cultura come bundle per cittadini e turisti), integrazione della mobilità via mare, accordi con operatori di mercato per la ricarica elettrica delle auto, accordi con mobility manager piuttosto che con associazioni di categoria.

Nello specifico, tra le finalità del progetto MaaS4Campania si intende: migliorare l’esperienza di viaggio dell’utente, riequilibrare la distribuzione modale degli spostamenti, promuovere modalità e comportamenti energeticamente e ambientalmente più sostenibili, integrare le informazioni sulla mobilità in ottica MaaS, espandere la digitalizzazione dei servizi di trasporto e mobilità, incrementare la produttività del trasporto collettivo, rendere più equo l’accesso alla mobilità di qualità, migliorare il supporto alle fasce deboli, svantaggiate e diversamente abili di viaggiatori, favorire l’apertura e l’interazione con altri MaaS Operator.

Peculiarità della proposta, in coerenza con il progetto nazionale MaaS for Italy, sono:

- sperimentazione di un ecosistema con più MaaS operator presenti sul DS&SRF, sia locali che nazionali, che abbiano sottoscritto le regole generali di contratto nazionali (o locali), attuandone in pieno la coesistenza;
- valorizzazione della più che ventennale integrazione tariffaria del TPL regionale, estendendone il perimetro degli operatori coinvolti;
- sinergia con gli importanti investimenti tecnologici regionali già realizzati e in espansione, anche in ottica di scalabilità, riuso e sostenibilità a lungo termine;
- integrazione nel sistema nazionale di MaaS for Italy al fine di permettere un servizio di mobilità trans-regionale evoluto in co-progettazione tra MaaS4Campania e MaaS4Italy, partecipando proattivamente a tavoli e gruppi di lavoro nazionali, anche in ottica di continua collaborazione con gli altri progetti pilota previsti.

Per la realizzazione dell’ecosistema MaaS il progetto ha utilizzato come riferimento, in uno con le fonti normative regionali esistenti, 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.
- Recovery and Resilience Facility Operation arrangements between the European Commission and Italy (22/12/21).

La Regione Campania e gli stakeholder coinvolti nel progetto dichiarano quindi:

- di aver preso atto delle indicazioni fornite nei documenti sopra citati;
- che il piano operativo rispetta tali indicazioni, avendo presente anche le caratteristiche normative, contrattuali e tecnologiche esistenti nella realtà della Campania ed evidenziate nel presente documento;
- che il piano operativo e il progetto pilota 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.

Per completezza di trattazione e, allo stesso tempo, per trasparenza, pur non rientrando nell’ambito del progetto e, quindi, nell’attuazione del MaaS for Italy, nel seguito (par 2.2) saranno evidenziati i tratti salienti dell’operatività ordinaria del Consorzio UnicoCampania, che sono pienamente compatibili con gli stessi documenti di riferimento, già citati, del MaaS for Italy.

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”.

In quanto soggetto attuatore, la Regione Campania 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 tavolo scientifico specificamente costituito per coordinare le sperimentazioni.

2. Descrizione del progetto

Il progetto Maas4Campania si propone di migliorare la user experience del viaggiatore sul territorio regionale attraverso la creazione di servizi di pianificazione ed esecuzione del viaggio accedendo all’offerta complessiva collegata al MaaS.

Pertanto, l’obiettivo di Regione Campania è di realizzare concretamente il concetto di “mobilità come servizio”; per chiarire questo concetto proviamo a dare un esempio: un cittadino vuole acquistare i biglietti per andare ad un evento culturale e comporre anche le modalità con cui arrivare presso la struttura. L’idea di “mobilità come servizio” è di integrare l’acquisto del biglietto per l’evento culturale, con la possibilità di individuare un parcheggio dove lasciare l’auto, poterla ricaricare, utilizzare il mezzo pubblico per arrivare all’evento, prenotare un taxi per rientrare al parcheggio e quindi chiudere la sua mobility experience avendo utilizzato un unico strumento digitale.

2.1. Obiettivi del progetto

La Regione Campania si impegna a seguire quanto previsto nella milestone *MICI-23*, del *Recovery and Resilience Facility Operation arrangements between the European Commission and Italy (22/12/21)*, che viene riportata di seguito integralmente:

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 Sostenibile (MIMS) in collaboration with universities.

Timeline for completion

Q1 2025

2.2. Stato del sistema dei trasporti in ottica MaaS

La Regione Campania si estende su una superficie totale di 13.670,95 km² su cui sono distribuiti 550 comuni, alcuni dei quali caratterizzati dalla più alta densità di popolazione d’Europa per metro quadrato. Il territorio si distribuisce in senso longitudinale, affacciandosi sul Mar Tirreno per mezzo di una serie di belle costiere, molto apprezzate, insieme alle isole, dai turisti di tutto il mondo nonché da zone montane, in alcuni casi particolarmente impervie da raggiungere.

Relativamente alla sola rete di trasporto pubblico locale, essa permette lo sviluppo di 18 milioni di treni km anno, con 2.200 treni/giorno, e oltre 130 milioni di bus km anno, con più di 24.000 bus/giorno, facendo viaggiare oltre 1,5 milioni di passeggeri/giorno.

In particolare, considerando la sola distribuzione delle linee di comunicazione ferroviarie, essa è caratterizzata da 1.205 km di binari: 933 delle Ferrovie dello Stato, dei quali 427 di interesse locale e 506 di interesse nazionale e circa 272 di ferrovie concesse o in gestione governativa (di cui 70 km a doppio binario). Quest’ultimo dato rappresenta l’8 per cento del totale nazionale (che ammonta a 3.527 km). Ma ancor più significativo è il numero di passeggeri trasportati: sui circa 272 km di binari di ferrovie concesse o in gestione governativa, infatti, transitano ogni anno circa 50 milioni di viaggiatori, ossia circa 1/3 del totale nazionale che ammonta a 150 milioni di passeggeri.

In merito all’integrazione di tali servizi, la Regione Campania, da oltre 20 anni, in virtù della Legge Regionale 3/2002, ha istituito l’integrazione tariffaria del TPL regionale con l’introduzione del titolo integrato. In particolare, il Consorzio UnicoCampania, svolge, sempre in virtù dell’art.7 c. 4bis della citata L.R., il ruolo di ente gestore dell’integrazione tariffaria regionale. In ossequio a tale funzione gestisce l’intera filiera della bigliettazione, fino alla

vendita, del titolo integrato UNICOCAMPANIA, titolo fondante del sistema tariffario del TPL nella Regione Campania (art.2 c. 1b).

Per decisione dei Consorziati, fissata nel Regolamento consortile, il Consorzio gestisce, altresì, l'intera filiera della bigliettazione, fino alla vendita, anche dei titoli aziendali delle Aziende consorziate.

La stessa L.R. attribuisce, poi, a UnicoCampania la gestione delle agevolazioni tariffarie a favore di particolari fasce di utenti, anche qui per l'intera filiera interessata.

Per lo svolgimento di tali funzioni la Regione Campania ha acquistato e sviluppato, a diretto beneficio delle Aziende di TPL e, quindi, degli utenti, gli asset tecnologici che ha affidato a UnicoCampania, nell'ottica della coerenza di gestione e in ossequio al principio dell'integrazione tariffaria.

Gli asset tecnologici Sistema di Monitoraggio e Sistema di Vendita Regionale, già attivi in Regione Campania, permettono la completa integrazione tariffaria nel settore del TPL, già realizzata a livello tecnologico e funzionale per oltre il 95% del TPL regionale.

Il progetto che si intende realizzare agisce in continuità con gli interventi già realizzati, al fine di completarli e migliorarli. In primis fornendo al NAP le informazioni NeTEx degli operatori regionali di TPL non coinvolti nel MaaS4Naples, coinvolgendo gli operatori del trasporto ferroviario nazionale come Trenitalia ed Italo, nonché ulteriori operatori marittimi attivi in ambito regionale, integrando servizi di mobilità dolce e nuovi servizi di sosta. MaaS4Campania, rispetto a quanto già fatto nel progetto MaaS4Naples, estenderà i servizi già implementati su tutto il territorio campano, aggiungendo anche nuovi servizi quali la prenotazione e ricarica dei veicoli elettrici, l'acquisto di titoli per favorire la fruizione del territorio attraverso iniziative culturali e con i veicoli destinati alla mobilità delle persone diversamente abili.

2.2.1. Piano regionale / provinciale del trasporto

La Regione Campania ha approvato il “Piano Regionale del Trasporto” con Legge Regionale N°3 del 9/03/2022 e s.m.i.

Il nuovo piano si pone i seguenti obiettivi:

- assicurare la migliore accessibilità e fruibilità del territorio regionale, anche in funzione delle relazioni con le regioni contermini e dei collegamenti con il territorio nazionale e dell'Unione Europea e con i paesi del Mediterraneo;
- realizzare, sostenere e sviluppare un sistema integrato ed equilibrato di mobilità in cui le diverse modalità di trasporto vengono utilizzate attraverso nodi di interscambio che integrino gli orari e le tariffe;
- favorire lo sviluppo del sistema dei trasporti della regione, il riequilibrio della ripartizione modale attraverso il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico, contribuendo così alla riduzione della congestione, dell'inquinamento e dell'incidentalità;
- incentivare, nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, il superamento degli assetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità mediante l'espletamento di procedure concorsuali per la scelta del gestore, in modo da acquisire una maggiore efficacia, efficienza e qualità, intese sia come più adeguata risposta alla domanda di mobilità, sia come più favorevole rapporto tra i costi e i benefici nella produzione dei servizi;
- ottimizzare gli investimenti nelle infrastrutture e nei mezzi di trasporto;
- raggiungere una maggiore qualità ambientale, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti ed il rumore derivanti dalle attività di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e Giunta Regionale della Campania migliorando la sicurezza della circolazione, in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie in materia;
- favorire lo sviluppo di modelli organizzativi e finanziari congruenti con i programmi di intervento e di politica dei trasporti di interesse regionale e locale;
- favorire l'organizzazione del trasporto merci, seguendo criteri di economicità e funzionalità riferiti alle esigenze di sviluppo delle attività produttive e commerciali;
- promuovere e operare la diffusione della cultura della mobilità sostenibile, incentivando lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione tecnologica e gestionale applicata ai trasporti sia collettivi sia individuali;
- promuovere la concertazione con l'Unione Europea, lo Stato e gli Enti locali, nelle sedi appositamente istituite, al fine di favorire la loro partecipazione ai processi decisionali;

- individuare i livelli di governo del trasporto pubblico mediante il conferimento agli Enti locali di tutte le funzioni che non richiedono l'esercizio unitario su base regionale, nel rispetto dei principi di sussidiarietà, adeguatezza, responsabilità ed unicità dell'Amministrazione;
- promuovere la separazione tra le funzioni di amministrazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico.

