

## CONVENZIONE

**RELATIVA AL FINANZIAMENTO CONCESSO DAL DIPARTIMENTO PER LA  
TRASFORMAZIONE DIGITALE PER IL PROGETTO “MAAS4PUGLIA”- CUP:  
B39B23002100002 - AVVISO PUBBLICO PER LA PRESENTAZIONE DI PROPOSTE  
D’INTERVENTO A VALERE SUL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA -  
MISSIONE 1 - COMPONENTE 1, SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. “MOBILITY AS A SERVICE  
FOR ITALY” - MAAS4ITALY - 7 TERRITORI FINANZIATO DALL’UNIONE EUROPEA -  
NextGenerationEU**

### VISTO

- a) Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell’Unione, che modifica i Regolamenti (UE) n. 1296/2013, n. 1301/2013, n. 1303/2013, n. 1304/2013, n. 1309/2013, n. 1316/2013, n. 223/2014, n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e, in particolare, l’art. 61 del citato Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018 che al comma 3 precisa: “esiste un conflitto d’interessi quando l’esercizio imparziale e obiettivo delle funzioni di un agente finanziario o di un’altra persona” che partecipa all’esecuzione del bilancio “è compromesso da motivi familiari, affettivi, da affinità politica o nazionale, da interesse economico o da qualsiasi altro interesse personale diretto o indiretto”.
- b) Regolamento (UE) 2021/241, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza e, in particolare, l’art. art. 22, co. 1 del citato Regolamento (UE) 2021/241 rubricato “Tutela degli interessi finanziari dell’Unione” secondo il quale gli Stati membri, in qualità di beneficiari o mutuatari di fondi a titolo dello stesso, “adottano tutte le opportune misure per tutelare gli interessi finanziari dell’Unione e per garantire che l'utilizzo dei fondi in relazione alle misure sostenute dal dispositivo sia conforme al diritto dell’Unione e nazionale applicabile, in particolare per quanto riguarda la prevenzione, l’individuazione e la rettifica delle frodi, dei casi di corruzione e dei conflitti di interessi. A tal fine, gli Stati membri prevedono un sistema di controllo interno efficace ed efficiente nonché provvedono al recupero degli importi erroneamente versati o utilizzati in modo non corretto. Gli Stati membri possono fare affidamento sui loro normali sistemi nazionali di gestione del bilancio.”
- c) Art. 325 del Trattato sul Funzionamento dell’Unione Europea.
- d) Convenzione del Consiglio dell’Unione europea del 26 luglio 1995 relativa alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee.
- e) Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio, notificata all’Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21, del 14 luglio 2021.
- f) Articolo 17 del Regolamento UE 2020/852 che definisce gli obiettivi ambientali, tra cui il principio di non arrecare un danno significativo (DNSH, “Do no significant harm”) e la Comunicazione della Commissione UE 2021/C 58/01 recante «Orientamenti tecnici sull’applicazione del principio “non arrecare un danno significativo” a norma del Regolamento

- sul dispositivo per la ripresa e la resilienza».
- g) Regolamento 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021, recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti.
  - h) Decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77, coordinato con la legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108, recante: «Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure».
  - i) Decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, coordinato con la legge di conversione 6 agosto 2021, n. 113, recante: «Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia» che, tra l'altro, al secondo periodo del comma 1 dell'articolo 7 prevede che «Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede alla individuazione delle amministrazioni di cui all'articolo 8, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77».
  - j) Decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 «Codice dell'amministrazione digitale».
  - k) Legge 7 agosto 1990, n. 241 e, in particolare, l'art. 12, rubricato: «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi».
  - l) Art. 32 della legge 18 giugno 2009, n. 69, «Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile».
  - m) Legge 6 novembre 2012, n. 190 «Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione».
  - n) Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici».
  - o) Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 recante «Codice dei contratti pubblici» in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici.
  - p) Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 17 gennaio 2023 concernente l'adozione del «Piano triennale per l'informatica nella pubblica amministrazione 2022-2024».
  - q) Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 aprile 2022 concernente l'adozione del «Piano triennale di prevenzione della corruzione 2022-2024» della Presidenza del Consiglio dei ministri.
  - r) Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 marzo 2023 concernente l'adozione del Piano integrato di attività e organizzazione 2023 - 2025 (P.I.A.O.).
  - s) Legge 30 novembre 2017, n. 179 recante «Disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato»;
  - t) Decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, che ha istituito il Fondo complementare al PNRR.
  - u) Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 luglio 2021 di istituzione nell'ambito del Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri dell'Unità di missione di livello dirigenziale ai sensi dell'art.8, comma, 1 del citato decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77.
  - v) Decreto interministeriale del Ministro per l'Innovazione tecnologica e la transizione digitale di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, del 24 settembre 2021, di organizzazione

