

CONVENZIONE

**RELATIVA AL FINANZIAMENTO CONCESSO DAL DIPARTIMENTO PER LA
TRASFORMAZIONE DIGITALE PER IL PROGETTO “MAAS4EMILIAROMAGNA”- CUP:
E49I23001070001 - 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. 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'

- 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>;
- 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;
- 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;
- Il decreto n. 150/2023 - PNRR del 28 settembre 2023 di approvazione della graduatoria definitiva relativa al predetto Avviso con il quale la Regione Emilia-Romagna, Soggetto Attuatore del Progetto "MAAS4EMILIAROMAGNA", è stato ammesso al finanziamento a valere sull'Avviso predetto, pubblicato il 28 settembre 2023 sul sito del Dipartimento;
- 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;
- 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;
- la comunicazione del Comitato Tecnico del 23 gennaio 2024 di approvazione, ai sensi dell'art. 3, comma 8, lett. i) dell'Accordo DTD-MIT, del Piano Operativo della Emilia-Romagna, per un importo totale pari ad euro 2.300.000,00 (duemilionitrecentomila/00) per il Progetto "MaaS4EmiliaRomagna";
- la nota del Responsabile del procedimento del 23 gennaio 2024 con la quale si richiede alla Regione Emilia-Romagna la trasmissione della versione definitiva del Piano Operativo ai sensi dell'art. 11 dell'Avviso;
- la nota del 29 gennaio 2024 con cui la Regione Emilia-Romagna ha trasmesso formalmente il Piano Operativo del Progetto "MaaS4EmiliaRomagna", 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;

- 1) il decreto n. 29/2024- PNRR del 30 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 Emilia- Romagna** (di seguito Soggetto Attuatore) con sede in Viale Aldo Moro n. 52, C.F. 800.625.903.79, in persona dell'Ing. Paolo Ferrecchi, Direttore Generale della Direzione Cura del Territorio e dell'Ambiente della Regione Emilia-Romagna, giusti poteri di firma con deliberazione di Giunta Regionale n. 14 del 05 febbraio 2024;

nel prosieguo indicati anche come "Parti",

SI CONVIENE QUANTO SEGUE

Art. 1

Oggetto

1. La presente Convenzione disciplina i rapporti tra le Parti per la realizzazione del progetto "MaaS4EmiliaRomagna, 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 "MAAS4EMILIAROMAGNA" il Dipartimento riconosce al Soggetto attuatore l'importo massimo di euro 2.300.000,00 (duemilioneitrecentomila/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. 30864 intestato alla Regione Emilia- Romagna presso la Tesoreria Provinciale dello Stato- Sezione di Bologna.
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 "MAAS4EMILIAROMAGNA" 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 “MAAS4EMILIAROMAGNA”– CUP: E49I23001070001, 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, l'Ing. Paolo Ferrecchi, Direttore Generale della Direzione Cura del Territorio e dell'Ambiente della Regione Emilia-Romagna.

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 Emilia-Romagna

Direttore Generale della Direzione Cura del
Territorio e dell'Ambiente

Ing. Paolo Ferrecchi

Modello Piano Operativo

MaaS4Italy

1. Introduzione

In merito all'attuazione del sub-Investimento 1.4.6 del PNRR "Mobility as a Service 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") la Regione Emilia-Romagna è risultata vincitrice del bando (Decreto n. 150/2023 – PNRR).

La vision del progetto Maas4Italy consiste nello sviluppo dei nuovi servizi per la mobilità su ampia scala, basati sul paradigma MaaS, per razionalizzare il ricorso al mezzo privato e rendere più sostenibile, inclusiva e digitale la mobilità nei territori selezionati, facilitando la mobilità interna e di scambio in un approccio centrato sui viaggiatori-utenti. Il progetto Maas4RER mira ad integrarsi nel contesto definito dal progetto Maas4Italy.

Il presente Piano Operativo è redatto in linea con i criteri definiti dall'Avviso.

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

- Discussion Paper Data Sharing and Service Repository Facilities, in costante aggiornamento sul sito del Ministero;
- Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy, nella versione ultima diffusa dal Ministero e dal GdL nazionale.
- Recovery and Resilience Facility Operation arrangements between the European Commission and Italy (22/12/21)

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

- di aver preso atto delle indicazioni fornite nei documenti sopra citati;
- che il piano operativo rispetta tali indicazioni, in ottemperanza anche alle caratteristiche normative, contrattuali e tecnologiche esistenti;
- che il piano operativo e il pilot perseguono il concetto di competizione aperta e inclusiva tra gli attori coinvolti al fine di generare e massimizzare i benefici per gli utenti finali;

Il soggetto attuatore garantisce che tutti gli stakeholder coinvolti si impegnino a rispettare le regole e le procedure del MaaS for Italy; in particolare, gli operatori MaaS e gli operatori di trasporto e mobilità, aderiranno al DS&SRF e sottoscriveranno i "Termini e condizioni per l'utilizzo dei servizi del DS&SRF".

2. Descrizione del progetto

2.1. Obiettivi del progetto

La Regione si impegna a seguire quanto previsto dalla milestone M1C1-23, del Recovery and Resilience Facility Operation arrangements between the European Commission and Italy (22/12/21), sia direttamente che supportando il Dipartimento per la trasformazione digitale per il raggiungimento della stessa, il cui testo è di seguito riportato.

Description of the milestone or target in the CiD

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

Verification mechanism

Summary document duly justifying how the milestone (including all the constitutive elements) was satisfactorily fulfilled.

This document shall include as an annex the following documentary evidence:

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

Qualitative Indicators (for milestones)

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

Timeline for completion

Q1 2025

La RER mira a costruire un sistema digitale di MaaS di livello 4 volto a migliorare l'accessibilità al Trasporto Pubblico, alla fruizione del territorio e alle ulteriori modalità di trasporto tramite una maggiore offerta di servizi di trasporto nell'intero territorio emiliano-romagnolo, per generare anche benefici su scala interregionale con particolare attenzione alle aree a domanda debole, e garantire l'inclusione sociale facilitando l'accesso ai servizi di mobilità alle categorie deboli e svantaggiate anche in linea con le politiche regionali interdisciplinari e con il Piano Regionale dei Trasporti (PRIT 2025) Delibera n.59 del 23/12/2021.

L'Atto di Indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per gli anni 2021- 2023, di cui alla deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna 14 settembre 2021, n. 52 ha indicato il valore guida della politica regionale per lo sviluppo di una mobilità collettiva ambientalmente sostenibile. La Regione accompagnerà l'attuazione della sperimentazione coerentemente con il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale 2022-2024" Delibera 316/2022 in cui si evidenzia che da almeno un quinquennio i servizi per la mobilità si stanno evolvendo in sistemi integrati, secondo la logica del "MaaS" (ovvero Mobility as a Service), che vede la creazione di piattaforme di informazione e offerta di servizi integrati e che gli

strumenti digitali devono permettere di valutare l'evoluzione della mobilità nei territori, con particolare attenzione ai territori urbani, misurare l'utilizzo del TPL e dei flussi trasportati, monitorare in continuo la qualità dei servizi erogata.

Il progetto è quindi pienamente coerente con le condizionalità della misura 1 componente 1 del PNRR che prevede interventi per la digitalizzazione delle infrastrutture tecnologiche e dei servizi della PA al fine di garantire ai cittadini e alle imprese servizi più efficienti e universalmente accessibili e, in particolare nell'ambito della mobilità, migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto urbano. Il progetto, da realizzare sull'intero territorio regionale, prevede infatti lo sviluppo di nuovi servizi alla mobilità, basati sull'adozione di paradigmi innovativi per digitalizzare i trasporti locali e fornire agli utenti un'esperienza di mobilità integrata e intermodale, partendo dalla pianificazione del viaggio fino ad arrivare al pagamento.

Il progetto è inoltre coerente con le Milestones previste dall'investimento 1.4.6 relativamente all'attuazione di ulteriori sette progetti pilota volti a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio anche nelle aree "follower", in cui ci si aspetta che tali nuove aree valorizzino l'esperienza acquisita nelle città metropolitane "pronte al digitale" (selezionate nei precedenti Avvisi) con i risultati che saranno valutati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) in collaborazione con università (indicatore qualitativo) alla fine della sperimentazione.