2.2.2. Esperienza maturata nell'ambito MaaS

La Regione Campania ha partecipato attivamente al progetto della città metropolitana di Napoli “MaaS4Naples” prendendo parte al comitato guida costituito per definire le linee guida e strategiche di progetto, verificare i contenuti e il rispetto delle milestone di progetto. Tale partecipazione si affianca al percorso già intrapreso dalla Regione Campania che, con il programma “Servizi Digitali per i trasporti - Intelligent Transport System (ITS)”, finanziato in ultimo con la D.G.R. 132 del 22/03/2022, ha individuato i seguenti interventi:

- Acquisto di strumenti per la digitalizzazione delle aziende di TPL regionali quali kit di bordo ed emittitrici;
- il progetto “Evoluzione del Sistema di Vendita Regionale e del Sistema di Monitoraggio Regionale e predisposizione della piattaforma in logica MaaS”, che ha previsto l'implementazione di una piattaforma digitale MaaS che consente alla Regione Campania, nel ruolo di coordinatore e controllore del servizio di mobilità nell'intero bacino regionale, di mettere a disposizione un insieme di funzionalità, come la gestione dell'offerta MaaS, piuttosto che l'infomobilità, che l'acquisto di titoli di viaggio, raggiungendo un'offerta di servizi MaaS, di livello 2.

Tali funzionalità permettono di offrire un punto di accesso aperto e trasparente ai servizi nazionali e agli operatori commerciali accreditati che partecipano alla costruzione dell'ecosistema MaaS.

Oltre alle esperienze già maturate in ambito MaaS, con le D.G.R. 254 del 10/05/2023, la Regione ha programmato la realizzazione di ulteriori interventi per il potenziamento e l'evoluzione della digitalizzazione dell'ITS, con l'obiettivo di consolidare e potenziare la propria infrastruttura tecnologica sia da un punto di vista dell'architettura fisica che delle soluzioni tecnologiche con un conseguente miglioramento e ampliamento dei servizi MaaS erogati per il TPL.

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

REFERENTE

Il referente per la piattaforma del RAP è il dottor Massimo Bisogno.

PRESENZA DI FONDI DEDICATI PER LA REALIZZAZIONE DEL RAP

Con la deliberazione n. 270 del 01/06/2022 la Giunta Regionale ha disposto l'acquisizione di risorse POR FESR 2014/2020 per euro 15.000.000,00 – INTERVENTI NELL'AMBITO DEL TRASPORTO DIGITALE (COPERTURA EX ART. 242, CO. 3, DL34/2020)”, la cui titolarità gestionale è assegnata all'Ufficio Speciale per la Crescita e la Transizione digitale – codice 60.11.00.

STATO AVANZAMENTO LAVORI

La piattaforma è già operativa dal mese di maggio 2023 ed invia già dati al NAP. Il RAP campano si inserisce all'interno dell'architettura software regionale dedicata ai trasporti. La piattaforma, operativa da alcuni anni, oltre alle funzionalità previste dal RAP come inteso nel contesto MaaS, consente alle aziende di TPL anche la gestione di altre funzionalità peculiari del mondo trasporti, quali la digitalizzazione, pianificazione e aggiornamento della rete TPL.

PRESENZA DI MECCANISMI DI ALLACCIO AUTOMATICO DEL RAP AL NAP PER L'INVIO DEI DATASET

La piattaforma archivia tutti i dati in un database secondo lo standard internazionale **Transmodel** e permette l'esportazione del servizio TPL, per singola azienda, in formato **NeTEx Profilo Italiano Livello 1 e 2**.

I file NeTEx esportati sono automaticamente trasferiti al RAP regionale. Il RAP provvede a pubblicare i suddetti file NeTEx secondo i protocolli di comunicazione definiti nelle relative specifiche ministeriali. Sul RAP, e a cascata sul NAP, sono, quindi, pubblicati file NeTEx di tutte le aziende TPL (gomma, ferro e navigazione), che operano con un contratto di servizio regionale. Nell'ambito del progetto MaaS4Campania la Regione provvederà ad implementare anche l'invio dei dataset NeTEx di livello successivo, come richiesto dal progetto nazionale.

La piattaforma è dotata di un modulo di monitoraggio dei mezzi e certificazione del servizio (centrale AVM) che riceve in tempo reale i messaggi di localizzazione e transito alle fermate da tutta la flotta TPL regionale. Questi messaggi saranno trasferiti in formato **SIRI 2.0** verso la piattaforma nazionale mediante la modalità di colloquio prevista dai protocolli.

TRADUZIONE PROTOCOLLI NON STANDARD IN FORMATO NeTeX e SIRI per il NAP/DS&SRF

Se un'azienda ha dati in formato GTFS, può caricarli sulla piattaforma regionale, che provvede alla standardizzazione ed esportazione in formato NeTeX per il RAP/NAP.

Se un'azienda ha dati anche parziali in formato Excel, può caricarli nella piattaforma, effettuare l'inserimento di quelli mancanti ed esportare il servizio in formato NeTeX per il RAP/NAP.

Se un'azienda non ha disponibili dati in formato digitale, può utilizzare l'interfaccia utente della piattaforma per creare sia la rete che il servizio Tpl ed esportarlo in formato NeTeX per il RAP/NAP.

Per quanto riguarda la traduzione in formato SIRI di protocolli non standard, l'interazione con gli operatori coinvolti permetterà di definire le modalità più opportune.

CONVENZIONE CON IL CCISS PER L'INVIO DEI DATI al NAP

In data 8/05/2023 la Regione Campania ha sottoscritto la “Convenzione per l'interscambio di informazioni sulla mobilità multimodale delle persone” con il MIT. A seguito della sottoscrizione della convenzione la Regione, effettuati i dovuti allineamenti iniziali, provvede a mandare in maniera sistematica i file in formato NeTeX Profilo Italiano Livello 1 e 2 che sono stati validati positivamente.

Di seguito un elenco degli operatori che verranno coinvolti, specificando che, per quelli già coinvolti nel progetto MaaS4Naples, verranno quanto meno ampliati gli ambiti territoriali di riferimento, e quindi i servizi offerti.

Nome Operatore	Data prevista digitalizzazione pagamenti	Data prevista di ricezione dati in formato NeTeX/SIRI da parte del NAP
A.N.M. S.p.A.	Pagamenti digitali attivi da novembre 2021	Già attivo NeTeX / Da definire SIRI
ENTE AUTONOMO VOLTURNO S.R.L.	Pagamenti digitali attivi da novembre 2021	Già attivo NeTeX / Da definire SIRI
AIR CAMPANIA S.R.L.	Pagamenti digitali attivi da novembre 2021	Già attivo NeTeX / Da definire SIRI
SICUREZZA TRASPORTI AUTOLINEE - SITA SUD S.r.l.	Pagamenti digitali attivi da novembre 2021	Già attivo NeTeX / Da definire SIRI
CO.SA.T. Società Consortile a.r.l.	Pagamenti digitali attivi da novembre 2021	Già attivo NeTeX / Da definire SIRI
Consorzio CIAV	Pagamenti digitali attivi da novembre 2021	Da definire
DAV S.r.l.	Pagamenti digitali attivi da novembre 2021	Da definire
Trotta Bus Services S.p.A.	Pagamenti digitali attivi da novembre 2021	Da definire
A.B.C.D. Mobilità Società Consortile a.r.l.	Pagamenti digitali attivi da novembre 2021	Da definire
Autolinee Eredi Arturo Lamanna –	Pagamenti digitali attivi da novembre	Da definire

<i>Nome Operatore</i>	<i>Data prevista digitalizzazione pagamenti</i>	<i>Data prevista di ricezione dati in formato NeTEx/SIRI da parte del NAP</i>
S.n.c.	2021	
Francesco E Giuseppe Mansi – S.r.l.	Pagamenti digitali attivi da novembre 2021	Da definire
Caremar S.p.A.	Pagamenti attivabili prima dell’inizio della sperimentazione	Da definire
AliLauro S.p.A.	Pagamenti digitali attivabili dal mese di dicembre 2023	Già attivo NeTEx / Da definire SIRI
Medmar Navi S.p.A.	Pagamenti attivabili prima dell’inizio della sperimentazione	Da definire
GESCAB S.R.L.	Pagamenti attivabili prima dell’inizio della sperimentazione	Da definire
SNAV S. p. A.	Pagamenti attivabili prima dell’inizio della sperimentazione	Da definire
Lime	Da definire	Da definire
Amicar	Da definire	Da definire
Be Charge	Da definire	Da definire
GE.S.A.C.	Da definire	Da definire

2.2.4. Modalità di integrazione delle piattaforme di vendita

In relazione al trasporto pubblico locale, le aziende che operano in Campania non hanno autonome piattaforme di vendita. Infatti, l’ecosistema campano è dotato di un’unica piattaforma di emissione e vendita di tutti i titoli di viaggio (aziendali e integrati), che è il Sistema di Vendita Regionale gestito dal Consorzio UnicoCampania, a cui sono agganciate tutte le app di vendita, anche nella configurazione di MaaS Operator, quale che sia il supporto utilizzato. In chiave MaaS il collegamento è effettuato, e sarà effettuato, con il sistema centrale di emissione dei titoli digitali, a vantaggio delle App, qui identificate come MaaS Operator.

Questa architettura, unico caso applicato in un territorio così esteso e per un numero di Aziende così ampio ed eterogeneo, permette ad ogni operatore commerciale, una volta definiti gli accordi commerciali B2B secondo condizioni uniche e omogenee (a livello locale e, a tendere, a livello nazionale), di collegarsi ad SVR per ricevere i PNR interoperabili che gli permettono di vendere titoli di viaggio utilizzando i propri canali digitali; allo stesso tempo, con tale architettura funzionale, si mantiene la centralità, la piena tracciabilità e il controllo di tutti i titoli emessi da SVR con una verifica costante ed incrociata degli stessi titoli, di cui ha piena contezza la piattaforma di emissione, che li ha “staccati”, e la piattaforma di vendita, che li ha venduti a terzi con un rapporto B2C.

I collegamenti tecnologici tra piattaforma di emissione/vendita sono garantiti da API tramite canali di comunicazione unici, protetti e sicuri, in coerenza con quanto definito da AGID e CNS. Tali servizi, accompagnati da adeguate funzionalità tecniche e correttamente regolamentati da condizioni generali di contratto, saranno esposti ai MaaS Operator per il tramite della piattaforma nazionale DS&SRF.

In tale ottica il progetto MaaS4Campania intende estendere tali funzionalità anche ad altri operatori di sharing, piuttosto che, come sta già avvenendo, ad operatori marittimi e culturali.

Inoltre, in riferimento agli operatori di mobilità, resta sempre nella piena discrezionalità ed autonomia delle aziende aderenti di utilizzare le funzionalità del sistema di vendita regionale, già adattato a queste funzioni, ovvero utilizzare le proprie piattaforme di vendita registrate sul DS&SRF.

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

In merito alla digitalizzazione dei sistemi e servizi del TPL la Regione Campania ha effettuato, e continua ad effettuare, importanti investimenti in tale direzione. Si citano, da ultimo, le Delibere di Giunta con le quali la Regione Campania ha avviato la realizzazione di interventi per il potenziamento e l'evoluzione della digitalizzazione dell'Intelligent Transport System Campano – ITSC – (n. 255 del 10/05/2023, finanziata con i nuovi fondi PO FESR 2021-2027, n. 254 del 10/5/2023 programmata con utilizzo di risorse a valere sul PO FESR 2014-2020). Inoltre, con Delibera di Giunta n. 132 del 22/03/2022, la Regione Campania ha definito l'atto programmatico per l'evoluzione dei sistemi ITSC predisponendoli alla logica MaaS, mediante l'implementazione di un insieme di servizi e funzionalità per il Mobility as a Service. Tutti gli asset esistenti e “da venire” saranno, logicamente, integrati nella piattaforma MaaS4Campania. Pertanto, su tale Avviso, la Regione Campania non prevede di richiedere finanziamenti destinati alla digitalizzazione dei sistemi e servizi del trasporto pubblico.