- dell'Unità di missione del Dipartimento per la trasformazione digitale, ai sensi dell'art. 8 del citato decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77.
- w) Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021, relativo all'assegnazione delle risorse in favore di ciascuna Amministrazione titolare degli investimenti del PNRR e corrispondenti milestone e target.
  - x) Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 23 febbraio 2023, recante "Modifiche alla tabella A allegata al decreto 6 agosto 2021, recante «Assegnazione delle risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e ripartizione di traguardi e obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione».
  - y) Articolo 1, comma 1042, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 ai sensi del quale con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le procedure amministrativo-contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037.
  - z) Articolo 1, comma 1043, secondo periodo della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del Next Generation EU, il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico.
  - aa) Articolo 1, comma 1044 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità di rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativi a ciascun progetto, da rendere disponibili in formato elaborabile, con particolare riferimento ai costi programmati, agli obiettivi perseguiti, alla spesa sostenuta alle ricadute sui territori che ne beneficiano, ai soggetti attuatori, ai tempi di realizzazione previsti ed effettivi, agli indicatori di realizzazione e di risultato, nonché a ogni altro elemento utile per l'analisi e la valutazione degli interventi.
  - bb) Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali".
  - cc) Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 settembre 2021 che definisce le modalità, le tempistiche e gli strumenti per la rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativa a ciascun progetto finanziato nell'ambito del PNRR, nonché dei milestone e target degli investimenti e delle riforme e di tutti gli ulteriori elementi informativi previsti nel Piano necessari per la rendicontazione alla Commissione Europea.
  - dd) Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 ottobre 2021 che definisce procedure amministrativo contabili in ordine alla gestione del Fondo di rotazione, al flusso degli accrediti, alle richieste di pagamento, alle modalità di rendicontazione per l'attuazione dell'iniziativa Next Generation EU Italia.
  - ee) Decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173 "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", convertito, con modificazioni, in legge 16 dicembre 2022, n. 204.
  - ff) Legge 30 dicembre 2023, n. 213 recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026";
  - gg) Circolare del 14 ottobre 2021, n. 21 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR, recante "Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR".

- hh) Circolare del 29 ottobre 2021, n. 25 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR recante "Rilevazione periodica avvisi, bandi e altre procedure di attivazione degli investimenti".
- ii) Circolare del Ministero dell'economia e delle finanze 14 dicembre 2021, n. 31, avente ad oggetto "Rendicontazione PNRR al 31.12.2021 - Trasmissione dichiarazione di gestione e check-list relativa a milestone e target".
- jj) Circolare del 30 dicembre 2021, n. 32 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR recante "Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente".
- kk) Circolare del 31 dicembre 2021, n. 33 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) recante "Nota di chiarimento sulla Circolare del 14 ottobre 2021, n. 21 - Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR – Addizionalità, finanziamento complementare e obbligo di assenza del c.d. doppio finanziamento".
- ll) Circolare del 18 gennaio 2022, n. 4 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR recante "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - art. 1 comma 1 del decreto-legge n. 80 del 2021- indicazioni attuative".
- mm) Circolare del 24 gennaio 2022, n. 6 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato – recante "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Servizi di assistenza tecnica per le Amministrazioni titolari di interventi e soggetti attuatori del PNRR".
- nn) Circolare del 10 febbraio 2022, n. 9 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato – recante "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Trasmissione delle Istruzioni tecniche per la redazione dei sistemi di gestione e controllo delle amministrazioni centrali titolari di interventi del PNRR".
- oo) Circolare del 29 aprile 2022, n. 21 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante "Chiarimenti in relazione al riferimento alla disciplina nazionale in materia di contratti pubblici richiamata nei dispositivi attuativi relativi agli interventi PNRR e PNC".
- pp) Circolare del 21 giugno 2022, n. 27 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Monitoraggio delle misure del PNRR".
- qq) Circolare del 4 luglio 2022, n. 28 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante "Controllo di regolarità amministrativa e contabile dei rendiconti di contabilità ordinaria e di contabilità speciale. Controllo di regolarità amministrativa e contabile sugli atti di gestione delle risorse del PNRR - prime indicazioni operative".
- rr) Circolare del 26 luglio 2022, n. 29 del Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante "Modalità di erogazione delle risorse PNRR".
- ss) Circolare dell'11 agosto 2022 n. 30 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato recante: "Circolare delle procedure di controllo e rendicontazione delle misure del PNRR".
- tt) Circolare del 13 ottobre 2022 n. 33 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Aggiornamento Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd. DNSH)".
- uu) Circolare del 17 ottobre 2022, n. 34 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Linee guida