2.2. Stato del sistema dei trasporti in ottica MaaS

2.2.1. Piano regionale / provinciale del trasporto

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti - Prit 2025, è stato approvato con Delibera di Assemblea Legislativa Regionale n° 59 del 23/12/2021 e pubblicato sul BUR n° 379 del 31/12/21.

Di seguito si riporta la pagina regionale web dedicata: <https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/leggi-atti-bandi/normativasettore/prit-piano-regionale-integrato-dei-trasporti-norme-e-atti-amministrativi/prit-piano-regionaleintegrato-dei-trasporti-norme-e-atti-amministrativi> Nel PRIT si fa riferimento alla infomobilità, si introducono dei sistemi di monitoraggio con le città che stanno attuando i PUMS e si citano le Aree interne territori a domanda debole.

Inoltre, nel PRIT 2025 si pone particolare attenzione alle persone con disabilità nei diversi temi trattati quali la sicurezza stradale, il trasporto ferroviario e l'intermodalità, il trasporto pubblico locale e l'intermodalità, azioni per la mobilità sostenibile. Grazie al progetto Maas4Italy si potranno costruire delle dashboard di analisi sui territori desunte dai dati dell'ecosistema digitale, con possibilità di viste multilivello, che consentiranno anche la produzione di report utili sia ai decisori politici che ai pianificatori.

2.2.2. Esperienza maturata nell'ambito Maas

Il progetto pone le proprie basi sui progetti di infomobilità e sugli investimenti che RER ha messo in campo in particolare co-finanziando l'installazione di sistemi AVM, delle centrali di controllo delle Aziende di Trasporto, di sistemi EMV sui bus urbani, l'App MUVER (che consente l'acquisto dematerializzato dei titoli per bus) nonché con la creazione di un gateway di raccolta dei dati del TPL (sia bus che ferroviari) da parte di Lepida. Il MaaS Roger già operativo da 4 anni è una realtà affermata in tutto il contesto territoriale della Regione con 320.000 utenti registrati e con circa 300.000€/mese di biglietti venduti, aggrega dati di trasporto e servizi di ticketing di tutte le aziende di TPL della Regione comprendendo anche l'acquisto dei titoli ferroviari. È presente una funzionalità di Travel Planner che integra tutti i dati e consente di muoversi in tutta la Regione fornendo soluzioni di trasporto con combinazioni miste e ottimizzate dei vari operatori: una volta selezionata la soluzione di interesse, Roger consente con un'unica transazione finanziaria di acquistare tutti i biglietti dei diversi operatori che compongono il tragitto. I biglietti vengono caricati sull'app nella tecnologia del singolo operatore: in questa maniera il titolo può venire validato (QRcode, NFC) all'inizio del viaggio e consente le operazioni di verifica da parte del personale addetto del singolo operatore. È possibile visualizzare le previsioni in tempo reale di arrivo di un bus ad una fermata comunque selezionata: le informazioni sono arricchite dalla presenza della eventuale pedana per utenti con disabilità motoria e dal livello di carico del bus. Il MaaS Roger consente inoltre di pagare la sosta in 25 città della Regione. Nella città di Bologna Roger consente di pagare tutti i taxi e NCC di Bologna tramite voucher e usufruire dei servizi di mobilità turistica: people mover, city sightseeing.

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

Stato di avanzamento dello sviluppo del RAP:

La Regione ha inserito nel contratto di servizio con Lepida (società in house regionale) una specifica scheda che contempla la raccolta dei dati del TPL sia statici che dinamici in modo strutturato a partire dal 2016.

Referente: Arch. Alessandro Meggiato Responsabile Settore trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente – Regione Emilia-Romagna

Fondi dedicati: la RER finanzia con una spesa di 40.000 euro/anno la raccolta dei dati dalle aziende TPL nell'ambito contratto di servizio con Lepida Stato di avanzamento dei lavori e data prevista per ultimazione dei lavori a seguito della sigla con il Ministero della Convenzione "per l'interscambio di informazioni sulla mobilità multimodale delle persone in attuazione del regolamento delegato (UE) 2017/1926" sono stati predisposti i web service per allaccio automatico del RAP al NAP per l'invio dei dataset. Nel maggio 2023 è stato fatto un primo invio con esito positivo al NAP di un data set tradotti da GTFS in NETEX.

Lo sviluppo del sistema di traduzione dei dati verso NETEX e SIRI verrà fatto da Lepida, con il seguente cronoprogramma:

- Tper già implementato
- Le altre 3 aziende TPL (SETA , START , TEP) entro dicembre 2023
- Trenitalia Tper entro metà 2024

Il RAP provvederà anche alla traduzione di protocolli non standard al fine di poter integrare anche eventuali piccoli operatori di mobilità non adeguati agli standard in Netex e SIRI per il NAP.

Numero di Operatori di Trasporto e Mobilità che già inviano le informazioni al RAP: **TPER , SETA , START , TEP**
Livello NeteX: **livello 1**

<i>Nome Operatore</i>	<i>Data prevista digitalizzazione pagamenti</i>	<i>ricezione dati in formato NeTex inviati al RAP</i>
TPER	Già presente	Q3 2023
SETA	Già presente	Q3 2023
START	Già presente	Q3 2023
TEP	Già presente	Q3 2023

2.2.4. Modalità di integrazione delle piattaforme di vendita

Il progetto verrà realizzato da un Consorzio di aziende coordinate da TPER e Lepida (società in house della Regione Emilia-Romagna).

La piattaforma, condividendo i dati verso il NAP e il DS&SRF, consentirà il data sharing verso una pluralità di MaaS Operator in un'ottica di piena condivisione dei dati e di apertura al mercato.

I dati di natura trasportistica statici ed in tempo reale saranno resi disponibili in modalità "open data" secondo standard universalmente riconosciuti (es. GTFS, Netex, Siri).

Le piattaforme di vendita verranno messe a disposizione come servizi tramite API ampiamente documentate al fine di consentire ai MaaS Operator di integrare nei loro back end tutti i processi legati alla vendita: tariffe, integrazioni, scontistiche, pagamenti, rimborsi, produzione del biglietto elettronico compatibile al sistema di validazione e controllo del singolo operatore di mobilità.

Il Consorzio predisporrà un "contratto tipo" per l'accesso ai servizi di vendita da parte di tutti i MaaS Operator iscritti al DS&SRF, fermo restando che il singolo Operatore di Trasporto presente all'interno della piattaforma regionale deve dare esplicita autorizzazione alla vendita su base nazionale. Il contratto declinerà tutti gli aspetti commerciali rilevanti al fine di una piena fruizione dei servizi di vendita senza creare distorsione di mercato. Il contratto col singolo MaaS Operator definirà non solo gli aspetti squisitamente commerciali come commissioni, fatturazione,

pagamenti, penali, clausole di rescissione ma anche standard qualitativi quali i servizi di assistenza al cliente (es. call center, servizi reclami), procedure di rimborso, adempimenti privacy.

Chiaramente la Regione Emilia-Romagna eserciterà, tramite la propria partecipazione all'interno della Cabina di Regia, un ruolo di governance istituzionale con azioni di supervisione e controllo nel rispetto delle linee guida impartite, con l'obiettivo di tutelare l'utente in un'ottica di contesto multiservizio competitivo

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

Non verranno utilizzati fondi del presente bando per la digitalizzazione dei pagamenti dei singoli operatori di mobilità. Verranno invece utilizzati fondi per la creazione di una piattaforma integrata di pagamento all'interno del MaaS. (vedere lettera del 13/06/2023 Nostro PG 0572976.U)

2.3. Area in cui verrà effettuata la sperimentazione

Il contesto territoriale in cui verrà sviluppato il progetto MaaS è quello della intera Regione, la sperimentazione verrà condotta prioritariamente nei comuni elencati (con relativa popolazione) che hanno manifestato interesse:

Parma, 196.899

Bologna, 388.232

Reggio Emilia, 169.613

Rimini, 150.293

Carpi, 71.869

Modena, 184.106

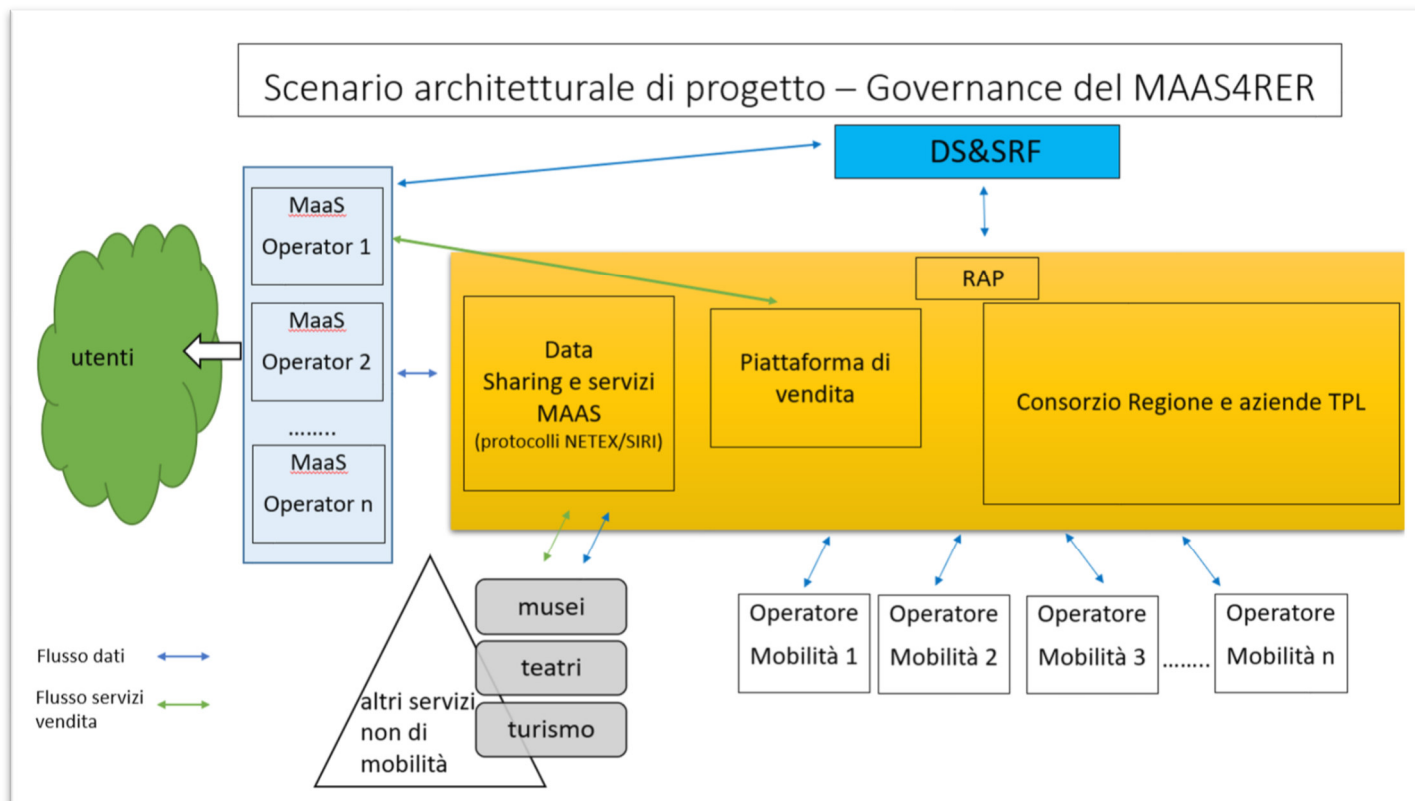
Cesena, 95.656

Saranno coinvolti ulteriori territori extraurbani a domanda debole e/o a vocazione turistica.

2.4. Scenario architetturale

A livello architetturale, si realizzerà una infrastruttura capace di dialogo RAP/NAP/DS&SRF per raccogliere, integrare e rendere fruibili servizi di mobilità anche con flussi diretti con i singoli operatori per integrare dati di trasporto statici/dinamici e servizi di API condivise fra i vari livelli e i vari operatori dell'ecosistema. I dati raccolti garantiranno le seguenti macro-funzionalità:

1. **Servizio MaaS per gli utenti**, integrazione di tutti i dati compendati in un travel planner sul contesto regionale/nazionale e con tutti gli operatori di mobilità;
2. **Data sharing**, messa in disponibilità al NAP/DS&SRF dei dati di mobilità per eventuali soggetti terzi, che si volessero candidare a diventare ulteriori MaaS Operator, secondo standard condivisi (Netex, Siri). Verranno esposte le Piattaforme di vendita utilizzabili previo accordo commerciale. Nell'ambito dei servizi MaaS rivolti all'utente, il Consorzio si farà carico anche dei servizi di assistenza al cliente con un call center dedicato.



2.5. Attori coinvolti

2.5.1. Operatori di servizi di trasporto e mobilità

Gli accordi definitivi conterranno espliciti riferimenti alle regole e alle procedure di sperimentazione di MaaS for Italy.

<i>Nome dell'operatore di trasporto</i>	<i>Territorio di riferimento (Nazionale / Interregionale, Regione, Città metropolitana, Comune capoluogo)</i>	<i>Servizio offerto (es. Operatore di trasporto pubblico locale, operatore di monopattini in sharing, ...)</i>	<i>Tipologia di accordo sottoscritto tra le parti (es. Accordo, lettera di intenti, ...)</i>	<i>Stato dell'accordo</i>
Tper	Bologna	TPL	<i>Lettera di intenti, bozza di accordo "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_2"</i>	In fase di definizione
Seta	Modena, Reggio e Piacenza	TPL	<i>Lettera di intenti, bozza di accordo "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_2"</i>	In fase di definizione
Start	Ravenna, Forlì Cesena e Rimini	TPL	<i>Lettera di intenti, bozza di accordo "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_2"</i>	In fase di definizione
Tep	Parma	TPL	<i>Lettera di intenti, bozza di accordo "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_2"</i>	In fase di definizione
Trenitalia Tper	Territorio regionale	Ferroviario	<i>Lettera di intenti, bozza di accordo "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_1"</i>	In fase di definizione
Aeroporto Marconi	Bologna	<i>Società di gestione dell'aeroporto di Bologna, l'ottavo aeroporto italiano per numero di passeggeri. Classificato come "aeroporto strategico" nel Piano nazionale degli Aeroporti e con una catchment area di circa 11 milioni di abitanti e circa 47.000 aziende. Gestisce parcheggi in struttura per un totale di circa 5.000 stalli auto. Da diversi anni sperimenta iniziative di MaaS rivolte ai dipendenti</i>	<i>Lettera di intenti, bozza di accordo "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_1"</i>	In fase di definizione

		<i>dell'Aeroporto e dell'intera community aeroportuale che prevede la messa a disposizione di pacchetti (bundle) di mobilità integrata comprendenti diversi servizi di trasporto pubblico, inclusi i treni regionali, l'utilizzo del car-sharing elettrico con stalli in prossimità del terminal passeggeri all'interno della Wait Zone, del bike sharing e un borsellino di buoni taxi, oltre che pacchetti integrativi ferroviari (ad es. bici su treno). Il pilota di MaaS potrebbe essere replicato anche per i passeggeri.</i>		
Marconi Express	Bologna	<i>People Mover Stazione Bologna Centrale-Aeroporto Marconi Bologna</i>	<i>Lettera di intenti, bozza di accordo "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_3'</i>	In fase di definizione
Consorzio Tea	Reggio Emilia	<i>Sosta su strada - Reggio Emilia</i>	<i>Lettera di intenti, "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_5"</i>	In fase di definizione
Parkinge	Nazionale	<i>Parcheggi in superficie e in struttura a Bologna, Parma, Piacenza</i>	<i>Lettera di intenti, "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_5"</i>	In fase di definizione
Ridemovi	Internazionale	<i>Bike sharing free floating a Bologna, Imola e Reggio Emilia</i>	<i>Lettera di intenti, "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_4"</i>	In fase di definizione
Omnibus	Regionale	<i>Car sharing free floating Bologna, Ferrara, Imola e Rimini</i>	<i>Lettera di intenti, "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_4"</i>	In fase di definizione
Infomobility	Parma	<i>Infomobility SpA è una società per azioni il cui capitale sociale è al 100% del Comune di Parma. Infomobility gestisce la sosta su strada,</i>	<i>Lettera di intenti, bozza di accordo "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_3</i>	In fase di definizione