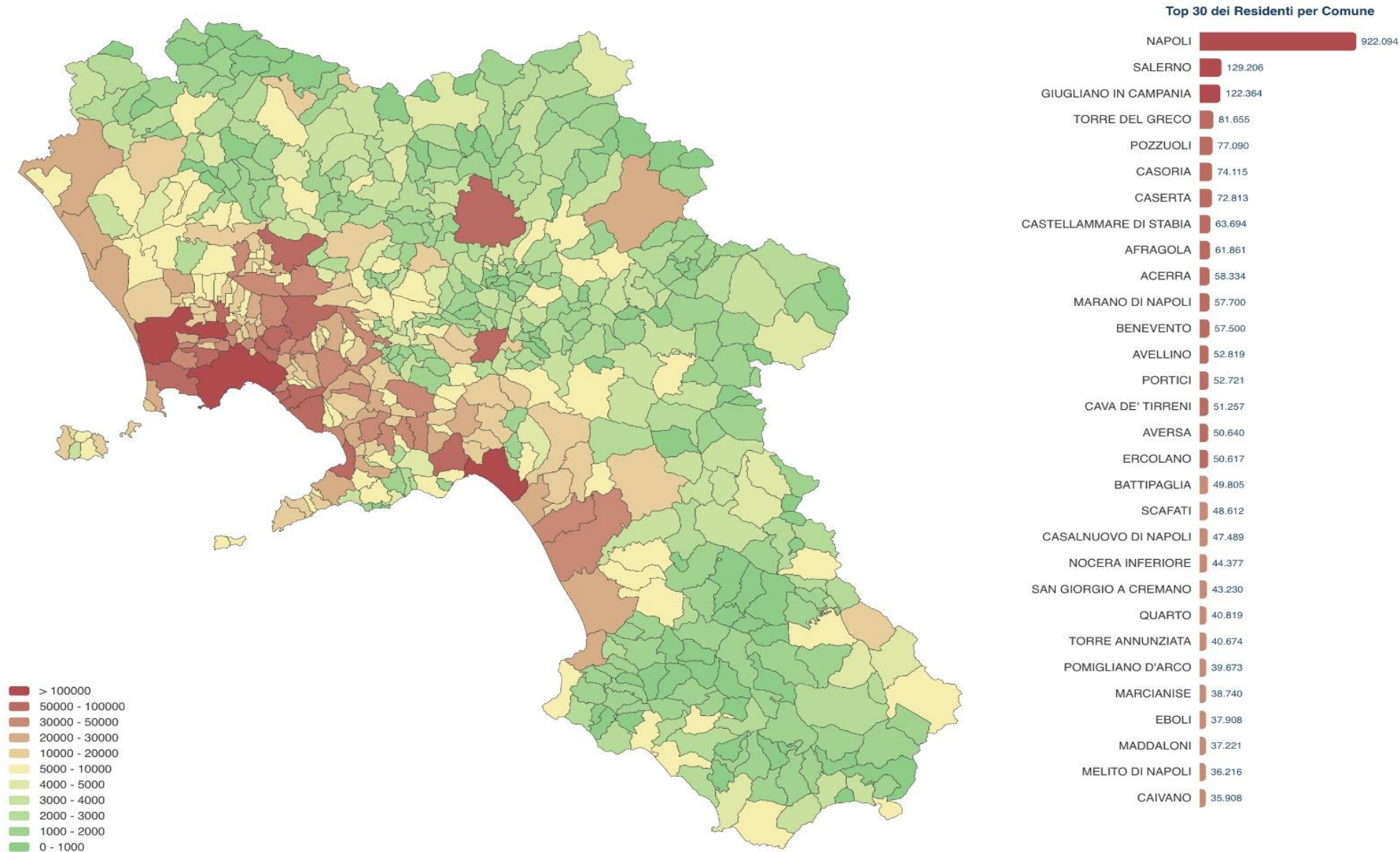
2.3. Area in cui verrà effettuata la sperimentazione

La Campania è la Regione più popolata tra quelle del meridione (con circa sei milioni di abitanti) distribuiti prevalentemente nella fascia costiera che va dall' Area Flegrea a Salerno. Dal punto di vista della mobilità, la Regione è interessata da alcuni fondamentali assi di collegamento tra il nord e il sud della penisola (ad esempio i treni dell'alta velocità), nonché tra la costa tirrenica e quella adriatica; infine, è dotata di importanti porti commerciali e turistici tra cui, in particolare, quello della Città di Napoli, il più importante del basso Tirreno. Nell'ambito dell'economia regionale il turismo riveste un ruolo fondamentale, soprattutto con riferimento alle aree costiere (Costiera Amalfitana e Sorrentina, Cilento), alle Isole ed alle zone archeologiche come, ad esempio, Pompei, tra i siti più visitati al mondo.

Al fine di portare a termine un'efficace sperimentazione dei servizi MaaS, così come descritti nelle sezioni successive, la Regione coinvolgerà Comuni e territori con le seguenti caratteristiche:

1. almeno un Comune capoluogo di provincia;
2. almeno un Comune con popolazione residente superiore a 50.000 abitanti;
3. almeno un Comune con popolazione residente tra 20.000 e 50.000 abitanti;
4. almeno un Comune con popolazione residente con meno di 20.000 abitanti;
5. siano di particolare rilevanza turistica e culturale;
6. siano collocati in contesti orografici diversificati.

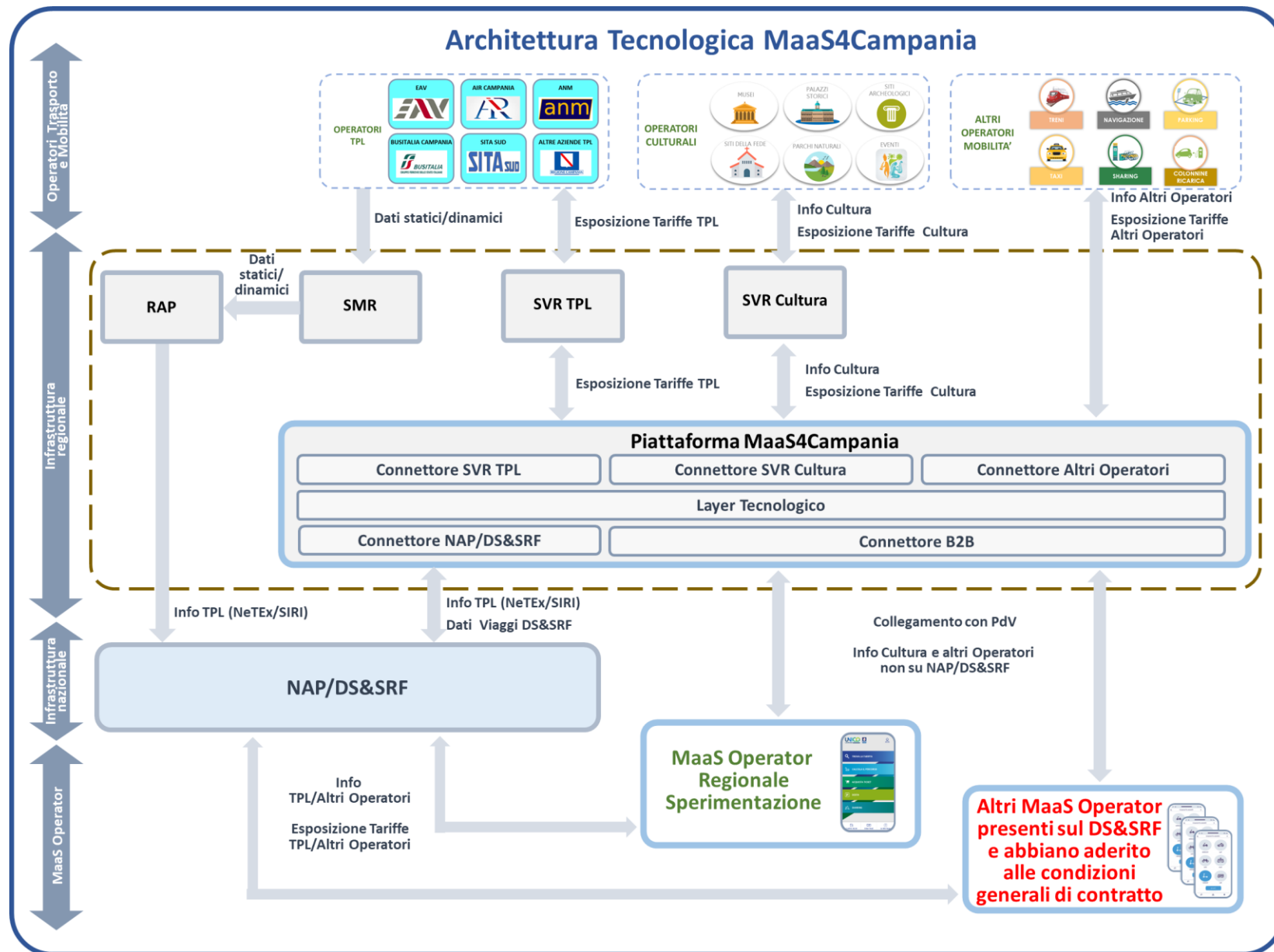
Ad ogni modo, la Regione avvierà una manifestazione d'interesse, entro i termini di inizio della sperimentazione, per cogliere l'adesione di altri territori che vogliano partecipare al MaaS4Campania, compatibilmente con il possesso dei requisiti minimi in termini di compagnie di trasporto e mobilità e loro digitalizzazione. Inoltre, sarà garantito il collegamento- tecnologico e funzionale - con l'area metropolitana della città di Napoli (con 3milioni circa di abitanti), che è risultata vincitrice del bando MaaS for Italy riservato alle città metropolitane.



2.4. Scenario architetture

Lo schema logico è organizzato in quattro ambiti:

- **Gli Operatori, di Trasporto e Mobilità ma anche Operatori turistici o di informazione**, che sono:
 - **Aziende TPL** che operano sulla base di un contratto di servizio regionale
 - **Altri Operatori Mobilità** che erogano servizi di mobilità sul territorio regionale (sharing, sosta, ricarica veicoli elettrici, taxi, treni nazionali...), compresi gli **operatori marittimi** che consentono i collegamenti con i porti della costiera, le isole del golfo ma anche tutte le altre destinazioni nazionali.
 - **Operatori Culturali** che consentono l'accesso a circa 90 luoghi della cultura regionali mediante l'Artecard venduta da SCABEC.
- **Infrastruttura Regionale:** include l'infrastruttura IT che supporta l'erogazione dei servizi previsti dal progetto MaaS4Campania. In particolare, è costituita da:
 - **SMR** (Sistema Monitoraggio Regionale) che, per la loro digitalizzazione, fornisce alle aziende TPL regionali:
 - un pianificatore del servizio TPL;
 - una centrale AVM;
 - una piattaforma di Business Intelligence.
 - **SVR TPL** (Sistema Vendita Regionale TPL) per la bigliettazione elettronica curata dal Consorzio UnicoCampania, il quale gestisce anche l'integrazione tariffaria per le Aziende del TPL.
 - **SVR Cultura** (Sistema Vendita Regionale Cultura) per la gestione della vendita dell'Artecard, anche integrata con il trasporto pubblico locale.
 - **RAP** che raccoglie i dati TPL statici/dinamici e li pubblica per il NAP.
 - **Piattaforma MaaS4Campania** che provvederà a rendere disponibili in modo aperto servizi in ottica MaaS ai MaaS Operator che partecipano al MaaS for Italy e alle altre piattaforme nazionali e locali, in corretta integrazione con il DS&SRF e senza duplicare i servizi in esso presenti.
- **Infrastruttura Nazionale:** include le piattaforme NAP e DS&SRF con le quali l'infrastruttura regionale interagirà utilizzando i protocolli definiti a livello ministeriale.
- **MaaS Operator:** include l'**App Regionale UNICO** (App MaaS ufficiale della Regione Campania) con la quale sarà effettuata la sperimentazione. Saranno, inoltre, accettati tutti i MaaS operator che sono già abilitati, o si abiliteranno, sul DS&SRF e che si impegneranno a rispettare le regole di partecipazione indicate da Regione e dal tavolo MaaS nazionale, oltre che ad accettare gli accordi commerciali definiti dal progetto a livello nazionale e, se non presenti, regionale per l'integrazione con le piattaforme di vendita.