- metodologiche per la rendicontazione degli indicatori comuni per il Piano nazionale di ripresa e resilienza”.
- vv) Circolare del 2 gennaio 2023, n. 1 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Controllo preventivo di regolarità amministrativa e contabile di cui al decreto legislativo 30 giugno 2011, n. 123. Precisazioni relative anche al controllo degli atti di gestione delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”.
- ww) Circolare del 13 marzo 2023, n. 10 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Interventi PNRR. Ulteriori indicazioni operative per il controllo preventivo e il controllo dei rendiconti delle Contabilità Speciali PNRR aperte presso la Tesoreria dello Stato”.
- xx) Circolare del 22 marzo 2023 n. 11 della Ragioneria Generale dello Stato recante: “Registro Integrato dei Controlli PNRR - Sezione controlli milestone e target”.
- yy) Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 14 aprile 2023 n. 16 recante “Integrazione delle Linee Guida per lo svolgimento delle attività di controllo e rendicontazione delle Misure PNRR di competenza delle Amministrazioni centrali e dei Soggetti Attuatori”;
- zz) Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 15 settembre 2023 n. 27 recante “Integrazione delle Linee Guida per lo svolgimento delle attività di controllo e rendicontazione delle Misure PNRR di competenza delle Amministrazioni centrali e dei Soggetti Attuatori. Adozione dell’Appendice tematica Rilevazione delle titolarità effettive ex art. 22 par. 2 lett. d) Reg. (UE) 2021/241 e comunicazione alla UIF di operazioni sospette da parte della Pubblica amministrazione ex art. 10, d.lgs. 231/2007”;
- aaa) Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 22 dicembre 2023 n. 35 recante “Strategia generale antifrode per l’attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - versione 2.0”;
- bbb) “Linee guida per i Soggetti Attuatori della Misura 1.4.6. “Mobility As A Service for Italy” Missione 1 – Componente 1 del PNRR Finanziato dall’Unione europea - NEXTGENERATIONEU”, approvate con Decreto del Coordinatore dell’Unità di Missione n. 9/2022-PNRR del 29/12/2022.
- ccc) Strategia generale Antifrode per l’attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Settembre 2022) elaborata dalla Ragioneria Generale dello Stato.
- ddd) Manuale di attuazione della Politica antifrode - all. 36 del Sistema di gestione e controllo dell’Unità di Missione PNRR - approvato con decreto del Coordinatore il 12 agosto 2022.
- eee) Circolare del 15 giugno 2022, n. 1 dell’Unità di Missione PNRR recante “Politica per il contrasto alle frodi e alla corruzione e per prevenire i rischi di conflitti di interesse e di doppio finanziamento”.
- fff) Circolare del 23 settembre 2022, n. 2 dell’Unità di Missione PNRR recante” Tutela della sana gestione finanziaria –Indicazioni ai fini dell’attuazione degli interventi”.
- ggg) Circolare del 28 dicembre 2022, n. 3 dell’Unità di Missione PNRR recante “Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR”.
- hhh) Circolare n. 4 del 28 dicembre 2022 dell’Unità di Missione “Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR”.
- iii) Circolare n. 5 del 18 ottobre 2023 dell’Unità di Missione “Ulteriori indicazioni ai fini della rilevazione dei titolari effettivi”.
- jjj) Circolare dell’Unità di Missione n. 6 dell’11 dicembre 2023 “Prossime scadenze per la valorizzazione degli Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR da parte dei Soggetti Attuatori”.
- kkk) Decreto-legge n. 36 del 30 aprile 2022, convertito con modificazioni dalla legge 29

- giugno 2022, n. 79, recante “Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)”.
- lll) Decreto-legge n. 13 del 24 febbraio 2023 recante “Disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l’attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune” convertito, con modificazioni, dalla legge n. 41 del 21 aprile 2023.
- mmm) Regolamento (CE) 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70;
- nnn) Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale.
- ooo) Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale» e in particolare l’articolo 41, comma 1, che modifica l’art.11 della legge 16 gennaio 2003, n.3, istitutiva del CUP, prevedendo che “Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all’articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l’esecuzione di progetti d’investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell’atto stesso”.
- ppp) Legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante “Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione” e, in particolare, l’articolo 11, comma 2-bis, ai sensi del quale “Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all’articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l’esecuzione di progetti di investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso.
- qqq) Delibera del CIPE n. 63 del 26 novembre 2020 che introduce la normativa attuativa della riforma del CUP.
- rrr) Articolo 25, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito con modificazioni dalla L. 23 giugno 2014, n. 89, che, al fine di assicurare l’effettiva tracciabilità dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni prevede l’apposizione del codice identificativo di gara (CIG) e del Codice unico di Progetto (CUP) nelle fatture elettroniche ricevute.
- sss)Regolamento generale UE sulla protezione dei dati 2016/679 del Parlamento europeo del Consiglio del 27 aprile 2016 e ss.mm.ii.
- ttt) Decreto del Segretario Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri 9 luglio 2014 "Procedura di segnalazione di illeciti o di irregolarità'. disciplina della tutela del dipendente pubblico che segnala illeciti" (c.d. whistleblower).
- uuu) Codice di comportamento e di tutela della dignità e dell’etica dei dirigenti e dei dipendenti della Presidenza del Consiglio dei Ministri 16 settembre 2014.
- vvv) Accordo di collaborazione ex art. 15 legge 7 agosto 1990, n. 241, sottoscritto tra il Dipartimento per la trasformazione digitale e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 11 novembre 2021, che concerne la collaborazione delle Parti ai seguenti fini:
- definizione e articolazione delle specifiche tecniche dei contenuti delle proposte progettuali previste dai dispositivi di attuazione del Sub-investimento 1.4.6;
  - collaborazione nella definizione del dettaglio dei criteri di selezione degli interventi;

- collaborazione nelle attività di valutazione e selezione delle proposte progettuali;
- collaborazione nell'indirizzo, nella sorveglianza e nel seguito delle sperimentazioni;
- collaborazione nella gestione e monitoraggio delle sperimentazioni;
- collaborazione nella valutazione delle sperimentazioni e nel trarre conseguenze per eventuali aggiornamenti normativi;
- collaborazione nel definire le azioni attuative e di riforma normativa, necessarie alla corretta, efficace e tempestiva attuazione del Sub-investimento 1.4.6.