		<i>due parcheggi in struttura, l'accesso al centro storico, due servizi di mobilità condivisa cittadina: il Parma Bike Sharing e la Cicletteria (deposito sicuro di bici e noleggio mezzi ciclabili), attraverso la pubblicazione di bandi pubblici conferisce l'autorizzazione agli operatori dei servizi di sharing mobility presenti in città (monopattini e biciclette elettriche)</i>		
Cat	Comunale e Sovracomunale Bologna	<i>Servizio Taxi</i>	<i>Lettera di intenti, "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_6'</i>	In fase di definizione
Bit Mobility	Nazionale	<i>Monopattini in sharing a Parma e Piacenza</i>	<i>Lettera di intenti, "BOZZA SCHEMA DI ACCORDO_4"</i>	In fase di definizione

2.5.2. Operatori di servizi Maas ("Maas Operator")

<i>Nome del Maas Operator</i>	<i>Territorio di riferimento</i>	<i>Tipologia di accordo</i>	<i>Stato dell'accordo</i>
Evoluzione di Roger verso il Maas	<i>Regione Emilia-Romagna</i>	<i>commerciale</i>	<i>In fase di definizione nell'ambito del Consorzio</i>

I Maas Operator partecipanti al Maas4Italy e registrati sul DS&SRF accederanno ai dati del trasporto regionale tramite accesso al sistema nazionale; i Maas Operator interessati anche ad accedere alla Piattaforma di Vendita regionale, individuati tramite una manifestazione di interesse della Regione, dovranno stipulare specifici accordi commerciali con il Consorzio.

2.5.3. Utenti

A partire dalle indicazioni ricevute a livello nazionale, ovvero nell'ambito delle attività del Tavolo scientifico, la Regione Emilia-Romagna condurrà una serie di iniziative per il coinvolgimento degli utenti e la raccolta di feedback, con il supporto del referente scientifico opportunamente individuato così come dei Maas Operator.

Le fasce target saranno:

1. residenti in città e territori limitrofi con particolare attenzione a persone con disabilità;

2. abitanti di zone interne con servizi a chiamata;
3. turisti.

Saranno scelti 5.000 partecipanti di cui 500 tra gli abitanti delle zone interne e 100 persone con disabilità. I candidati saranno selezionati sulla base di diversi criteri (età >16, genere, residenza, occupazione, disabilità, mezzi utilizzati, pendolarismo) ed esprimeranno le proprie esigenze, sia in lista precompilata che in scrittura libera, in modo da tenerne conto per la selezione.

Possibili profili:

- utente medio
- anziani >65
- minorenni
- pendolari
- persone con disabilità motoria, visiva, uditiva.

La selezione sarà svolta in collaborazione con gli enti coinvolti, in particolare le Federazioni regionali delle persone con disabilità FISH e FAND con le quali RER ha un protocollo di collaborazione (DGR 1215/2020) che impegna alla tutela dei diritti delle persone con disabilità e alla fruibilità dei servizi.

Oltre alle azioni mirate sopra introdotte, per richiamare i partecipanti si condurrà una campagna di comunicazione (che continuerà anche a sperimentazione iniziata per altri possibili utenti, turisti inclusi) su:

- monitor nei punti info del TPL, a bordo autobus e treni
- siti delle aziende partner, testate online, profili social dei portali regionali interessati, app Roger
- affissioni negli spazi comunali e dei partner
- volantini (solo zone interne)
- diffusione di spot radio sul territorio regionale e su Spotify.

Verranno individuate strategie di premialità per fidelizzare gli utenti per il periodo di sperimentazione (es. crediti acquisto viaggi). Lato turismo, si monitoreranno gli accessi dal sito APT e i viaggi non sistematici pianificati tramite MaaS operator con tragitti turistici (es. Bologna → altre città e territori, pacchetti Marconiexpress + servizio urbano Bologna nel week-end). La sperimentazione sarà condotta nel rispetto delle condizioni di privacy, delle modalità di contatto e profilazione degli utenti.

2.5.4. Altri soggetti coinvolti

<i>Nome Ente coinvolto</i>	<i>Tipologia Ente (es. università, centro di ricerca)</i>	<i>Tipo di accordo</i>	<i>Obiettivo del coinvolgimento dell'Ente</i>
LEPIDA	Società regionale ICT	Contratto di servizio come	Partecipazione al Consorzio come partner tecnologico

		<i>società in house della RER</i>	
<i>CNR</i>	<i>Centro di Ricerca Nazionale</i>		<i>Analisi/elaborazione dati</i>
<i>UNIBO</i>	<i>Università di Bologna</i>	<i>Lettera di interesse</i>	<i>Analisi/elaborazione dati</i>
<i>UNIFE</i>	<i>Università di Ferrara</i>	<i>Lettera di interesse</i>	<i>Analisi/elaborazione dati</i>
<i>APT Emilia-Romagna</i>	<i>Azienda di Promozione Turistica della Regione Emilia-Romagna che provvede all'attuazione e alla gestione dei programmi e progetti elaborati in ambito turistico dalla RER</i>	<i>società in house della RER</i>	<i>Inserimento eventi turistici e culturali nella piattaforma MaaS – pubblicizzazione del progetto</i>
<i>FISH</i>	<i>Federazione Italiana per il superamento dell'handicap</i>	<i>DGR 1215/2020 Protocollo di intesa</i>	<i>Selezione utenti sperimentatori e monitoraggio</i>
<i>FAND</i>	<i>Federazione tra le Associazioni Nazionali delle Persone con Disabilità</i>	<i>DGR 1215/2020 Protocollo di intesa</i>	<i>Selezione utenti sperimentatori e monitoraggio</i>
<i>Federconsumatori</i>	<i>Associazione senza scopo di lucro</i>		<i>Confronti sulla qualità dei servizi MaaS compresa l'assistenza</i>
<i>Art-ER</i>	<i>ART-ER Attrattività Ricerca Territorio è la Società Consortile dell'Emilia-Romagna</i>	<i>Società in house della RER</i>	<i>Sinergia con progetto PREPAIR</i>
<i>ITL Istituto sui Trasporti e la Logistica</i>	<i>Istituto per i Trasporti e la Logistica, è un ente senza scopo di lucro fondato da RER nel 2003. Il suo scopo è quello di contribuire allo sviluppo e alla promozione di sistemi logistici e di trasporto sostenibili in Emilia-Romagna attraverso la ricerca, la consulenza e la formazione.</i>	<i>La RER è partner associato dei progetti MIMOSA e SUSTANCE</i>	<i>Sinergia sui progetti europei MIMOSA e SUSTANCE</i>

<i>FER (Ferrovie Emilia-Romagna)</i>	<i>Società in house della Regione gestore della rete ferroviaria regionale</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione per implementazione Piattaforma digitale in particolare su dati del servizio ferroviario</i>
<i>SRM – Società Reti e Mobilità</i>	<i>Agenzia di mobilità per il bacino di Bologna</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e reportistica dati per il controllo del servizio TPL</i>
<i>Tempi Agenzia</i>	<i>Agenzia di mobilità per il bacino di Piacenza</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e reportistica dati per il controllo del servizio TPL</i>
<i>SMTP - Società per la Mobilità e il Trasporto Pubblico</i>	<i>Agenzia di mobilità p per il bacino di Parma</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e reportistica dati per il controllo del servizio TPL</i>
<i>AMI – Agenzia mobilità e Impianti</i>	<i>Agenzia di mobilità per il bacino di Ferrara</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e reportistica dati per il controllo del servizio TPL</i>
<i>AMO – Agenzia per la mobilità e il trasporto</i>	<i>Agenzia di mobilità per il bacino di Modena</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management,</i>

<i>pubblico locale di Modena</i>			<i>coinvolgimento degli operatori di sharing e reportistica dati per il controllo del servizio TPL</i>
<i>Agenzia Mobilità - Reggio Emilia</i>	<i>Agenzia di mobilità per il bacino di Reggio Emilia</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e reportistica dati per il controllo del servizio TPL</i>
<i>AMR – Agenzia Mobilità Romagna</i>	<i>Agenzia di mobilità per il bacino di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e reportistica dati per il controllo del servizio TPL</i>
<i>Comune di Bologna</i>	<i>Ente Locale</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e coinvolgimento utenti sperimentatori</i>
<i>Comune di Parma</i>	<i>Ente Locale</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e coinvolgimento utenti sperimentatori</i>
<i>Comune di Rimini</i>	<i>Ente Locale</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e</i>