2.5. Attori coinvolti

2.5.1. Operatori di servizi di trasporto e mobilità

Di seguito un elenco degli operatori che verranno coinvolti, specificando che, per quelli già coinvolti nel progetto MaaS4Naples, verranno quanto meno ampliati gli ambiti territoriali di riferimento e i servizi offerti.

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
A.N.M. S.p.A.	Città metropolitana	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo
ENTE AUTONOMO VOLTURNO S.R.L.	Regione	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo
TRENITALIA S.p.A.	Nazionale	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo
AIR CAMPANIA S.R.L.	Interregionale	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo
BUSITALIA CAMPANIA S.p.A.	Regione	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo
SICUREZZA TRASPORTI AUTOLINEE - SITA SUD S.r.l.	Regione	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo
CO.SA.T. Società Consortile a.r.l.	Regione	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo

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
Consorzio CIAV	Regione	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo
DAV S.r.l.	Regione	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo
Trotta Bus Services S.p.A.	Comune capoluogo	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo
A.B.C.D. Mobilità Società Consortile a.r.l.	Regione	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo
Autolinee Eredi Arturo Lamanna – S.n.c.	Regione	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo
Francesco E Giuseppe Mansi – S.r.l.	Regione	Azienda consorziata UnicoCampania	Adesione al progetto con delibera Comitato Direttivo del Consorzio UnicoCampania del 26/05/23	Attivo
Caremar S.p.A.	Regione	Società di navigazione con O.S.P.	Lettera d'intenti	In attuazione
AliLauro S.p.A.	Interregionale/Regionale	Società di navigazione con O.S.P.	Lettera d'intenti	In attuazione
Medmar Navi S.p.A.	Regione	Società di navigazione con O.S.P.	Lettera d'intenti	In attuazione
GESCAB S.R.L.	Regione	Società di navigazione con O.S.P.	Lettera d'intenti	In attuazione
SNAV S. p. A.	Nazionale	Società di navigazione con O.S.P.	Lettera d'intenti	In attuazione
GE.S.A.C.	Regione	Gestore Aeroporti Campani	Acquisito accordo già presente nel progetto della città	Attivo

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
			metropolitana di Napoli per il MaaS4Naples	
Altri operatori di mobilità	Comunale	Sharing/parking/ricariche	Accordi da definire con gli operatori presenti sui territori coinvolti	Da definire

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

Nome del Maas Operator	Territorio di riferimento	Tipologia di accordo	Stato dell'accordo
UnicoCampania	Regione Campania	Convenzione	Attivo
Da definire nell'ambito dei MaaS Operator abilitati sul DS&SRF	Regione Campania	Da definire	Da sottoscrivere

2.5.3. Utenti

L'ingaggio degli utenti avverrà sempre tenendo conto delle indicazioni del tavolo Scientifico del progetto nazionale. Il Gruppo Sperimentazione avvierà nella prima fase del progetto una attività di public engagement verso diversi stakeholder, rappresentanti delle associazioni di categoria e della società civile, università e altri portatori di interessi nel mondo della mobilità e dei MaaS.

Si definiranno, in particolare:

- le community (gruppi di utenti con esigenze/abitudini analoghe) da coinvolgere nella sperimentazione;
- le esigenze specifiche di ciascuna community che potrebbero essere soddisfatte con la nuova offerta di servizi di mobilità e cultura;
- le modalità di ingaggio degli utenti che partecipano alla sperimentazione;
- la loro partecipazione all'analisi dei risultati.

La scelta delle community e degli utenti che ne fanno parte sarà rappresentativa sia dei diversi territori, sia delle differenti esigenze/abitudini dei fruitori dei servizi erogati dalla piattaforma regionale e vedrà coinvolti in particolare:

- i Mobility Manager di aziende pubbliche e private, allo scopo di definire i pacchetti specifici per le esigenze dei piani di spostamento casa-lavoro e casa-scuola;
- le associazioni di persone diversamente abili che hanno esigenze speciali di mobilità;
- enti/associazioni che erogano servizi agli anziani per predisporre un'offerta di servizi specifici per questa community;
- associazioni particolarmente attente alle tematiche ambientali per costruire insieme a loro proposte di servizi MaaS che, sfruttando le premialità, facciano crescere la sensibilità verso gli aspetti ecologici della mobilità;
- associazioni di albergatori, tour operator e affini, particolarmente sensibili agli aspetti legati alla cultura e mobilità sul territorio.

L'attività sopra descritta consentirà anche di realizzare l'indagine ex ante, condotta con metodologia CAWI, mediante compilazione di un questionario via web fornito attraverso un link, un panel o un sito web. Inoltre, in termini di informazioni da raccogliere, anche relativamente alla definizione degli impatti e di opportuni KPI, si farà tesoro delle indicazioni fornite dal Tavolo Scientifico nazionale, già attivo sui progetti del MaaS4ItalyMaaS for Italy relativi alle città metropolitane.

Per la sperimentazione si ritiene di poter coinvolgere un target di 1000 utenti. Ad ogni modo, nelle fasi preliminari del progetto, verranno fatte le opportune valutazioni sul numero di utenti che potrebbero essere interessati a

partecipare alla sperimentazione, anche sulla base dei risultati ottenuti nel corso delle sperimentazioni dei progetti pilota vicine alla conclusione e delle conseguenti osservazioni del GdL nazionale.

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
UnicoCampania	Consorzio di aziende TPL regionale	Convenzione	- Sistema di emissione dei titoli di viaggio - Supporto all'implementazione della piattaforma - Integrazione tra i vari operatori
Università Federico II di Napoli	Università	Lettera di intenti	Supporto scientifico e metodologico alle attività di progetto
Università degli studi di Salerno	Università	Da definire	Supporto scientifico e metodologico alle attività di progetto
Società Campana Beni Culturali – SCABEC	Società in house della Regione Campania	Convenzione prot. CZ/2018/0000020 del 17/10/2018	-Promozione e valorizzazione del patrimonio culturale della Campania -Gestione SVR Cultura in un'offerta integrata MaaS

2.6. Servizi da rendere disponibili ai cittadini

Il progetto prevede che i viaggiatori fruiscano di servizi di:

- **pianificazione ed esecuzione del viaggio:** gli utenti grazie al progetto avranno la possibilità di fruire di mobilità più estesa e integrata, accedendo a tutta l'offerta e agli operatori come se ci fosse un unico servizio;
- **integrazione tariffaria:** MaaS4Campania consentirà l'accesso a diversi bundle tariffari che riuniscono un largo insieme di operatori attorno a tariffe zone-based;
- **pagamento unificato:** con un solo pagamento sarà garantito l'acquisto unico delle soluzioni MaaS prescelte, indipendentemente dalle combinazioni di operatori utilizzati e dalla tipologia di servizi, come già avviene nell'integrazione cultura/trasporti di Artecard;
- **inclusione territoriale:** MaaS4Campania permetterà di raggiungere porzioni di territorio con caratteristiche demografiche, sociali e trasportistiche differenti, che esprimono le diverse peculiarità della Regione.

Sottosistemi integrati nell'ecosistema MaaS4Campania:

- TPL regionale su gomma, fune, ferro e marittimi;
- Operatori ferroviari nazionali (Trenitalia, Italo, ...);
- Operatori della shared mobility: auto elettriche, monopattini, e-bike;
- Sosta a raso e in struttura;
- Infrastrutture ricarica veicoli elettrici;
- Itinerari/eventi/musei per favorire la fruizione del territorio;
- Veicoli per la mobilità dei diversamente abili.

Il paradigma MaaS sarà utilizzato dall'Amministrazione proponente per la realizzazione di politiche attive, attraverso la creazione di bundle tariffari e incentivi orientati al riequilibrio modale, all'equità e inclusione sociale, realizzando un MaaS di livello 4.

Definizione di casi d'uso a copertura regionale: l'inclusione di operatori nazionali garantisce la definizione di *use case* anche a livello regionale (es. Procida-Salerno con utilizzo combinato di scooter-share, navigazione, TPL, e-bike).

Definizione di casi d’uso localizzati in aree a forte domanda di trasporto e aree interne / piccoli comuni: gli specifici territori e aree interne già citati, permetteranno la definizione dei più diversi casi d’uso; saranno inclusi nel progetto, infatti, sia territori a forte vocazione turistica/culturale che aree interne difficilmente raggiungibili, intese non solo come aree montane, ma anche come luoghi a cui è possibile accedere solo mediante collegamenti marittimi.