### VISTO ALTRESI'

- a) il decreto n. 58/2023-PNRR del 12 aprile 2023 del Capo del Dipartimento della trasformazione digitale di approvazione dell'Avviso pubblico per la presentazione di Proposte di intervento a valere su PNRR -MISSIONE 1 - COMPONENTE 1 Sub-investimento 1.4.6. "Mobility As A Service for Italy" - MAAS4ITALY - 7 TERRITORI", pubblicato il 14 aprile 2023 sul sito <https://innovazione.gov.it>;
- b) la ricezione delle proposte progettuali (Scheda Progetto) complete della strategia e degli obiettivi di intervento, delle informazioni identificative al momento disponibili, delle informazioni anagrafiche inerenti al Soggetto attuatore, dei budget previsionali e relative tipologie di costi previsti, dei risultati attesi, e dei relativi tempi di realizzazione, nonché del cronoprogramma di attuazione e spesa dei singoli progetti;
- c) il decreto n. 140/2023-PNRR del 12 settembre 2023 di approvazione della graduatoria provvisoria relativa ai soggetti attuatori ammessi al finanziamento a valere sul predetto Avviso, pubblicato il 13 settembre 2023 sul sito del Dipartimento;
- d) Il decreto n. 150/2023 - PNRR del 28 settembre 2023 di approvazione della graduatoria definitiva relativa al predetto Avviso con il quale la Regione Puglia, Soggetto Attuatore del Progetto "MAAS4PUGLIA", è stato ammesso al finanziamento a valere sull'Avviso predetto, pubblicato il 28 settembre 2023 sul sito del Dipartimento;
- e) la nota prot. n. DTD\_PNRR-0003300-P-02/10/2023 di trasmissione degli atti della procedura al Comitato tecnico di cui all'Accordo DTD - MIT, per gli adempimenti previsti dall'art. 10, comma 10, dell'Avviso pubblico;
- f) il percorso negoziale avviato ai sensi del citato art. 10, comma 10, dell'Avviso pubblico tra il Comitato Tecnico di cui all'Accordo DTD-MIT e i Soggetti ammessi al finanziamento, volto all'introduzione di eventuali contenuti ed elementi migliorativi delle proposte selezionate, sulla scorta di quanto indicato dalla Commissione di valutazione, non comportanti modifiche sostanziali o di elementi che sono stati oggetto di attribuzione di punteggi;
- g) il verbale del Comitato Tecnico del 20 dicembre 2023 con il quale si comunica l'approvazione, ai sensi dell'art. 3, comma 8, lett. i) dell'Accordo DTD-MIT, del Piano Operativo della Regione Puglia, per un importo totale pari ad euro 2.300.000,00 (duemilionitrecentomila/00) per il progetto "MaaS4Puglia";
- h) la nota del Responsabile del procedimento del 22 dicembre 2023 con la quale si richiede alla Regione Puglia la trasmissione della versione definitiva del Piano Operativo ai sensi dell'art. 11 dell'Avviso;
- i) la nota prot. n. 0024688/2024 del 16 gennaio 2024, trasmessa formalmente a mezzo pec, con cui la

Regione Puglia ha inoltrato il Piano Operativo del Progetto “MaaS4Puglia”, 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. 15/2024- PNRR del 19 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 Puglia** (di seguito Soggetto Attuatore) con sede in Lungomare Nazario Sauro n. 31/33, C.F. 80017210727, in persona di Carmela Iadaresta, Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità della Regione Puglia, in qualità di legale rappresentante, giusti poteri di firma con deliberazione di Giunta Regionale n. 1354 del 02 ottobre 2023;

nel prosieguo indicati anche come “Parti”,

### **SI CONVIENE QUANTO SEGUE**

#### **Art. 1**

##### **Oggetto**

1. La presente Convenzione disciplina i rapporti tra le Parti per la realizzazione del progetto “MaaS4Puglia”, 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 “MAAS4PUGLIA” il Dipartimento riconosce al Soggetto attuatore l'importo massimo di euro 2.300.000,00 (duemilionitrecentomila/00) come ristoro delle spese effettivamente sostenute per le attività svolte.
2. Successivamente alla registrazione della presente Convenzione da parte degli organi di controllo, il Soggetto Attuatore inoltra la richiesta di trasferimento delle risorse all'Unità di Missione, ad avvenuto inserimento della documentazione di spesa e della documentazione utile a comprovare l'effettiva realizzazione delle opere e/o servizi realizzati, in coerenza con gli obiettivi previsti dalla misura nel sistema informativo di cui al successivo articolo 8. L'Unità di missione del Dipartimento, verificata la corretta alimentazione del citato sistema informativo, autorizza il MEF al trasferimento delle risorse sul Conto di Contabilità speciale n. 0031601, intestato a Regione Puglia, presso Banca d'Italia- Tesoreria provinciale dello Stato - Sezione di Bari, avente il seguente IBAN:IT05E0100003245430300031601.
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 "MAAS4PUGLIA" 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 "MAAS4PUGLIA" – CUP: B39B23002100002, 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, Carmela Iadaresta, Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità della Regione Puglia.