			<i>coinvolgimento utenti sperimentatori</i>
<i>Comune di Reggio Emilia</i>	<i>Ente Locale</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e coinvolgimento utenti sperimentatori</i>
<i>Comune di Modena</i>	<i>Ente Locale</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e coinvolgimento utenti sperimentatori</i>
<i>Comune di Carpi</i>	<i>Ente Locale</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e coinvolgimento utenti sperimentatori</i>
<i>Comune di Cesena</i>	<i>Ente Locale</i>	<i>Manifestazione di interesse</i>	<i>Collaborazione sulle azioni di Mobility Management, coinvolgimento degli operatori di sharing e coinvolgimento utenti sperimentatori</i>

2.6. Servizi da rendere disponibili ai cittadini

Il progetto prevede per i servizi di mobilità regionali, gestiti dagli operatori sottoscrittenti la dichiarazione di impegno, il raggiungimento del livello 4 di integrazione grazie ai seguenti servizi:

- *travel-planner* intermodale regionale per l'offerta di trasporto pubblico, mobilità condivisa, parcheggi, taxi basato su dati real-time e sulle esigenze specifiche dell'utente registrato (in particolare la disabilità) con motore

di calcolo che offra diverse alternative per la prenotazione, pianificazione, calcolo tariffario del viaggio in base agli obiettivi dell'utente (rapidità, lunghezza, sicurezza, economicità, sostenibilità...);

- dematerializzazione titoli di viaggio, integrazione e/o unificazione dei sistemi di pagamento con bundle e abbonamenti di mobilità personalizzati;
- Mobility management con promozioni, sistemi di rewarding, incentivi/bonus: per gli utenti con premialità, bonus, cashback, gamification basati su calcolo footprint; per i MAAS operator con canoni agevolati, sconti per le soluzioni di viaggio sostenibili/inclusive vendute;
- app multilingue e per non vedenti;
- integrazione con altre piattaforme dei settori turismo e cultura, con possibilità di ticketing unico per mobilità ed eventi e pacchetti culturali e turistici, e collaborazione con APT (Agenzia Per il Turismo) con cui verranno definite le modalità di scambio/integrazione delle API di competenza;
- Dashboard con funzionalità di reportistica multilivello.

La piattaforma digitale consentirà di creare catene di trasporto multimodali acquistando in un'unica soluzione il pacchetto proposto spesso beneficiando di prezzi di vendita più vantaggiosi; esempi:

- Turista in partenza da Roma che arriva all'aeroporto di Roma Fiumicino tramite treno regionale, atterra all'aeroporto di Bologna con destinazione riviera romagnola, People Mover, Treno regionale, autobus o altri servizi come taxi e sharing (car, bike, monopattini ecc..) per ultimo miglio;
- Partenza da area a domanda debole con servizio a chiamata e destinazione città media/grande, autobus urbano, altri servizi come taxi e sharing (car, bike, monopattini ecc..) per ultimo miglio;
- Studente universitario/lavoratore pendolare che utilizza il servizio ferroviario e i servizi di sharing (car, bike, monopattini ecc..) per ultimo miglio

2.7. Modelli di business

La sostenibilità economica del MaaS deriva dal fatto che gli operatori di mobilità coinvolti non debbano essere considerati come singole imprese che vendono titoli in maniera diversa, bensì come parte di un ecosistema di business in cui le aziende sviluppano ed evolvono le proprie capacità all'interno di un processo di generazione di innovazione, lavorano in modo cooperativo e competitivo per creare nuovi servizi per soddisfare le esigenze dei clienti. Si vuole realizzare un MaaS secondo una logica che vede le imprese che vi partecipano creare valore pubblico. Aumenta pertanto il livello di servizio complessivo per l'utente grazie proprio alla presenza di nuovi servizi che altrimenti non sarebbero disponibili:

- Biglietti integrati dei mezzi pubblici e in sharing.
- Gestione costi di trasporto per dipendenti delle aziende.
- Taxi integrati nel travel planner per "ultimo miglio"
- Gestione eventi con contestuale pianificazione viaggio-acquisto biglietti. ■ Pacchetti mobilità multimodali personalizzabili dall'utente
- Abbonamento all-inclusive personalizzabile che include in base alle preferenze dell'utente l'abbonamento ai mezzi pubblici, car/bike/scooter sharing, taxi.

L'architettura di governance prevede che solo il MaaS Operator mantenga il contatto diretto con l'utente finale in un'ottica di business di tipo B2C. L'accesso al MaaS da parte dei vari operatori di mobilità viene regolamentato da contratti commerciali col MaaS Operator dove le commissioni sul transato garantiranno la copertura dei costi secondo uno schema già sperimentato con Roger. Con procedura ad evidenza pubblica verrà individuato un provider tecnologico per la fornitura di tutta l'infrastruttura IT; tale provider opera in un mercato prettamente B2B o B2C, con lo scopo di mettere a sistema le più innovative soluzioni digitali. Risulta fondamentale il ruolo di governo della Regione e delle Agenzie della Mobilità per la definizione delle regole di interoperabilità e per garantire la condivisione dei dati col DS&SRF. Visto che il patrimonio informativo locale è molto più articolato e analitico di quello della piattaforma nazionale, il sistema regionale sarà dotato di un modulo 'analytics' che funzionerà in modo complementare al modulo analytics del DS&SRF e che permetterà di monitorare e analizzare l'andamento del servizio e valutare se in linea con il piano di esercizio.

2.8. Replicabilità e scalabilità del progetto

Il progetto conta su accordi con aziende dell'intero territorio regionale, migliorerà modelli organizzativi già testati e consoliderà le soluzioni più efficaci per il prosieguo dei servizi di mobilità e rispetto dei tempi della sperimentazione.

L'esperienza Roger dimostra che la sostenibilità economica può essere assicurata dalla copertura di tutti i costi operativi (gestionali, assistenza, marketing,..) con commissioni da riconoscere a MaaS Integrator e MaaS Operator, fatta salva la gratuità di open data, e la creazione del Consorzio garantirà la sostenibilità economica nel lungo periodo anche confidando nei POR-FESR (2021-2027) di circa 11 mln€ assegnati alla RER. Saranno perseguite "by design" logiche di scalabilità di carico (aumento delle prestazioni in funzione dell'aumento degli utenti), scalabilità geografica (indipendenza dalla distanza), scalabilità amministrativa (indipendenza dal numero di organizzazioni operanti).

La replicabilità sarà garantita dall'utilizzo di un'architettura open e standard condivisi; verrà perseguita l'integrazione bidirezionale con NAP e DS&SRF. Si costituirà un tavolo di lavoro composto da referenti di progetto, operatori MaaS e un campione di utenti coinvolti con le altre città/ Regioni/Province Autonome anche in ottica di scalabilità a livello nazionale.

Condivisione degli aspetti organizzativi, tecnologici, informatici, giuridici e contrattuali, con scopo di formazione, supporto strategico e operativo, divulgazione, sensibilizzazione.

Piano di lavoro:

- piattaforma con possibilità di effettuare upload/download della documentazione di avanzamento del progetto, FAQ, azioni intraprese.
- assesment dei servizi disponibili sul territorio
- strategie commerciali, contratti tipo con vari player locali
- condivisione dell'esperienza per impostare sperimentazioni

- condivisione campagna mediatica
- supporto all'integrazione dei servizi di mobilità locali mediante l'utilizzo di interfacce già consolidate
- replica modello dati e del database
- replica strategie di assistenza all'utente e del call center
- incontri cadenzati.

Si farà tesoro del tavolo di lavoro già avviato nel progetto LIFE PREPAIR che coinvolge le regioni del bacino padano con una specifica misura sul tema della infomobilità.

2.9. Valore aggiunto del progetto e innovazione

La RER attraverso la programmazione e la partecipazione assicura la migliore accessibilità e fruibilità del territorio e attraverso lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione ha intenzione di promuovere un sistema integrato di mobilità in cui il TP assolve un ruolo centrale per lo sviluppo civile, economico e di coesione sociale, con particolare riferimento alle aree interne e a vocazione turistica. Il progetto pone le proprie radici in un terreno fertile in termini di innovazione nei trasporti, poiché la gran parte degli operatori di mobilità (in particolare tutte le aziende di TPL) ha già condotto processi di digitalizzazione.