2.7. Modelli di business

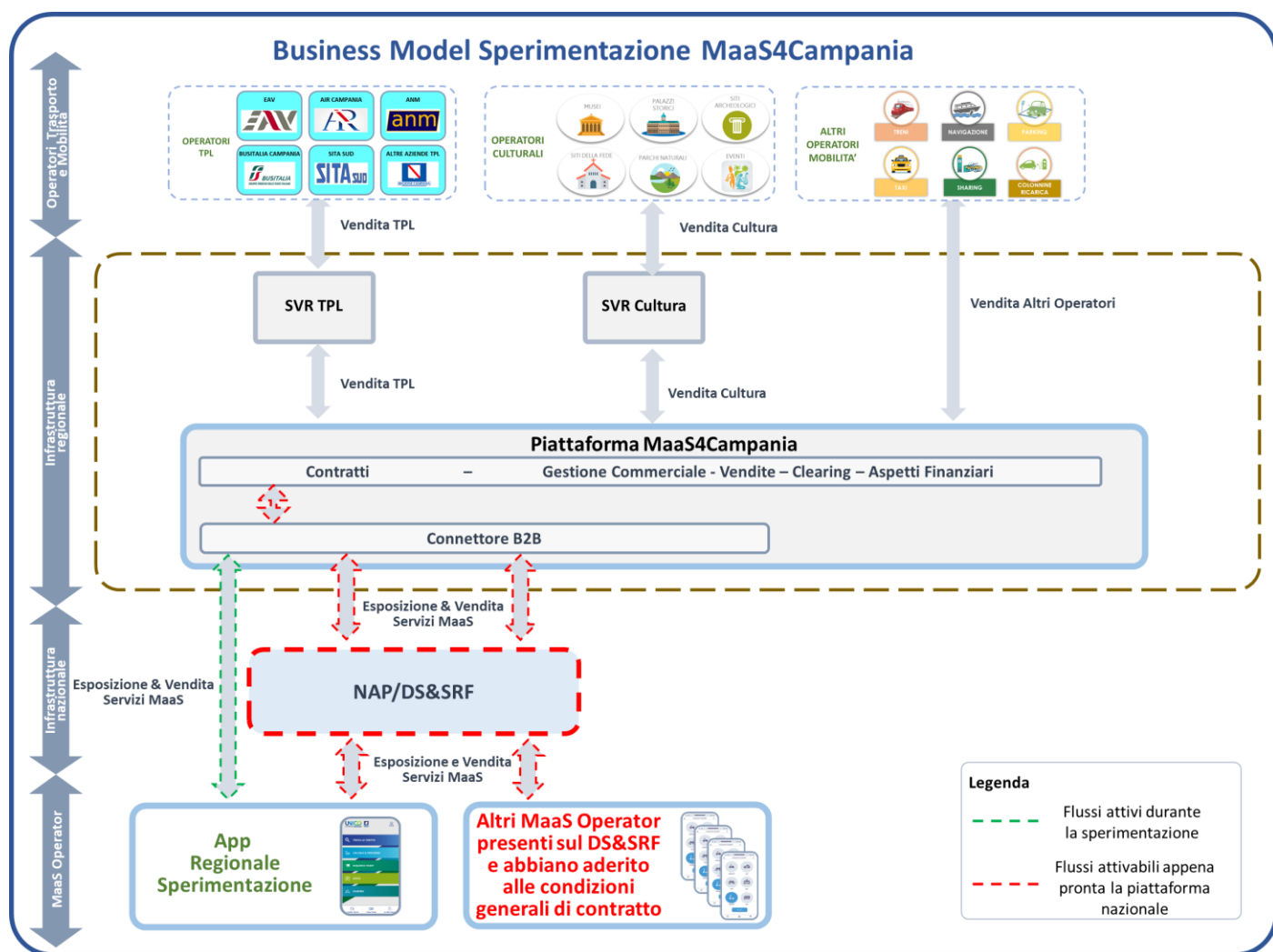
Con il progetto MaaS4Campania la Regione ambisce a promuovere pienamente lo sviluppo sinergico della mobilità digitale e della transizione ecologica, favorendo l’accesso al TPL anche ai residenti nelle aree disagiate dal punto di vista del trasporto (sostenibilità sociale), con un incremento dell’utilizzo del TPL a discapito del mezzo privato (sostenibilità ambientale) ed un evidente ritorno anche in termini di risorse da destinare all’efficientamento della mobilità stessa (sostenibilità economica).

Nello schema seguente, che fa riferimento alla fase di sperimentazione del progetto, è sinteticamente descritto il modello di business seguendo l’architettura già presentata nel paragrafo 2.4:

- Agli operatori di trasporto e mobilità, e agli altri operatori MaaS, è garantita la remunerazione del servizio messo a disposizione. Tale costo, a seconda dell’operatore interessato, può essere:
 - fissato (operatori TPL);
 - regolamentato (monumenti, musei, gallerie, scavi, antichità);
 - liberamente determinato dal mercato (operatori di sharing, sosta, ricarica);
 - definito come bundle da specifici accordi commerciali in seno al progetto.
- Il RAP campano farà da collettore tra gli operatori di Trasporto e mobilità, gli altri operatori MaaS ed il NAP/DS&SRF, veicolando in formato NeTeX le informazioni previste dalle linee guida. A queste si affiancheranno le informazioni da veicolare secondo lo standard SIRI..
- Il Sistema di Vendita Regionale (SVR) si occuperà della gestione commerciale, contratti, vendita, clearing e aspetti finanziari con i Maas Operator;
- per il **MaaS Operator** già individuato all’interno della sperimentazione – UnicoCampania – in virtù della convezione in essere, non sono previste remunerazioni.
- Gli altri MaaS Operator che vorranno partecipare al progetto saranno individuati tra quelli già presenti sul DS&SRF e che avranno sottoscritto le condizioni generali di contratto definite a livello locale/nazionale . Anche per essi non sono previste remunerazioni.

Al fine di incentivare gli utenti a partecipare alla sperimentazione, verranno definiti dei meccanismi di premialità, ad esempio basati su comportamenti di “mobilità sostenibile”: spostandosi in maniera sostenibile l’utente accumulerà dei crediti che potranno essere trasformati in premi (sconti, agevolazioni, cash back, ...). La premialità potrà essere garantita, inizialmente tramite incentivi previsti dal progetto e, nel tempo, anche con specifiche azioni da parte degli operatori interessati. Ovviamente tale opportunità verrà attentamente valutata nelle fasi precedenti l’inizio della sperimentazione, anche tenendo conto delle osservazioni dei GdL nazionali sui risultati ottenuti nei progetti pilota.

Al termine della sperimentazione l’accesso all’infrastruttura regionale MaaS sarà aperto a tutti gli operatori interessati, per il tramite del DS&SRF, seguendo una logica B2B e delle eventuali richieste dei MaaS Operator.



2.8. Replicabilità e scalabilità del progetto

È chiaro il percorso tecnologico, anche secondo un paradigma MaaS, che la Campania ha intrapreso da tempo e continuerà a seguire, anche con finanziamenti già previsti. In tale ottica la partecipazione al MaaS for Italy permetterà di “affinare”, e allineare a livello nazionale, meccanismi tecnologici e logiche commerciali da consolidare con la sperimentazione.

La scalabilità è intesa in termini tecnologici di modulabilità delle componenti. Essa, nel progetto MaaS4Campania, è declinata:

- verso il basso, ossia implementando moduli e funzionalità che potranno essere utilizzate dai territori via via coinvolti e che posseggono specifiche e differenti caratteristiche (esempio moduli dedicati alla sharing mobility, che è differente in ciascun Comune);
- verso l’alto, ossia mettendo a disposizione delle altre realtà territoriali del MaaS for Italy tutte le funzionalità, non già presenti negli altri territori, che il progetto MaaS4campania avrà implementato in maniera originale (esempio quelli relativi ai collegamenti marittimi piuttosto che la “cultura”).

La Regione Campania è già attivamente coinvolta nel progetto MaaS della città metropolitana di Napoli, ha sottoscritto, con il Comune di Napoli, un Accordo per attività di interesse comune, proprio relativamente al MaaS. La Regione ha reso disponibili al progetto MaaS4Naples gli asset tecnologici e i sistemi regionali già esistenti, con l’obiettivo di proiettare il paradigma MaaS anche su scala regionale offrendo un servizio sempre più integrato che coinvolga la Città di Napoli, Città Metropolitana, Regione Campania e la possibilità futura di attivare anche l’integrazione con i servizi della Città Metropolitana di Roma. La Regione Campania, inoltre, ha interlocuzioni, anche su temi propri del MaaS, con Regione Abruzzo e Molise. Tutte queste integrazioni saranno agevolate naturalmente dalla piattaforma nazionale.

2.9. Valore aggiunto del progetto e innovazione

Diversi sono gli sviluppi di progetti MaaS in ambito nazionale, per esempio quelli attivi nel contesto del MaaS for Italy e in ambito internazionale, Anversa piuttosto che San Diego, solo per citarne alcuni. Ciascuno è caratterizzato da peculiarità determinate dal territorio e dalle caratteristiche socioculturali dell’utenza. Non si può declinare un paradigma MaaS prescindendo dalla conoscenza di questi due fattori determinanti.

In tale ottica sono individuate le caratteristiche peculiari anche del progetto MaaS4Campania:

- inclusione dei **servizi marittimi** con tariffe integrate di trasporto pubblico marittimo e terrestre. A riguardo la Regione Campania ha chiesto un parere, anche in ottica MaaS, all’Autorità Garante, che si è espressa favorevolmente (rif. S4486 del 02/11/22), fornendo importanti considerazioni in merito all’utilizzo della piattaforma di vendita e alla libertà di scelta per gli utenti;
- integrazione di un’**offerta culturale** da affiancare all’offerta di mobilità, che, già oggi con **Artecard**, permette la fruizione dei luoghi/eventi della cultura unitamente al trasporto con un unico bundle;
- la customizzazione del MaaS in un’ottica di **MaaC (Mobility as a Community)**, sperimentato su scala regionale, in cui le community sono coinvolte attivamente anche nella definizione di offerte dedicate a soddisfare le specifiche esigenze di mobilità, sistematica o occasionale, aumentando l’attrattività dell’offerta verso i membri stessi della community;
- la definizione di meccanismi di premialità basati sul comportamento di mobilità sostenibile” dell’utenza che, spostandosi in maniera sostenibile, accumula **crediti**. Tali crediti possono trasformarsi in premi (sconti, agevolazioni, cash back, ...). La premialità potrà essere garantita, inizialmente tramite incentivi previsti dal progetto e, nel tempo, anche con specifiche azioni da parte dei vari operatori interessati;
- integrazione dei servizi di **ricarica da colonnine elettriche**, per favorire gli spostamenti con veicoli elettrici, che trovano sempre più diffusione. Molti utenti, sensibili agli aspetti ambientali, si spostano con mezzi elettrici.

Tali aspetti possano anche essere strumenti significativi nel determinare la sostenibilità del progetto sia dal punto di vista ambientale che economica.

3. Modalità operative

3.1. Modello di governance

Il MaaS4Campania prevede la costituzione di un gruppo di lavoro con la presenza di un referente unico nei confronti del Dipartimento della Trasformazione digitale e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, oltre all’indicazione di un membro da includere nel Comitato Scientifico proveniente da un Istituto universitario presente sul territorio, un referente tecnico, un referente amministrativo e un referente della comunicazione, come richiesto dal DTD.

Inoltre, è prevista la costituzione di un comitato guida che definisce le linee guida e strategiche di progetto, verificando contenuti e rispetto delle milestone di progetto. In particolare, tra le funzioni del comitato guida, in collaborazione con il DTD - MIMS e il Tavolo Scientifico, sono quelle di:

- ✓ Fornire input allo sviluppo del progetto
- ✓ Definire i risultati del progetto, aiutando l’organizzazione a raggiungere gli obiettivi
- ✓ Identificare le priorità nel progetto
- ✓ Sviluppare una strategia di valutazione e di monitoraggio, anche di rischi e tempistiche
- ✓ Monitorare la qualità del progetto durante lo sviluppo
- ✓ Istituzione e monitoraggio dell’ufficio di progetto e gestione della sperimentazione

Costituiscono il comitato guida rappresentanti degli attori istituzionali coinvolti Regione Campania, UnicoCampania, SCABEC, Aziende TPL, Università e Territori partecipanti alla sperimentazione.

Per la gestione operativa del progetto MaaS4Campania è istituito, inoltre, un ufficio di progetto e gestione della sperimentazione, con funzioni di Project Management Office (PMO). Tra le attività ad esso attribuite per la conduzione del progetto quelle di:

- ✓ Ricezione ed attuazione degli indirizzi di governance dal comitato guida
- ✓ Conduzione del progetto
- ✓ Supporto operativo e metodologico
- ✓ Integrazione delle risorse
- ✓ Gestione del supporto tecnico
- ✓ Valutazione delle performance e allineamento degli obiettivi

Progettazione, attuazione, raccolta/analisi dei dati e produzione report unico finale della sperimentazione.