## **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 Puglia**

Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico  
Locale e Intermodalità

*Dott.ssa Carmela Iadaresta*



Carmela Iadaresta  
16.01.2024  
16:58:57  
GMT+01:00

# **Modello Piano Operativo**

## **MaaS4Italy**

### **1. Introduzione**

L'Avviso Mobility as a Service for Italy - 7 territori, definito in collaborazione tra il Dipartimento per la Trasformazione digitale (DTD) della Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), attuata all'interno della Missione 1 Componente 1 del PNRR, finanziata dall'Unione europea nel contesto dell'iniziativa Next Generation EU, il sub-Investimento 1.4.6 "Mobility as a Service for Italy" per lo sviluppo di nuovi servizi alla mobilità, basati sull'adozione di paradigmi della mobilità come servizio (MaaS) nelle Regioni e/o Province Autonome selezionate per digitalizzare i trasporti locali e fornire agli utenti un'esperienza di mobilità integrata dalla pianificazione dei viaggi ai pagamenti attraverso molteplici modi di trasporto. Il 28 settembre 2023 è stato pubblicato il Decreto con la graduatoria definitiva, al cui esito la Regione Puglia risulta tra i territori selezionati per portare avanti il paradigma MaaS. L'Avviso Mobility as a Service for Italy - 7 territori contribuisce in particolare ad attuare il traguardo M1C1-23: T1 2025. Soluzioni di mobilità come servizio M2 ed in particolare lo sviluppo di sette progetti pilota volti a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio nelle aree "follower". Ci si aspetta che i comuni valorizzino l'esperienza acquisita nelle città metropolitane "pronte al digitale" (città selezionate con i precedenti Avvisi) nel contesto dei territori interessati. Il 40 % dei progetti pilota deve essere svolto nel Mezzogiorno del paese.

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;
- che, qualora il testo del presente piano operativo si presti a interpretazioni differenti dai suddetti indirizzi di attuazione, questi ultimi prevalgono.

Il soggetto attuatore garantisce che tutti gli stakeholder coinvolti si impegnino a rispettare le regole e le procedure del MaaS for Italy, in particolare, quando applicabile, aderendo al DS&SRF e sottoscrivendo i “Termini e condizioni per l’utilizzo dei servizi del DS&SRF”

## 2. Descrizione del progetto

Il progetto descritto nel presente Piano Operativo ha lo scopo di promuovere l’adozione del paradigma MaaS favorendo la digitalizzazione del trasporto locale e un’esperienza di mobilità integrata al servizio degli utenti attraverso un unico canale. Il progetto, valorizzando l’esperienza attualmente in corso nella Città Metropolitana di Bari, estenderà all’intero territorio regionale i servizi MaaS. L’attenzione sarà concentrata sulle aree urbane e extraurbane di tutte le Province pugliesi. Il progetto non si limiterà alla sola integrazione di sistemi di trasporto e mobilità urbani ed extraurbani, ma saranno messi a sistema percorsi tematici con particolare riguardo a spostamenti a valenza sociale, spostamenti legati a motivi di studio o motivi lavorativi e spostamenti legati al turismo.

### 2.1. Obiettivi del progetto

La Missione 1 Componente 1 del PNRR “*Digitalizzazione, innovazione e sicurezza della pubblica amministrazione*” ha l’obiettivo di rendere la Pubblica Amministrazione la migliore “alleata” di cittadini e imprese, con un’offerta di servizi sempre più efficienti e facilmente accessibili. Da un lato opera sugli aspetti di “infrastruttura digitale”, spingendo la migrazione al *cloud* delle amministrazioni, accelerando l’interoperabilità tra gli enti pubblici, snellendo le procedure secondo il principio “*once only*” e rafforzando le difese di *cybersecurity*. Dall’altra parte estende i servizi ai cittadini, migliorandone l’accessibilità e adeguando i processi prioritari delle Amministrazioni agli standard condivisi a livello europeo.

In particolare l’investimento 1.4 “*Servizi digitali e cittadinanza digitale*” è focalizzato sul miglioramento complessivo della qualità dei servizi digitali offerti ai cittadini. Esso si articola in una serie di 6 sotto-misure specifiche. Tali misure concorrono a un unico macro-obiettivo: raggiungere l’80% dei servizi pubblici essenziali erogati online entro il 2026.

Nel dettaglio la sotto-misura 1.4.6 ha lo scopo di promuovere l’adozione del paradigma **Mobility as a Service** (MaaS), con l’obiettivo di digitalizzare il trasporto locale e fornire agli utenti un’esperienza di mobilità integrata, dalla pianificazione del viaggio al pagamento dei biglietti.

Il progetto della Regione Puglia “MaaS for Italy-7 Territori” è pienamente coerente con gli obiettivi del PNRR sopra esposti, esso infatti mira a contribuire allo sviluppo di nuovi sistemi di mobilità su larga scala in grado di integrare e rendere accessibili a tutta la popolazione, regionale e non solo, più soluzioni multimodali presenti sul territorio attraverso un unico canale digitale. Le soluzioni di mobilità proposte perseguono una politica di innovazione per offrire ai cittadini un’esperienza di mobilità come servizio agile, sicuro e on-demand, integrando il trasporto collettivo ad altri servizi correlati (es. mobilità elettrica, sharing, sosta, percorsi tematici verso luoghi di studio, di lavoro, di interesse turistico, culturale e sanitario). Così facendo si riduce l’uso del mezzo privato, favorendo quindi lo sviluppo di una mobilità più sostenibile per l’ambiente e per la qualità della vita urbana, migliorando l’efficienza, l’accessibilità e la redistribuzione dei servizi in ottica sociale.