Rileva inoltre l'esperienza maturata nel progetto MaaS Roger operativo da oltre 4 anni in tutto il contesto regionale con oltre 320.000 utenti e con circa 300.000 euro/mese di biglietti venduti e che con la presente sperimentazione si estenderà anche al territorio nazionale.

L'avvenuta digitalizzazione dei sistemi di ticketing e di infomobilità unita alla rete di relazioni, accordi commerciali, servizi di assistenza al cliente maturati con Roger, pongono le premesse di un ecosistema trasporti già maturo a garanzia dei risultati attesi.

Il progetto, che riguarderà l'intero territorio regionale e nazionale, farà tesoro dell'esperienza Roger dal punto di vista tecnologico, commerciale e comunicativo con l'obiettivo di evolvere ampliando il ventaglio dei soggetti coinvolti per arrivare alla piena integrazione di tutti gli operatori di mobilità con particolare riguardo a quelli di sharing, dei servizi turistici, di cooperative taxi e NCC e di servizi a chiamata.

I servizi a chiamata rivolti alle aree interne (Delibera 512/2022) verranno integrati al progetto MAAS con notevole miglioramento della fruibilità e convenienza del servizio. Verrà sviluppata un'innovativa funzione di acquisizione dati, monitoraggio e reportistica che consentirà di poter efficientare la mobilità sul territorio potendo dinamicamente suggerire la pianificazione delle reti di trasporto e della mobilità sostenibile fruendo di interconnessioni ed implementazioni con i servizi di bigliettazione integrata e di mobilità sul territorio.

3. Modalità operative

3.1. Modello di governance

Con l'attuazione del progetto e la creazione del Consorzio si realizzerà un sistema di governance forte, condiviso e allargato al fine di garantire responsabilizzazione e sensibilizzazione di tutti i soggetti coinvolti.

Verrà costituito un Consorzio con la partecipazione della Regione (tramite la società in house Lepida) e delle aziende di Trasporto Pubblico, con la responsabilità della operatività del progetto da un punto di vista organizzativo, tecnologico e commerciale. Il Consorzio non nasce come scatola vuota ma si basa sull'esperienza del progetto Roger con i suoi accordi commerciali e i suoi 320.000 utenti. Il Consorzio allargherà da subito il suo campo d'azione stringendo ulteriori accordi commerciali con gli altri operatori di mobilità e in particolare con quelli di sharing. Nelle strategie regionali rientra anche l'integrazione nel MaaS di servizi non strettamente di mobilità ma correlati ad essa come ad esempio musei, teatri, servizi turistici.

Per una gestione condivisa, aperta e non monopolista del sistema, che garantisca l'interoperabilità e l'integrazione di tutti i servizi della mobilità regionale, si ritiene necessaria la creazione di una Cabina di Regia (regionale), che definisca le regole e stili le modalità di accordo tra le Aziende con specifici modelli di compilazione per l'adesione all'ecosistema:

Un Consorzio di aziende coordinate da TPER e Lepida (società in house della Regione Emilia-Romagna) avrà la responsabilità di realizzare il progetto. Per far fronte agli aspetti operativi ed attuativi Il Consorzio costituirà:

- Project Management Team (PMT):

Il Consorzio nominerà il Project Manager (PM) responsabile dell'attuazione del progetto e dell'adempimento degli obblighi contrattuali. Il PM sarà assistito da un team di collaboratori qualificati per gli aspetti di gestione, coordinamento e controllo della pianificazione, questioni legali, finanziarie e amministrative, pubbliche relazioni, nonché per la gestione dei partenariati e contatti con il Ministero. Durante il progetto, il PMT condurrà le attività di Quality Assurance e di Risk Assessment per verificare il raggiungimento dei risultati attesi, gli scostamenti dal piano e la qualità della performance, e per indirizzare le azioni correttive in caso di necessità. Sarà attuata una precisa procedura gestionale per monitorare il rispetto delle scadenze.

- Consiglio Direttivo: costituito da rappresentanti politici e tecnici dei partecipanti al Consorzio, supporta il PMT nelle scelte strategiche di progetto, approva e valida i risultati, eventuali accordi e partnership istituzionali.

- Comitato Scientifico (CS): nucleo di esperti nel settore della mobilità e ITS, del tessuto imprenditoriale e accademico locale; supporta SC e PMT.

Il progetto MaaS4RER avrà una stretta connessione, tramite il RUP e il Referente tecnico regionale, con le strutture del progetto MaaS4Italy nazionale in particolare con il Gruppo di lavoro nazionale e con il tavolo scientifico. In particolare, per la partecipazione a quest'ultimo, per la Regione è stato nominato il Prof. di UNIBO Luciano Bononi.

3.2. Modalità organizzative e strumenti di monitoraggio degli obiettivi

Utilizzo di tecniche di Project Management basate sulle più recenti tecnologie di comunicazione, collaborazione e monitoraggio. Tali tecniche e modalità verranno definite nell'ambito del costituendo Consorzio e verificate e monitorate dalla Regione.

3.3. Modalità Ascolto dell'utente

Saranno utilizzati gli indicatori e le modalità di monitoraggio definite dal Tavolo scientifico.

A esito delle sperimentazioni sarà prodotto un documento di analisi pubblico comprensivo di tutti i dati acquisiti ed eventuali elaborazioni, segnalazioni ricevute e criticità rilevate non solo da parte degli utenti, ma anche dagli operatori di trasporto e dai soggetti istituzionali coinvolti. Verrà redatto un piano di azione teso a superare le criticità evidenziate dagli utenti, in termini di accettabilità del modello, e dai Maas Operator/Integrator, in termini di validità del modello di business o di vincoli burocratici che necessitano di eventuali provvedimenti normativi.

3.4. Valutazione degli impatti

Saranno utilizzati gli indicatori e le modalità di monitoraggio definite dal Tavolo scientifico.

Monitoraggio periodico KPI per stabilire azioni correttive necessarie al raggiungimento degli obiettivi con riparametrazione dei risultati su scala regionale con procedure proxy e redazione del Paper di studio per scalabilità e deployment. Impatto economico valutato su tre livelli, con i KPI associati:

- Lato utente: confronto delle spese generali e dei costi complessivi degli spostamenti effettuati: valore medio transazione, spesa media per utente, costo medio per spostamento e loro variazioni;
- Lato operatori: redistribuzione della domanda nell'utilizzo dei diversi servizi di trasporto e attrattività dei servizi: ricavi complessivi/per operatore da piattaforma e variazione sulla modalità senza piattaforma;
- Lato collettività: calcolo del risparmio sui costi sociali, per riduzione dell'incidentalità. Impatto ambientale valutato come risultato dello shift modale con integrazione del web service ROGER AMBIENTE disponibile per il calcolo del risparmio, individuale e complessivo, di emissioni, suddivisibile per periodi dell'anno, area, categoria di utenti.

Impatto socio-culturale incremento nell'uso dei servizi offerti, dell'accessibilità e dell'inclusività (in particolare da parte degli utenti deboli).

Per valutare gli impatti, si utilizzerà una architettura che si avvale di risorse di calcolo High Performance Computing (HPC) di Lepida con Server Xeon Gold di terza generazione.

3.5. Rispetto dei principi trasversali

Do No Significant Harm (DNSH)

Per il Progetto, il Soggetto Attuatore dovrà garantire 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](https://www.rgs.mef.gov.it/VERSIONE-I/circolari/2021/circolare_n.32_del_2021)).*
- riequilibrio modale, orientato alla diminuzione nell'utilizzo dell'autovettura privata;*
 - consolidamento di abitudini di condivisione e sharing coerenti con la convergenza di interessi collettivi e individuali;*
 - riduzione dei consumi energetici;*
 - riduzione degli effetti clima-alteranti della mobilità e contributo alla decarbonizzazione;*
 - riduzione del consumo di spazio urbano per la mobilità e per la sosta; incremento di produttività del trasporto di persone (numero di passeggeri trasportati per unità di servizio offerta).*

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.*
- incremento di intensità digitale nel dominio della mobilità;*
 - accesso alla mobilità ed esperienza dei viaggiatori (qualità percepita); qualificazione e valorizzazione del sistema di trasporto pubblico;*

Equità di Genere e Valorizzazione e protezione dei giovani

Per il Progetto MaaS, il Soggetto Attuatore 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.

- *Rispetto dei criteri di Equità di Genere e di percentuale di giovani nei bandi di gara del consorzio.*

Riduzione divari territoriali

Con il progetto l'Ente Attuatore 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, 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.