3.2. Modalità organizzative e strumenti di monitoraggio degli obiettivi

Le attività del progetto saranno impostate attraverso il modello SCRUM (il metodo AGILE più diffuso) basato su 4 eventi formali (SPRINT PLANNING, DAILY SCRUM, SPRINT REVIEW e SPRINT RETROSPECTIVE) con durata prefissata (3/4 settimane per ciascuno sprint) per creare regolarità, sincronizzare le attività e ridurre al minimo la necessità di incontri non definiti.

Per il monitoraggio interno del progetto sarà selezionato un tool (es: Agile Boards, Scrumwise, Wrike, ...) che renda disponibili strumenti collaborativi quali ad esempio: vista di Gantt e timeline, gestione risorse e monitoraggio attività.

3.3. Modalità Ascolto dell'utente

Per monitorare opportunamente i cambiamenti di comportamento delle community di riferimento verranno effettuate indagini secondo quanto indicato dal Tavolo Scientifico del progetto nazionale. A titolo esemplificativo ma non esaustivo, si indicano di seguito alcune delle indagini che saranno condotte:

- ✓ un'indagine in itinere per valutare, durante la sperimentazione, gli effetti del servizio sulla mobilità degli utenti;
- ✓ un'indagine una ex post, a sperimentazione terminata.

Le attività di monitoraggio saranno basate su due tipologie di indagini:

- ✓ indagini CAWI, dove verranno riproposte agli utenti le stesse domande relative alla fase ex ante, con l'aggiunta di quesiti specifici sulla Customer Satisfaction relativa al servizio offerto;
- ✓ indagini CAMI, al fine di cogliere la soddisfazione degli utenti sul viaggio appena effettuato ed ulteriori indicazioni circa eventuali criticità sostenute. Questa tipologia sarà implementata attraverso un sistema tecnologico che prevede la raccolta, l'acquisizione e l'archiviazione dei dati Real Time.

Si prevedono strumenti atti a raccogliere le informazioni di soddisfazione della clientela in relazione ai seguenti ambiti:

- ✓ **Monitoraggio delle interazioni digitali:** le informazioni verranno utilizzate per individuare gli ambiti da efficientare in termini di: chiarezza di utilizzo, funzionalità disponibili e facilità d'uso.
- ✓ **Data Analysis:** l'analisi dei dati prevede la comprensione del comportamento dei consumatori, i trend e le eventuali criticità, con appositi strumenti a disposizione della Regione.

Il monitoraggio durante la sperimentazione, attraverso lo studio dei flussi di utenti, delle tratte più utilizzate, dei mezzi di trasporto più usati e delle abitudini di utilizzo, permetterà un'analisi approfondita rispetto alla sperimentazione e delle eventuali azioni migliorative da intraprendere.

Si sottolinea che il monitoraggio sarà condotto in conformità con le normative sulla privacy ottenendo il consenso degli utenti per la raccolta e l'analisi dei dati, che saranno anch'essi trattati in modo sicuro.

Gli utenti sperimentatori, durante o successivamente l'esperienza d'uso MaaS, potranno accedere o verranno contattati in modalità push per mezzo dei touch point digitali APP e WEB, per raccogliere il sentiment attraverso opportuni sistemi di gestione dei feedback e survey.

3.4. Valutazione degli impatti

Per la valutazione degli impatti e dei più opportuni KPI, il gruppo di lavoro si baserà sulle indicazioni fornite dal Tavolo Scientifico nazionale, già attivo sui progetti del MaaS for Italy delle città metropolitane. Tale attività sarà implementata anche con il supporto dell'Università "Federico II", già attiva su altri progetti MaaS.

Attraverso il superamento della frammentazione dell'offerta in termini spaziali, organizzativi, informativi e tariffari, la sperimentazione intende generare un impatto positivo sul costo medio per spostamento per l'utente finale, un risparmio di emissioni climalteranti per la collettività ed un elevato grado di soddisfazione per gli "utenti MaaS". A tal fine, a titolo esemplificativo e non esaustivo, sarà introdotto un primo set di KPI da monitorare su base periodica, che verrà opportunamente integrato nel corso dello sviluppo della sperimentazione.

Impatto socioeconomico

- Volume transazioni per acquisto servizi MaaS
- Valore medio transazione
- Spesa media per utente unico
- Costo medio per spostamento
- Ricavi complessivi / per operatore mobilità

- Indice di incidentalità
- Numero di utilizzatori unici operatore
- Distribuzione spaziale e temporale della domanda MaaS

Impatto ambientale

- Numero spostamenti MaaS totale e per modalità di trasporto
- Domanda acquisita
- Numero di spostamenti MaaS per range di spostamento (urbano, metropolitano, regionale...)

Impatto culturale

- Numero di utenti totali
- Numero di utenti attivi
- Indici di retention
- Numero di utenti che usufruiscono di servizi di più di un Maas operator
- Indici di Customer satisfaction (overall e specifici)
- Numero di richieste di supporto
- Numero di reclami/suggerimenti
- Conversion rate delle ricerche di soluzioni di viaggio (viaggi effettivamente realizzati)

Efficacia delle azioni di comunicazione

- Numero di visualizzazioni
- Numero di interazioni
- Conversion rate

3.5. Rispetto dei principi trasversali

La Regione Campania si impegna a rispettare i principi trasversali di seguito indicati.

Do No Significant Harm (DNSH)

Per il Progetto, la Regione Campania garantirà che la realizzazione delle attività progettuali e le relative spese prevedano di non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali, ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

Tale vincolo si traduce in una valutazione di conformità delle attività progettuali al principio del “Do Not Significant Harm” (DNSH), ex-ante, in itinere ed ex-post, in riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, di cui all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852, come evidenziato dalle seguenti circolari MEF:

- circolare MEF n.21 del 14/10/2021 che disciplina tra i requisiti di ammissibilità dei progetti del PNRR la necessità per tutti gli investimenti e riforme di rispettare il principio del DNSH;
- circolare MEF n. 32 del 30/12/2021 (coerentemente con il regolamento UE 2021/2139 del 4 giugno 2021) che rappresenta una guida operativa per il rispetto del suddetto principio (allegato alla Circolare: https://www.rgs.mef.gov.it/VERSIONE-I/circolari/2021/circolare_n.32.del.2021).

Rispetto a tali obiettivi, il progetto MaaS4Campania, nel rendere più accessibili e più facilmente fruibili sistemi di trasporto a minore impatto ambientale e a più alta efficienza energetica all'utente finale, fornisce un contributo sostanziale agli obiettivi citati, ovvero: all'aumento della mobilità pulita o climaticamente neutra (rif. Lettera c) art. 10 Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo E del Consiglio) e alla riduzione delle emissioni inquinanti nell'aria (rif. Lettera a) art. 14 del medesimo regolamento).

Climate and Digital Tagging

Per il Progetto MaaS, il progetto contribuirà in misura del 100% dell'investimento al Digital Tag come previsto dal PNRR per la Misura 1- Componente 1- Investimento 1.4.6. 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.

Il progetto MaaS4Campania è fortemente incentrato sulla digitalizzazione dei servizi di trasporto e mobilità, con particolare riferimento all'informazione, la pianificazione del viaggio, la prenotazione e l'acquisto dei servizi da parte dell'utente finale. La digitalizzazione è parte essenziale della nuova esperienza utente che si intende costruire attraverso il ruolo di intermediazione di MaaS operator attivi e connessi nell'ecosistema digitale realizzato dall'architettura del MaaS for Italy; pertanto, il progetto può essere caratterizzato come “100% digital”. Gli outcomes attesi del progetto sono etichettabili come “100% climate” in quanto scopo principale del progetto è di promuovere un utilizzo più efficiente dell'offerta di trasporto pubblico e condiviso, con particolare rilievo della componente green ed elettrica, determinando condizioni abilitanti per una mobilità più sostenibile ed environmental friendly.

Equità di Genere e Valorizzazione e protezione dei giovani

Per il Progetto MaaS, la Regione Campania 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.

Il progetto MaaS for Italy, inoltre, ha un approccio di tipo generalista, ovvero intende realizzare le condizioni abilitanti per una migliore accessibilità all'utilizzo del sistema di offerta di trasporto pubblico e condiviso, determinando in tal modo un miglioramento della mobilità per tutte le fasce della popolazione, in particolare quelle più svantaggiate.

In relazione all'equità di genere, il paradigma MaaS, migliorando la fruizione di una mobilità multimodale, condivisa e non centrata sull'utilizzo indiscriminato del mezzo privato è a favore delle categorie di domanda con un accesso al mezzo privato meno frequente o subordinato. Tali categorie di domanda sono, notoriamente e statisticamente dimostrato, essere orientate per genere. In tale ottica, quindi, un approccio MaaS determina, di fatto, un riequilibrio dell'equità di genere.

Più specificamente, il progetto MaaS4Campania affronta il tema dell'Equità di Genere:

- includendo l'obiettivo nel piano di erogazione degli incentivi all'utilizzo dei sistemi MaaS (stabilendo una quota minima degli incentivi da assegnare a persone di genere femminile e promuovendo specifici pacchetti di servizi pensati per le utenti di genere femminile non inferiore al 30%)
- attraverso la previsione di un punteggio premiante nella procedura pubblica di selezione del MaaS Operator per l'operatore economico che sarà capace di proporre soluzioni orientate particolarmente all'Equità di Genere.

Riduzione divari territoriali

Con il progetto la Regione Campania si candida, in quanto territorio pilota, a rivestire un ruolo di avanguardia nello sviluppo di un sistema digitale di mobilità intermodale. I cittadini potranno, quindi, essere fra i primi a sperimentare una compiuta esperienza MaaS. Il progetto intende operare con decisione per l'abbattimento di quegli ostacoli informativi, organizzativi, territoriali e culturali, che hanno determinato e determinano una minore competitività del sistema di mobilità campano confrontato con quello di altre regioni italiane, 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. In tale ottica il coinvolgimento delle società di navigazione operanti nella Regione Campania favorisce l'inclusione e la riduzione dei divari territoriali riducendo i disagi per chi si sposta sistematicamente da e per le isole.

4. Piano progettuale

4.1. Descrizione delle fasi e delle attività di progetto

• WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL

La fornitura di strumentazione di bordo per la comunicazione in tempo reale dei dati dal veicolo alla centrale ricevente è stata già avviata con progetti che sono partiti in autonomia rispetto a quello oggetto di questo documento.

Output: abilitazione tecnologica mezzi di trasporto pubblico locale

- WP 1.1 Acquisto e messa in opera beni strumentali abilitanti servizi MaaS (azione già in corso)

• WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)

In questa fase si realizzerà il coinvolgimento di tutti i MaaS operator che intenderanno aderire all’iniziativa, previa selezione tramite avviso pubblico, partendo da un’analisi delle caratteristiche che tali operatori debbano possedere al fine di un’adesione ottimale alle specifiche nazionali.

Output: Integrazione dei MaaS Operator con la piattaforma nazionale e con le piattaforme di vendita.