Di seguito sono elencati nel dettaglio gli obiettivi della sperimentazione prevista dalla Regione Puglia:

1. Massimizzare e ottimizzare l'efficacia delle politiche in tema di "mobilità come servizio" già avviate negli ultimi anni, valorizzando l'esperienza attualmente in corso nella Città Metropolitana di Bari ed estendendo all'intero territorio regionale i servizi MaaS, in accordo con la logica del programma nazionale;
2. Coinvolgere proattivamente e diversificatamente degli utenti, realizzazione di servizi in grado di soddisfare i bisogni di diverse categorie di utenti, garantendo un adeguato livello di inclusività e personalizzazione, oltre a diverse forme di incentivazione per specifiche categorie di utenza;
3. Sviluppare servizi MaaS in grado di favorire e rafforzare lo shift modale verso modalità di trasporto più sostenibili, razionalizzando l'utilizzo dell'auto di proprietà e riducendo le ricadute ambientali connesse al traffico automobilistico, soprattutto nei grandi centri urbani;
4. Realizzare l'integrazione con il DS&SRF attraverso la predisposizione dell'architettura in linea con quanto stabilito dal progetto nazionale, coinvolgendo il maggior numero possibile di operatori di trasporto e mobilità attivi sul territorio e promuovendone l'integrazione e lo scambio dati con la suddetta piattaforma, il NAP (National Access Point) e il RAP (Regional Access Point) della Regione Puglia;
5. Valorizzare il ruolo del TPL come ossatura portante del MaaS, incrementando la digitalizzazione dei servizi TPL nell'ottica di una loro piena integrazione nell'ecosistema MaaS regionale e nazionale;
6. Favorire la diffusione di una pluralità di servizi MaaS, per tutti gli stakeholders, in un ecosistema caratterizzato da una logica di mercato aperto, equo e neutrale e di libera concorrenza, evitando rischi di monopoli/oligopoli, nell'interesse della qualità dei servizi offerti agli utenti finali;
7. Sviluppare modelli economici capaci di intercettare il valore generato dallo spostamento della domanda;
8. Favorire la cooperazione tra i diversi attori coinvolti, a tutti i livelli, verso un ecosistema MaaS funzionante e orientato al raggiungimento di obiettivi sociali (MaaS di livello 4), grazie a un ruolo chiave di governance da parte della pubblica amministrazione.

La Regione Puglia inoltre si impegna a seguire, sia direttamente che supportando il Dipartimento per la trasformazione digitale, quanto previsto dalla seguente milestone.

### ***Milestone M1C1-23***

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 MIT/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 dei Trasporti (MIT) in collaboration with universities

### **Timeline for completion**

Q1 2025

## **2.2. Stato del sistema dei trasporti in ottica MaaS**

La Puglia ha un'estensione territoriale pari a 19.541 kmq ed una popolazione residente di circa 3.922.941 abitanti al 31 Dicembre 2021 (ISTAT), presentando quindi una densità media regionale di 200 abitanti/km. La regione risulta essere attraversata da reti di trasporto terrestri delle seguenti tipologie:

- Linee ferroviarie per una consistenza complessiva di binario pari a 1.600 km;
- Autostrade per una lunghezza di 300 km circa;
- Strade statali, regionali e locali per uno sviluppo di 11.000 km circa.

Inoltre, nella regione sono presenti i seguenti grandi terminali per l'intermodalità tra diversi sistemi di trasporto:

- Aeroporti di Bari Palese e Brindisi;
- Porti di Bari, Brindisi e Taranto;
- Terminal ferroviari merci (Bari e Brindisi).

La rete ferroviaria pugliese si estende per circa 1.600 km di cui quasi il 70% risulta elettrificata, mentre il 30% è a trazione diesel. Degli oltre 1.100 km circa di rete ferroviaria elettrificata, 551 km sono a doppio binario mentre 566 km sono a semplice binario.

In Puglia la rete ferroviaria è gestita da 5 gestori, e gli ambiti operativi delle imprese ferroviarie, a parte poche eccezioni circoscritte all'accesso a Bari, sono totalmente disgiunti, come di seguito sinteticamente descritto:

- Rete Ferroviaria Italiana;
- Ferrovie del Gargano, a servizio della parte nord del Gargano e della direttrice Foggia-Lucera;
- Ferrotramviaria (FNB) che si estende tra Bari e Barletta;
- Ferrovie Appulo Lucane che serve il corridoio Bari-Matera;
- Ferrovie del Sud Est, a servizio della zona Sud Est di Bari e del Salento.

I servizi di TPL su gomma disponibili riguardano sia i servizi urbani che quelli extra-urbani.

Gli operatori di sharing coinvolti nella sperimentazione sono:

- PikyRent srl Bari, Taranto (scooter e auto elettriche)
- BIT Mobility srl Bari, Brindisi, Lecce, Taranto (monopattini)
- VaiMoo srl Bari (bici)
- Bici in città srl Lecce, Taranto (bici)

Attualmente vi è un'integrazione a livello tecnico tra le società ferroviarie che attraverso il sito della società Trenitalia permette l'acquisto di viaggi dei diversi gestori ferroviari in un'unica transazione.

L'integrazione tariffaria, con scontistiche abbinate ad un acquisto multimodale, non è attualmente realizzata.

Per il servizio su gomma, le piattaforme di acquisto sono separate tra il servizio extra-urbano e i diversi operatori di trasporto urbano. Alcuni operatori di servizio urbano non prevedono attualmente la bigliettazione elettronica, la sperimentazione dovrà quindi concentrarsi sugli interlocutori che registrano ancora un notevole gap digitale.

Sul territorio ci sono pochi casi di integrazione fra operatori di sharing e servizi di trasporto pubblico.