- *sostenibilità sociale e coesione attraverso la riduzione dei tempi di viaggio, l'aumento dell'accessibilità, la riduzione delle diseguaglianze sociali e territoriali;*
- *supporto alla inclusione dei viaggiatori-utenti deboli).*

L'ente attuatore si impegna a rispettare i principi trasversali.

4. Piano progettuale

4.1. Descrizione delle fasi e delle attività di progetto

<i>WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL (con il progetto Maas4RER non si intende procedere con spese per la digitalizzazione vedasi lettera Prot. 13.06.2023.0572976.U)</i>
<i>WP 2: REALIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA MAAS</i>
<i>WP 2.1: Progettazione sviluppo sistemi integrazione con DS&SRF Sviluppo applicativo per la gestione operativa dei flussi col DS&SRF</i>
<i>WP 2.2: Progettazione esecutiva Progetto di dettaglio logico-concettuale, definizione standard, protocolli, flussi, soluzioni di recovery</i>
<i>WP 2.3: Sviluppo applicativo di back end e front end Realizzazione della piattaforma applicativa per la gestione del MaaS, connettori di integrazione coi vari operatori di mobilità</i>

<p><i>WP 2.4: Infrastruttura HW</i> <i>Dimensionamento e utilizzo delle risorse HW nell'ambito del datacenter di Lepida</i></p>
<p><i>WP 2.5: Licenze software di base</i> <i>Acquisto di licenze software di base per realizzare l'ambiente ad uso applicativo: Microsoft server, database, sistemi di virtualizzazione</i></p>
<p><i>WP 2.6: Test, messe a punto e collaudi</i> <i>Verifiche tecniche sperimentali, stress test, calibrazioni del sistema</i></p>
<p><i>WP 2.7: Project Management</i></p>
<p>WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'</p>
<p><i>WP 3.1: Integrazione con i vari operatori di mobilità</i> <i>Creazione flussi per dati statici e dinamici e condivisione piattaforme di vendita</i></p>
<p><i>WP 3.2: Progettazione esecutiva</i> <i>Definizione standard, protocolli, flussi, soluzioni di recovery</i></p>
<p><i>WP 3.3: Project management</i></p>
<p>WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET</p>
<p><i>WP 4.1: Comunicazione marketing</i> <i>Attuazione della campagna comunicativa e di promozione utilizzando i vari canali mediatici</i></p>
<p><i>WP 4.2: Progettazione esecutiva</i> <i>Individuazione di strategie comunicative e di premialità, individuazione canali mediatici a seguito dell'analisi ex ante</i></p>
<p><i>WP 4.3: Project management</i></p>
<p>WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE</p>
<p><i>WP 5.1: Progettazione esecutiva</i> <i>Definizione delle modalità di engagement degli utenti selezionati, raccolta feedback e dati di utilizzo</i></p>
<p><i>WP 5.2: Project management</i></p>
<p>WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE</p>
<p><i>WP 6.1: Sperimentazione e incentivi</i> <i>Erogazione incentivi e attuazione delle soluzioni di premialità e raccolta dati</i></p>
<p><i>WP 6.2: Progettazione esecutiva</i></p>
<p><i>WP 6.3: Project management</i></p>
<p>WP 7: RELAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE</p>
<p><i>WP 7.1: Valutazione impatti business intelligence</i> <i>Una soluzione di business intelligence consentirà l'analisi dei dati utilizzando tecniche di business analytics e data mining in grado di operare in modo complementare al modulo analytics del DS&SRF al fine di monitorare e analizzare l'andamento del servizio. Redazione dei report intermedi e finale</i></p>

WP 7.2: Progettazione esecutiva

WP 7.3: Project management

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, previa condivisione dei contenuti, il documento "Termini e condizioni per l'adesione al DS&SRF" attualmente in fase di redazione.

Nome dell'operatore di trasporto o mobilità	Data prevista di digitalizzazione e 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
TPER	Già presente	App Roger	Già presente	luglio 2024	mediati
START	Già presente	App Roger	Già presente	luglio 2024	mediati
SETA	Già presente	App Roger	Già presente	luglio 2024	mediati
TEP	Già presente	App Roger	Già presente	luglio 2024	mediati
Trenitalia Tper	Già presente	App Roger			
Aeroporto Marconi	Non applicabile				
Marconi Express (people mover Stazione FS – Aeroporto)	Già presente		Già presente		mediati
Consorzio Tea	Già presente	App: https://www.sostareonline.it/appsostare/			
Parking	Prevista durante la sperimentazione	n.d.			
Ridemovi	Già presente	App: ridemovi			
Omnibus	Già presente	App: corrente			
Infomobility	Già presente	App: easypark			
Cat	Già presente	App: itTaxi			
Bit Mobility	Già presente	App: Bit			

4.2.2. Integrazione MaaS Operator (Rif. WP 2)

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, previa condivisione dei contenuti, il documento "Termini e condizioni per l'adesione al DS&SRF" attualmente in fase di redazione.

Nome del MaaS Operator	Data prevista di disponibilità app verso gli utenti	Data prevista invio dati viaggio a DS&SRF	
Evoluzione ROGER	Q3 2024	Q3 2024	

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
Evoluzione ROGER	TPER, Seta, Start, Tep, Trenitalia, sosta in 25 Comuni, Marconi Express	Q3 2024	Q3 2024

Verranno individuati altri diversi operatori MaaS nel corso del progetto.

4.3. Cronoprogramma delle attività

WP-AZIONE/ATTIVITA'	Data inizio	Data fine
WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL	Non applicabile vedasi lettera Prot. 13.06.2023.0572976.U	
WP 2: REALIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA MAAS	Q2 2024	Q4 2024
WP 2.1: Progettazione sviluppo sistemi integrazione con DS&SRF	Q2 2024	Q3 2024
WP 2.2: Progettazione esecutiva	Q2 2024	Q3 2024
WP 2.3: Sviluppo applicativo di back end e front end	Q2 2024	Q3 2024
WP 2.4: Infrastruttura HW	Q2 2024	Q3 2024
WP 2.5: Licenze software di base	Q2 2024	Q3 2024
WP 2.6: Test, messe a punto e collaudi	Q3 2024	Q4 2024
WP 2.7: Project Management	Q2 2024	Q4 2024
WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'	Q2 2024	Q3 2024
WP 3.1: Integrazione con i vari operatori di mobilità	Q2 2024	Q3 2024

WP 3.2: Progettazione esecutiva	Q2 2024	Q3 2024
WP 3.3: Project management	Q2 2024	Q3 2024
WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET	Q2 2024	Q3 2024
WP 4.1: Comunicazione marketing	Q2 2024	Q3 2024
WP 4.2: Progettazione esecutiva	Q2 2024	Q2 2024
WP 4.3: Project management	Q2 2024	Q3 2024
WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE	Q3 2024	Q3 2024
WP 5.1: Progettazione esecutiva	Q3 2024	Q3 2024
WP 5.2: Project management	Q3 2024	Q3 2024
WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE	Q3 2024	Q4 2024
WP 6.1: Sperimentazione e incentivi	Q3 2024	Q4 2024
WP 6.2: Progettazione esecutiva	Q3 2024	Q4 2024
WP 6.3: Project management	Q3 2024	Q4 2024
WP 7: RELAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE	Q4 2024	Q2 2025
WP 7.1: Valutazione impatti business intelligence	Q4 2024	Q3 2026
WP 7.2: Progettazione esecutiva	Q4 2024	Q3 2024
WP 7.3: Project management	Q4 2024	Q3 2026

4.4. Piano spese

Descrivere le spese previste, per anno solare, coerentemente con i "WP" o attività di progetto identificate e descritte nei paragrafi precedenti, indicando unicamente le spese afferenti al progetto stesso e ammissibili, come definito dall'Art. 8 dell'Avviso MaaS 7 territori, che si riportano di seguito:

1. Spese per l'integrazione con il Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF):
 - a. spese per la progettazione, lo sviluppo e l'implementazione di software specifici, necessari all'integrazione con la piattaforma nazionale di Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF);
 - b. spese per l'acquisizione di software necessari all'integrazione con la piattaforma nazionale di Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF).
2. Spese per la conduzione del progetto:
 - b. spese per servizi di consulenza per l'implementazione del progetto MaaS, incluse attività di formazione specifica;
 - c. spese per la promozione del progetto, animazione e gestione della comunicazione.
3. Spese per la conduzione e realizzazione delle sperimentazioni:

- a. spese per la progettazione e realizzazione della piattaforma tecnologica di back-end e front-end per la erogazione dei servizi MaaS sul territorio, sostenute dal soggetto attuatore o da soggetti da esso individuato a termini di legge;
 - b. spese per l'avvio e conduzione delle sperimentazioni (es. incentivi diretti alla domanda degli utenti, etc.);
 - c. altre spese coerenti con i costi necessari alla realizzazione delle sperimentazioni, alle valutazioni degli impatti e, in generale, alle analisi dei risultati.
4. Spese per la digitalizzazione del TPL:
- a. spese per l'acquisto e la messa in opera di beni strumentali atti ad abilitare i servizi MaaS: sistemi hardware e software e altri sistemi tecnologici per il controllo, il monitoraggio e il rilevamento delle prestazioni, la gestione dei dati, la digitalizzazione e dematerializzazione dei titoli di viaggio e ogni altro sistema assimilabile funzionale ai servizi MaaS.
5. IVA realmente e definitivamente sostenuta per i costi di cui ai precedenti commi, solo se non recuperabile, nel rispetto di quanto previsto dalla vigente normativa - tale importo dovrà quindi essere puntualmente tracciato per ogni progetto nei relativi sistemi informatici gestionali.
6. Spese per il reclutamento di personale specificamente destinato alla realizzazione del progetto, secondo quanto previsto all'art.1 del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, coordinato con la legge di conversione 6 agosto 2021, n. 113, e in particolare nel rispetto delle disposizioni di quanto al comma 2 del medesimo articolo.

I valori nella tabella vanno indicati IVA esclusa e devono includere i soli importi richiesti all'interno del presente Avviso, L'utilizzo di altri fondi andrà specificato separatamente nel par. 4.5 "Partecipazione a progetti / programmi europei in corso".

WP-AZIONE/ATTIVITA'	2024	2025	2026	Totale
WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL	0	0	0	0
WP 2: REALIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA MAAS	1.382.000,00 €			1.382.000,00 €
WP 2.1: Progettazione sviluppo sistemi integrazione con DS&SRF	130.000,00 €			130.000,00 €
WP 2.2: Progettazione esecutiva	15.000,00 €			15.000,00 €
WP 2.3: Sviluppo applicativo di back end e front end	900.000,00 €			900.000,00 €
WP 2.4: Infrastruttura HW	120.000,00 €			120.000,00 €
WP 2.5: Licenze software di base	110.000,00 €			110.000,00 €
WP 2.6: Test, messe a punto e collaudi	90.000,00 €			90.000,00 €
WP 2.7: Project Management	17.000,00 €			17.000,00 €
WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'	262.000,00 €			262.000,00 €
WP 3.1: Integrazione con i vari operatori di mobilità	230.000,00 €			230.000,00 €
WP 3.2: Progettazione esecutiva	15.000,00 €			15.000,00 €
WP 3.3: Project management	17.000,00 €			17.000,00 €

WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET	131.000,00 €			131.000,00 €
WP 4.1: Comunicazione marketing	100.000,00 €			100.000,00 €
WP 4.2: Progettazione esecutiva	15.000,00 €			15.000,00 €
WP 4.3: Project management	16.000,00 €			16.000,00 €
WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE	31.000,00 €			31.000,00 €
WP 5.1: Progettazione esecutiva	15.000,00 €			15.000,00 €
WP 5.2: Project management	16.000,00 €			16.000,00 €
WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE	362.000,00 €			362.000,00 €
WP 6.1: Incentivi e indagini	330.000,00 €			330.000,00 €
WP 6.2: Progettazione esecutiva	15.000,00 €			15.000,00 €
WP 6.3: Project management	17.000,00 €			17.000,00 €
WP 7: RELAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE	10.000,00 €	82.000,00 €	40.000,00 €	132.000,00 €
WP 7.1: Valutazione impatti business intelligence	0	70.000,00 €	30.000,00 €	100.000,00 €
WP 7.2: Progettazione esecutiva	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	15.000,00 €
WP 7.3: Project management	5.000,00 €	7.000,00 €	5.000,00 €	17.000,00 €
TOTALE	2.178.000,00 €	82.000,00 €	40.000,00 €	2.300.000,00 €

Nota: Trattasi di importo netto in quanto l'IVA per i servizi richiesti viene recuperata dal soggetto realizzatore (Consorzio).

4.5. Partecipazione a progetti / programmi europei in corso

Progetto **LIFE PREPAIR**, coordinato da RER (€ 16.805.939), 17 partner, mira ad implementare le misure previste dai piani regionali per la lotta al cambiamento climatico e dall'Accordo di Bacino su scala maggiore e a rafforzarne la sostenibilità e la durabilità dei risultati. Le regioni del nord hanno istituito il Tavolo di Bacino Padano ed hanno pianificato azioni comuni per limitare le emissioni nei prossimi anni. Tra le azioni previste dal progetto vi è la C12 (budget 80.000 per RER) che prevede azioni sulla infomobilità coordinate tra le regioni del bacino padano sinergiche con gli obiettivi del "Maas4Italy".

MIMOSA Programma 2014 - 2020 Interreg V - Italy-Croatia, 01/01/2020 – 30/06/2023; Budget: 7,14 mln€. Migliorare l'offerta per trasporto passeggeri sostenibili e multimodali, approccio transfrontaliero per la mobilità, Network tra soggetti europei. Azioni RER in open source: ■ Intelligenza Artificiale e Reti Neurali conteggio e

classificazione automatizzate dei veicoli e delle persone; ■ Servizio innovativo di bike sharing per i turisti, sistema di raccolta dati con GPS per migliorare le basi dati informative; ■ App con funzione di realtà aumentata per migliorare la fruibilità delle informazioni real-time alla fermata, dati real time del TPL del Gateway di Lepida. Applicativi integrabili all'interno delle piattaforme di infomobilità sviluppate a livello regionale.

SUSTANCE - INTERREG Central Europe; 01/04/2023 – 30/03/2026; Budget: 1,6 mln€. Iniziativa CEI, Lead partner (Italia). Focus: - sviluppare e testare soluzioni tecnologiche innovative per migliorare i servizi di trasporto pubblico nelle aree periferiche con servizi a chiamata (DRT) - migliorare alcuni servizi ferroviari trans-frontalieri. ITL, RER e AMR, hanno avviato le attività relative alla modernizzazione di un servizio di trasporto pubblico a chiamata nell'area dell'Appennino romagnolo con digitalizzazione del servizio di prenotazione degli autobus a chiamata e l'integrazione con la piattaforma Maas regionale al fine di una sua replicabilità in altri contesti territoriali <https://www.interreg-central.eu/projects/sustance>.

1. Introduzione	1
2. Descrizione del progetto	2
2.1. Obiettivi del progetto	2
2.2. Stato del sistema dei trasporti in ottica MaaS	3
2.2.1. <i>Piano regionale / provinciale del trasporto</i>	3
2.2.2. <i>Esperienza maturata nell'ambito MaaS</i>	3
2.2.3. <i>Stato di avanzamento del Regional Access Point ("RAP")</i>	4
2.2.4. <i>Modalità di integrazione delle piattaforme di vendita</i>	5
2.2.5. <i>Utilizzo dei fondi per lo sviluppo del sistema dei trasporti</i>	6
2.3. Area in cui verrà effettuata la sperimentazione	6
2.4. Scenario architetturale	6
2.5. Attori coinvolti	7
2.5.1. <i>Operatori di servizi di trasporto e mobilità</i>	7
2.5.2. <i>Operatori di servizi MaaS ("Maas Operator")</i>	10
2.5.3. <i>Utenti</i>	10
2.5.4. <i>Altri soggetti coinvolti</i>	11
2.6. Servizi da rendere disponibili ai cittadini	15
2.7. Modelli di business	16
2.8. Replicabilità e scalabilità del progetto	17
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. <i>Integrazione Operatori di trasporto e Mobilità (Rif. WP 3)</i>	24
4.2.2. <i>Integrazione MaaS Operator (Rif. WP 2)</i>	25
4.3. Cronoprogramma delle attività	25
4.4. Piano spese	26
4.5. Partecipazione a progetti / programmi europei in corso	28