- WP 2.1: Pubblicazione avviso per individuazione secondo Maas Operator
- WP 2.2: Scelta secondo Maas Operator

- **WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA’**
Individuazione e selezione degli operatori di trasporto e mobilità, sia dal punto di vista modale che territoriale, predisponendo i relativi accordi di collaborazione, ove non esistessero; verifica dell’esposizione su RAP/NAP e successiva integrazione sulle piattaforme per la condivisione dei dati su DS&SRF.
Output: Integrazione degli operatori di trasporto e mobilità con il sistema RAP/NAP DS&SRF
 - WP 3.1: Perfezionamento degli accordi di collaborazione
 - WP 3.2: Integrazione degli operatori di trasporto non ancora presenti sul RAP/NAP/DS&SRF per il tramite della piattaforma MaaS4Campania
 - WP 3.3: Integrazione degli operatori di mobilità e altri servizi non presenti con il RAP e, laddove previsto, con RAP/ DS&SRF

- **WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET**
In questa fase verrà individuata la società che si occuperà delle indagini ex ante ed ex post, mediante interviste e raccolte opinioni. Inoltre, verrà individuato il PANEL di utenti da considerare nella sperimentazione.
Output: Report analisi ex ante
 - WP 4.1: Individuazione della società per l’attività di indagine
 - WP 4.2: Formalizzazione del contratto di fornitura per l’attività
 - WP 4.3: Individuazione del PANEL Utenti
 - WP 4.4: Conduzione analisi Ex ANTE
 - WP 4.5: Raccolta dati e analisi dei risultati relativi all’indagine ex-ante

- **WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE**
In questa fase verranno individuati i territori da coinvolgere nella sperimentazione, si procederà ad individuare le strategie di promozione del progetto e gestione della comunicazione. Verranno anche coinvolti tutti gli attori che potrebbero essere interessati, quali mobility manager, associazioni albergatori, etc. Si procederà, inoltre, all’individuazione degli utenti sperimentatori, sulla base di quanto individuato precedentemente nel panel utenti.
Verranno anche implementati tutti i software di interesse per la Regione necessari alla integrazione con il DS&SRF come, ad esempio, le evoluzioni del RAP (SIRI, eventuali interfacce per gli avvisi sui disservizi ai MaaS operator...) o anche tutti gli sviluppi relativi alla piattaforma di vendita regionale e loro interfacce verso i MaaS Operator, o per l’utilizzo degli analytics del DS&SRF. Tutte le spese rendicontate relative alle voci di sviluppo software non saranno riferibili ad attività in favore dei MaaS Operator.
Output: Individuazione definitiva dei territori coinvolti, degli utenti, piano di comunicazione
 - WP 5.1: Individuazione territori coinvolti
 - WP 5.2: Promozione del progetto, animazione, gestione della comunicazione e diffusione dei risultati
 - WP 5.3: Coinvolgimento e sensibilizzazione degli attori interessati (Operatori, Mobility Manager, Associazioni Albergatori e altri Partners)
 - WP 5.4: Individuazione utenti sperimentatori
 - WP 5.5: Definizione politiche di incentivazione (es: cashback)
 - WP 5.6: Sviluppo di software per l’integrazione con il Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF)

- **WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE**
In questa fase inizierà la registrazione dei viaggi degli utenti sperimentatori selezionati, verranno condotte le indagini in itinere e verranno preparate tutte le reportistiche necessarie alla valutazione degli avanzamenti.

Inoltre, verranno raccolti i KPI della sperimentazione. Al termine verrà effettuata un'indagine ex post. Verrà, inoltre, ampliata, o progettata ex novo, una piattaforma, ad uso della Regione, per l'erogazione di servizi MaaS sul territorio, al fine di dare supporto alla sperimentazione (ad esempio per la gestione e monitoraggio dei panel, gestione dei voucher per gli incentivi e di eventuali tariffe integrate per i servizi MaaS, interfacce verso i MaaS Operator per la raccolta dei viaggi incentivati.), Tutte le spese rendicontate relative alle voci di sviluppo software non saranno riferibili ad attività in favore dei MaaS Operator siano essi pubblici o privati.

Output: Report Viaggi Sperimentatori

- WP 6.1: Coordinamento e gestione sperimentazione
 - WP 6.2: Raccolta e registrazione viaggi MaaS – target 1000 utenti sperimentatori
 - WP 6.3: Conduzione indagine in itinere
 - WP 6.4: Monitoraggio e reportistica avanzamento sperimentazione
 - WP 6.5: Raccolta KPI della sperimentazione
 - WP 6.6: Indagine ex post
 - WP 6.7: Progettazione, realizzazione e manutenzione della piattaforma tecnologica di back-end e front-end per la erogazione dei servizi MaaS sul territorio non ancora previsti nella piattaforma già implementata
- **WP 7: REDAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE**
In questa fase verranno elaborati i report dei KPI raccolti e verrà redatto e condiviso il rapporto finale richiesto dal progetto nazionale.
Output finale: Rapporto Unico Finale
 - WP 7.1: Elaborazione e report dei KPI raccolti
 - WP 7.2: Redazione del rapporto finale di sperimentazione
 - WP 7.3: Condivisione e diffusione dei risultati

4.2. Dettaglio Integrazione

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

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”.

Nome dell'operatore di trasporto o mobilità	Data prevista di digitalizzazione dei pagamenti	Nome piattaforma di vendita	Data prevista disponibilità dei dati statici (NeTEx) su piattaforma nazionale	Data prevista disponibilità dei dati dinamici (SIRI) su piattaforma nazionale	Indicare se i dati sono inviati direttamente in NeTEx/SIRI o mediati
A.N.M. S.p.A.	Pagamenti digitali già attivi dal mese di novembre del 2021	UnicoCampania	31/05/2023	Dati disponibili, da definire condivisione con NAP/DS&SRF	Mediati
ENTE AUTONOMO VOLTURNO S.R.L.	Pagamenti digitali già attivi dal mese di novembre del 2021	UnicoCampania	31/05/2023	Dati disponibili, da definire condivisione con NAP/DS&SRF	Mediati
AIR CAMPANIA S.R.L.	Pagamenti digitali già attivi dal mese di novembre del 2021	UnicoCampania	31/05/2023	Dati disponibili, da definire condivisione con NAP/DS&SRF	Mediati
SICUREZZA TRASPORTI	Pagamenti digitali già attivi dal mese di	UnicoCampania	31/05/2023	Dati disponibili, da definire	Mediati

Nome dell'operatore di trasporto o mobilità	Data prevista di digitalizzazione dei pagamenti	Nome piattaforma di vendita	Data prevista disponibilità dei dati statici (NeTEx) su piattaforma nazionale	Data prevista disponibilità dei dati dinamici (SIRI) su piattaforma nazionale	Indicare se i dati sono inviati direttamente in NeTEx/SIRI o mediati
AUTOLINEE - SITA SUD S.r.l.	novembre del 2021			condivisione con NAP/DS&SRF	
CO.SA.T. Società Consortile a.r.l.	Pagamenti digitali già attivi dal mese di novembre del 2021	UnicoCampania	31/05/2023	Dati disponibili, da definire condivisione con NAP/DS&SRF	Mediati
AliLauro S.p.A.	Pagamenti digitali già attivi	Piattaforma proprietaria e a breve UnicoCampania	20/10/2023	Da definire	Mediati
Consorzio CIAV	Pagamenti digitali già attivi dal mese di novembre del 2021	UnicoCampania	01/01/2024	Dati disponibili, da definire condivisione con NAP/DS&SRF	Mediati
DAV S.r.l.	Pagamenti digitali già attivi dal mese di novembre del 2021	UnicoCampania	01/01/2024	Da definire	Mediati
Trotta Bus Services S.p.A.	Pagamenti digitali già attivi dal mese di novembre del 2021	UnicoCampania	01/01/2024	Da definire	Mediati
A.B.C.D. Mobilità Società Consortile a.r.l.	Pagamenti digitali già attivi dal mese di novembre del 2021	UnicoCampania	01/01/2024	Dati disponibili, da definire condivisione con NAP/DS&SRF	Mediati
Autolinee Eredi Arturo Lamanna – S.n.c.	Pagamenti digitali già attivi dal mese di novembre del 2021	UnicoCampania	01/01/2024	Dati disponibili, da definire condivisione con NAP/DS&SRF	Mediati
Francesco E Giuseppe Mansi – S.r.l.	Pagamenti digitali già attivi dal mese di novembre del 2021	UnicoCampania	01/01/2024	Dati disponibili, da definire condivisione con NAP/DS&SRF	Mediati
Caremar S.p.A.	Pagamenti digitali attivabili dal mese di dicembre 2023	Piattaforma proprietaria	Da definire	Da definire	Mediati
Medmar Navi S.p.A.	Pagamenti digitali attivabili	Piattaforma proprietaria	Da definire	Da definire	Mediati

Nome dell'operatore di trasporto o mobilità	Data prevista di digitalizzazione dei pagamenti	Nome piattaforma di vendita	Data prevista disponibilità dei dati statici (NeTEx) su piattaforma nazionale	Data prevista disponibilità dei dati dinamici (SIRI) su piattaforma nazionale	Indicare se i dati sono inviati direttamente in NeTEx/SIRI o mediati
	dal mese di dicembre 2023				
GESCAB S.R.L.	Pagamenti digitali attivabili dal mese di dicembre 2023	Piattaforma proprietaria e UnicoCampania	Da definire	Da definire	Mediati
SNAV S. p. A.	Pagamenti digitali attivabili dal mese di dicembre 2023	Piattaforma proprietaria	Da definire	Da definire	Mediati
Napoli N'bike	Pagamenti digitali già attivi	Piattaforma proprietaria	Da definire	Da definire	Mediati
Lime	Pagamenti digitali già attivi	Piattaforma proprietaria	Da definire	Da definire	Da definire
Amicar	Pagamenti digitali già attivi	Piattaforma proprietaria	Da definire	Da definire	Da definire
Be Charge	Pagamenti digitali già attivi	Piattaforma proprietaria	Da definire	Da definire	Da definire
GE.S.A.C.	Pagamenti digitali già attivi	Piattaforma proprietaria	Da definire	Da definire	Da definire

4.2.2. Integrazione MaaS Operator (Rif. WP 2)

Al fine di partecipare alla sperimentazione, i MaaS Operator dovranno reperire i dati statici e dinamici attraverso la piattaforma nazionale (RAP/NAP/DS&SRF) utilizzando i protocolli previsti: NeTEx/SIRI, utilizzare le piattaforme di vendita per l'emissione dei titoli di viaggio, e registrare i dati su DS&SRF, si richiede di compilare, per ognuno degli attori coinvolti la data prevista.

Ad ogni MaaS Operator corrisponderanno diversi operatori di trasporto che potranno avere date di integrazioni differenti, in ogni caso devono essere indicati i soli operatori le cui date di integrazione siano compatibili con l'inizio delle sperimentazioni.

In piena compatibilità con l'architettura nazionale MaaS for Italy 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”.