Fermi restando i livelli differenziati di avanzamento e le tempistiche delle misure della digitalizzazione dei sistemi e servizi (a titolo di esempio: vendita dematerializzata, accesso ai dati statici e dinamici), tali misure verranno avviate con l'inizio della sperimentazione e proseguiranno in modo da consentire in futuro un costante e tempestivo adeguamento tecnologico.

### **2.2.1. Piano regionale / provinciale del trasporto**

La D.G.R. 23.05.2022, n. 754, pubblicata sul BURP n. 62 del 03.06.2022, ha adottato la proposta di Aggiornamento del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti, attualmente in conclusione della VAS.

In linea con l'obiettivo di policy 3 della Politica di Coesione, il Piano intende promuovere l'attuazione di iniziative ed investimenti per consentire il passaggio verso l'innovazione tecnologica, specie per l'accesso da parte dell'utenza ai servizi pubblici di trasporto. In particolare il Piano prevede di:

- **INDIRIZZO OPERATIVO 5.1:** realizzare l'Integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico provvedendo al potenziamento e alla velocizzazione dei servizi mediante la combinazione più efficiente di interventi non solo infrastrutturali ma anche tecnologici. Si prevede pertanto di sviluppare le iniziative del biglietto unico per il trasporto pubblico, interoperabile tra le aziende del trasporto sia su gomma che su ferrovia, anche in sinergia con i servizi della mobilità turistica.
- **INDIRIZZO OPERATIVO 5.2:** realizzare una rete di trasporto collettivo e di servizi di mobilità condivisa progressivamente orientata a far percepire agli utenti la "Mobilità come un servizio" (approccio MaaS – Mobility as a Service) contribuendo ad affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.

### **2.2.2. Esperienza maturata nell'ambito MaaS**

La Regione Puglia già nel 2019 ha finanziato l'implementazione di una piattaforma di vendita combinata, di proprietà di Trenitalia, per il rilascio di biglietti ferroviari a tariffa unica integrata, per consentire spostamenti con un unico titolo sui servizi di tutte le società ferroviarie pugliesi. Il progetto, consistente in un'iniziativa di cooperazione vettoriale finalizzata ad offrire alla clientela soluzioni di viaggio combinate, ha previsto:

- l'adeguamento ad uno standard comune per la condivisione dati: programmi di esercizio, orari, linee e tariffe;
- l'aggiornamento del sistema di vendita combinata, per integrare i dati delle società;
- l'aggiornamento dei sistemi di validazione e contolleria.

Sebbene attualmente l'integrazione tariffaria risulti pari alla sommatoria delle tariffe in vigore nelle società ferroviarie, l'obiettivo della Regione Puglia è quello di implementare il biglietto unico integrato.

La Regione ha previsto, nel documento strategico Piano triennale di Riorganizzazione Digitale 2022-2024 (PRD), obiettivo OR\_21, la possibilità di sviluppare piattaforme e servizi nell'ottica del paradigma MaaS.

Coerentemente a quanto previsto dal PRD 2022-2024, a settembre 2022 è stato avviato il progetto di realizzazione del Regional Access Point (RAP) come previsto dal 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. La normativa prevede che i Regional Access Point forniscano al National Access Point sia i dati statici (formato Netex) che dinamici (formato Siri) relativi all'infomobilità multimodale. Il RAP della Regione Puglia si occuperà della raccolta dei suddetti dati, trasformazione nel protocollo standard richiesto ed invio al NAP in tempo reale. Lo scopo è quello di rendere disponibili, in formato aperto, e in tempo reale le informazioni che caratterizzano le infrastrutture e la mobilità sul territorio. I dati raccolti verranno inoltre pubblicati come Open Data nel portale regionale, al fine di consentire lo sviluppo di nuovi servizi digitali a disposizione dei cittadini.

È inoltre in corso il progetto **MaaS4Italy della Città Metropolitana di Bari**, con la quale la Regione collabora, che prevede la sperimentazione di un sistema MaaS nel territorio del capoluogo pugliese.

Altri progetti che hanno maturato l'esperienza in ambito MaaS sono il Progetto **"AI SMART – Adriatic Ionian Small Port Network"** (descritto in altra parte del presente documento) che prevede la realizzazione di una piattaforma ICT unica (Grecia-Italia) attraverso la quale consultare dati, informazioni riguardanti i mezzi di TPL disponibili presso le aree portuali, le informazioni relative ai collegamenti marittimi, programmare visite presso punti di interesse lungo itinerari turistici.

Infine l'iniziativa **"SHARING MOBILITY"** promuove la messa a disposizione e il potenziamento di servizi di mobilità condivisa garantendo scontistiche o altre agevolazioni agli utenti dei servizi di TPL. Mediante procedura ristretta la Regione Puglia ha selezionato gli interventi sul territorio regionale finalizzati a promuovere servizi di sharing mobility prevalentemente ad alimentazione elettrica o muscolare, complementari ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

Le proposte progettuali ammesse a finanziamento, per un importo che varia da 300.000 € a 600.000€ ciascuna, interessano i territori di Molfetta, Altamura, Gravina di Puglia, Taranto, Trani, Lecce e Bari ed hanno tutte durata triennale (il termine delle attività è previsto per giugno 2025).