Nome del MaaS Operator	Data prevista di disponibilità app verso gli utenti	Data prevista invio dati viaggio a DS&SRF	
UnicoCampania	Già attiva	Già attivo	
Da individuare	Da definire	Da definire	

Nome del MaaS Operator	Nome Operatore di Trasporto utilizzato (rif. 5.1)	Data prevista integrazione dati con Operatore di trasporto via Piattaforma Nazionale	Data prevista integrazione piattaforma di vendita con Operatore di trasporto
UnicoCampania	A.N.M. S.p.A.	Già attiva	Già attiva
UnicoCampania	ENTE AUTONOMO VOLTURNO S.R.L.	Già attiva	Già attiva
UnicoCampania	AIR CAMPANIA S.R.L.	Già attiva	Già attiva

UnicoCampania	SICUREZZA TRASPORTI AUTOLINEE - SITA SUD S.r.l.	Già attiva	Già attiva
UnicoCampania	CO.SA.T. Società Consortile a.r.l.	Già attiva	Già attiva
UnicoCampania	AliLauro S.p.A.	Già attiva	01/06/2024
UnicoCampania	Consorzio CIAV	01/01/2024	Già attiva
UnicoCampania	DAV S.r.l.	01/01/2024	Già attiva
UnicoCampania	Trotta Bus Services S.p.A.	01/01/2024	Già attiva
UnicoCampania	A.B.C.D. Mobilità Società Consortile a.r.l.	01/01/2024	Già attiva
UnicoCampania	Autolinee Eredi Arturo Lamanna – S.n.c.	01/01/2024	Già attiva
UnicoCampania	Francesco E Giuseppe Mansi – S.r.l.	01/01/2024	Già attiva

4.3. Cronoprogramma delle attività

Come indicato nel paragrafo 2.2.5, la Regione Campania già a partire dal 2019 ha avviato attività per la digitalizzazione delle TPL. Ovviamente verrà tenuta in considerazione l'effettiva presenza di condizioni utili al buon esito della sperimentazione nella scelta dei territori da coinvolgere attivamente.

WP-AZIONE/ATTIVITA'	Data inizio	Data fine
WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL	2019	In corso*
WP 1.1: Acquisto e messa in opera beni strumentali abilitanti servizi MaaS (azione già in corso)	2019	In corso*
WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)	01/12/2023	01/06/2024
WP 2.1: Pubblicazione avviso per individuazione secondo Maas Operator	01/12/2023	28/02/2024
WP 2.2: Scelta secondo Maas Operator	01/03/2024	31/03/2024
WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'	01/12/2023	30/06/2026
WP 3.1: Perfezionamento degli accordi di collaborazione	01/12/2023	28/02/2024
WP 3.2: Integrazione degli operatori di trasporto non ancora presenti sul RAP/NAP/DS&SRF per il tramite della piattaforma MaaS4Campania	01/12/2023	31/05/2024
WP 3.3: Progettazione, realizzazione e manutenzione piattaforma MaaS (back-end e front-end)	01/12/2023	30/06/2026
WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET	01/01/2024	31/05/2024
WP 4.1: Individuazione della società per l'attività di indagine	01/01/2024	28/02/2024
WP 4.2: Formalizzazione del contratto di fornitura per l'attività	01/03/2024	15/03/2024
WP 4.3: Individuazione del PANEL Utenti	16/03/2024	31/03/2024
WP 4.4: Conduzione analisi Ex ANTE	01/04/2024	15/05/2024
WP 4.5: Raccolta dati e analisi dei risultati relativi all'indagine ex-ante	01/04/2024	31/05/2024
WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE	01/12/2023	30/06/2026

WP-AZIONE/ATTIVITA'	Data inizio	Data fine
WP 5.1: Individuazione territori coinvolti	01/12/2023	28/02/2024
WP 5.2: Promozione del progetto, animazione, gestione della comunicazione e diffusione dei risultati	01/01/2024	30/06/2026
WP 5.3: Coinvolgimento e sensibilizzazione degli attori interessati (Operatori, mobility Manager, Associazioni Albergatori e altri Partners)	01/12/2023	31/01/2025
WP 5.4: Individuazione utenti sperimentatori	01/03/2024	31/12/2024
WP 5.5: Definizione politiche di incentivazione (es: cashback)	01/01/2024	31/05/2024
WP 5.6: Sviluppo di software per l'integrazione con il Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF)	01/12/2023	01/06/2024
WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE	01/12/2023	30/06/2026
<i>WP 6.1: Coordinamento e gestione sperimentazione</i>	01/03/2024	30/06/2026
<i>WP 6.2: Raccolta e registrazione viaggi MaaS – target 1000 utenti sperimentatori</i>	01/06/2024	01/01/2025
<i>WP 6.3: Conduzione indagine in itinere</i>	01/06/2024	31/01/2025
<i>WP 6.4 Monitoraggio e reportistica avanzamento sperimentazione</i>	01/06/2024	31/01/2025
<i>WP 6.5: Raccolta KPI della sperimentazione</i>	01/06/2024	31/01/2025
<i>WP 6.6 Indagine ex post</i>	01/01/2025	31/01/2025
WP 6.7 Progettazione, realizzazione e manutenzione della piattaforma tecnologica di back-end e front-end per la erogazione dei servizi MaaS sul territorio non ancora previsti nella piattaforma già implementata	01/12/2023	31/05/2024
WP 7: RELAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE	01/01/2025	31/01/2025
WP 7.1: Elaborazione e report dei KPI raccolti	01/01/2025	31/01/2025
WP 7.2: Redazione del rapporto finale di sperimentazione	01/01/2025	31/01/2025
WP 7.3: Condivisione e diffusione dei risultati	01/01/2025	31/01/2025

4.4. Piano spese

WP-AZIONE/ATTIVITA'	2024	2025	2026	Totale
WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL	ND	ND	ND	ND
<i>WP 1.1 Acquisto e messa in opera beni strumentali abilitanti servizi MaaS (azione già in corso)</i>	ND	ND	ND	ND
WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)				
<i>WP 2.1: Pubblicazione avviso per individuazione secondo Maas Operator</i>				
<i>WP 2.2: Scelta secondo Maas Operator</i>				
WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'	235.000 €	87.000 €	0 €	322.000 €
<i>WP 3.1: Perfezionamento degli accordi di collaborazione</i>				
<i>WP 3.2: Integrazione degli operatori di trasporto non ancora presenti sul RAP/NAP/DS&SRF per il tramite della piattaforma MaaS4Campania</i>	75.000 €	25.000 €		100.000 €

WP-AZIONE/ATTIVITA'	2024	2025	2026	Totale
<i>WP 3.3: Integrazione degli operatori di mobilità e altri servizi con la Piattaforma MaaS4Campania e, laddove previsto, con RAP/NAP/DS&SRF</i>	160.000 €	62.000 €		222.000 €
WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET	100.000 €			100.000 €
<i>WP 4.1: Individuazione della società per l'attività di indagine</i>				
<i>WP 4.2: Formalizzazione del contratto di fornitura per l'attività</i>				
<i>WP 4.3: Individuazione del PANEL Utenti</i>				
<i>WP 4.4: Conduzione analisi Ex ANTE</i>	40.000 €			40.000 €
<i>WP 4.5: Raccolta dati e analisi dei risultati relativi all'indagine ex-ante</i>	60.000 €			60.000 €
WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE	560.000 €	135.000 €	60.000 €	755.000 €
<i>WP 5.1: Individuazione territori coinvolti</i>				
<i>WP 5.2: Promozione del progetto, animazione, gestione della comunicazione e diffusione dei risultati</i>	200.000 €	30.000 €		230.000 €
<i>WP 5.3: Coinvolgimento e sensibilizzazione degli attori interessati (Operatori, mobility Manager, Associazioni Albergatori e altri Partners)</i>				
<i>WP 5.4: Individuazione utenti sperimentatori</i>				
<i>WP 5.5: Definizione politiche di incentivazione (es: cashback)</i>	60.000 €	60.000 €	60.000 €	180.000 €
<i>WP 5.6: Sviluppo di software per l'integrazione con il Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF)</i>	300.000 €	45.000 €		345.000 €
WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE	392.000 €	230.000 €	40.000 €	662.000 €
<i>WP 6.1: Coordinamento e gestione sperimentazione</i>	40.000 €	40.000 €	40.000 €	120.000 €
<i>WP 6.2: Raccolta e registrazione viaggi MaaS – target 1000 utenti sperimentatori</i>	50.000 €	20.000 €		70.000 €
<i>WP 6.3: Conduzione indagine in itinere</i>	20.000 €	20.000 €		40.000 €
<i>WP 6.4 Monitoraggio e reportistica avanzamento sperimentazione</i>	20.000 €	20.000 €		40.000 €
<i>WP 6.5: Raccolta KPI della sperimentazione</i>	20.000 €	10.000 €		30.000 €
<i>WP 6.6 Indagine ex post</i>		40.000 €		40.000 €
<i>WP 6.7: Progettazione, realizzazione della piattaforma tecnologica di back-end e front-end per la erogazione dei servizi MaaS sul territorio non ancora previsti nella piattaforma già implementata</i>	242.000 €	80.000 €		322.000 €
WP 7: RELAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE		46.246 €		46.246 €
<i>WP 7.1: Elaborazione e report dei KPI raccolti</i>		20.000 €		20.000 €
<i>WP 7.2: Redazione del rapporto finale di sperimentazione</i>		26.246 €		26.246 €
<i>WP 7.3: Condivisione e diffusione dei risultati</i>				
TOTALE IVA ESCLUSA				1.885.246€
TOTALE IVA INCLUSA				2.300.000€

4.5. Partecipazione a progetti / programmi europei in corso

Il progetto MaaS4Campania coinvolge, tra gli altri, l'Università degli Studi di Napoli “Federico II”. L'Ateneo federiciano è uno dei soci fondatori del Centro Nazionale per la Mobilità sostenibile (CN Most), finanziato con 320 milioni di euro (40% al sud) dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza– NextGenerationEU, Missione 4 Componente 2 Investimento 1.4, che include 49 soggetti partecipanti tra cui 25 Atenei e Centri di Ricerca e 24 Enti Privati. Il Centro è strutturato secondo l'impostazione Hub&Spoke: l'Hub coordina i diversi Spoke, che realizzano le attività di ricerca. Il CN Most ha, tra gli altri obiettivi, anche quello di aumentare la resilienza e l'efficienza dei sistemi di mobilità, con soluzioni e servizi per il trasporto pubblico e privato, creare una mobilità personalizzata e accessibile che permetta una nuova inclusione sociale e rafforzare la filiera, la competitività nazionale e la visibilità internazionale.

Inoltre, la “Federico II” è uno degli affiliati dello “Spoke 8 – Maas & Innovative services”, insieme a Università di Milano “Bicocca”, Università di Padova, Università di Cagliari e Politecnico di Bari, che coordina le attività. Lo “Spoke 8 – Maas & Innovative services” coinvolge anche aziende che operano nell'ambito dello sviluppo di sistemi MaaS. In tale progetto l'Ateneo “Federico II” è leader dei WP2 -Mobility Innovative services e WP6 - Holistic MaaS Lab & System Integration Layer, che comporterà la realizzazione di un laboratorio per la analisi, la progettazione e la sperimentazione di servizi MaaS.

Come già illustrato la Regione Campania è direttamente coinvolta nel progetto MaaS4Naples della città metropolitana di Napoli, con l'obiettivo di condividere le soluzioni tecnologiche e creare sinergie anche con la piattaforma nazionale DS&SRF. La Regione Campania ha messo a disposizione, a titolo gratuito, gli asset tecnologici già sviluppati con fondi a sua disposizione, per la realizzazione del progetto Maas4Naples ed intende utilizzare il progetto come base di partenza per allargare i servizi offerti nella dimensione metropolitana a tutto il territorio regionale.