In particolare sarà incentivata l'attuazione, la promozione, la messa a disposizione, il rafforzamento e il Potenziamento di:

- a) servizi di vehicle sharing, sia con modello operativo station-based che free-floating, compresa l'estensione geografica e/o oraria dell'area di copertura di servizi di vehicle sharing già attivati;
- b) servizi di carpooling quale misura di mobility management aziendale o di ente;
- c) altri servizi complementari e incentivanti rispetto ai servizi di mobilità condivisa e innovativa.

Finalità dell'iniziativa è la riduzione del prezzo dei servizi di sharing mobility esistenti per gli utenti del trasporto pubblico ovvero, qualora tali servizi non siano diffusi, l'introduzione di servizi che prevedano prezzi ridotti o altri tipi di agevolazioni per gli utenti del trasporto pubblico.

L'iniziativa sharing mobility risulta quindi rilevante in ambito MaaS in quanto permette di diffondere in maniera più capillare sul territorio pugliese i servizi di mobilità condivisa accessibili alla popolazione regionale, ampliando il ventaglio delle soluzioni multimodali presenti sul territorio. Infatti 5 dei 7 progetti finanziati riguardano contesti nei quali il servizio di sharing mobility non era inizialmente garantito dal mercato e verrà introdotto per il tramite del progetto stesso. Inoltre i nuovi veicoli di mobilità condivisa saranno tutti dotati di funzionalità software che permetteranno di rendere disponibili dati statici e dinamici al RAP e quindi all'ecosistema MaaS.

Attualmente la Regione ha raggiunto un **livello di integrazione 2**.

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

#### Stato avanzamento amministrativo

La Regione Puglia ha già sottoscritto la convenzione col CCiSS per la condivisione dei dati, attraverso la connessione del punto di accesso regionale (RAP) al punto di accesso nazionale (NAP) ed ha incaricato, attraverso un accordo di cooperazione, l'Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET) per un supporto tecnico operativo.

Le risorse finanziarie previste dall'accordo sono pari a € 200.000,00 e sono destinate esclusivamente al rimborso dei costi e delle spese vive, non essendo previsto il pagamento di alcun corrispettivo e/o di alcun margine economico per le attività svolte. Il referente per il RAP della Regione Puglia è la dott.ssa Elisabetta Rosaria Carnimeo, funzionario dell'ASSET.

Contemporaneamente la Regione Puglia, facendo seguito al Piano triennale di Riorganizzazione Digitale 2022-2024, ha previsto la possibilità di sviluppare piattaforme e servizi nell'ottica del paradigma MaaS destinando una somma iniziale pari a circa 450.000,00 € per lo sviluppo dell'integration layer e del RAP.

#### Stato avanzamento tecnico

Il RAP, costituito dalla Regione Puglia, ha già ricevuto (per approvazione della società 5T) la convalida del processo di allaccio automatico del RAP al NAP per l'invio dei dataset (di 1° e di 2° livello) e della conversione dei dati in formato NeTEx. Per le suddette motivazioni, Regione Puglia è già da considerarsi parte attiva e pienamente operativa per la gestione dei dati in carico al RAP.

#### Protocolli supportati

In merito ai protocolli supportati, Regione Puglia con la realizzazione del RAP, contribuisce alla messa a disposizione dei dati statici al NAP e alla loro conversione nel formato standard europeo NeTEx, secondo la norma UNI CEN/TS 16614-4:2021. La Regione Puglia si assume l'onere di **convertire in formato NeTEx**, attraverso propri convertitori, i dati provenienti dagli operatori di trasporto nei formati GTFS, Excel e CSV.

Inoltre, Regione Puglia, essendosi munita della corretta architettura tecnica per l'importazione e la gestione dei dati, sarà già predisposta all'acquisizione dei dati dinamici e alla conseguente conversione degli stessi nel protocollo SIRI.

Attualmente vengono trasferiti al NAP i dati di un operatore di trasporto pubblico urbano, livello 2.

Nome Operatore	Livello Netex delle informazioni inviate al RAP	Data prevista di invio al RAP
Consorzio CoTraP	-	01/05/2024
Trenitalia	-	01/05/2024
Ferrovie del Sud Est	-	01/05/2024
Ferrotramviaria	-	01/05/2024
Ferrovie Appulo Lucane	-	01/05/2024
Ferrovie del Gargano	-	01/05/2024

PikyRent (Sharing)	-	01/05/2024
Bici in Città ITALIA srl (Sharing)	-	01/05/2024
BIT Mobility srl (Sharing)	-	01/05/2024
KYMA MOBILITA'	-	01/05/2024
AMTAB	Inviato con livello 2	01/09/2023
SGM S.P.A.	-	01/05/2024
ATAF	-	01/05/2024
AMET	-	01/05/2024
Miccolis S.p.A	-	01/05/2024

#### 2.2.4. Modalità di integrazione delle piattaforme di vendita

In conformità con l'architettura delineata nei documenti per l'implementazione del Progetto "MaaS for Italy" e nel Discussion paper "Data Sharing and Service Repository Facilities", la Regione Puglia mira a agevolare l'integrazione delle piattaforme di vendita degli operatori locali nell'ecosistema Maas. Questo progetto fa parte di un più ampio piano strategico di condivisione dati e servizi, finalizzato a ottimizzare l'efficienza e la fluidità dei sistemi di mobilità all'interno del territorio regionale. In linea con i suoi obiettivi strategici, la Regione Puglia svilupperà una **Piattaforma di Vendita Unificata** che raggruppa tutti gli operatori di trasporto pubblico attivi nel suo territorio. Questa piattaforma, una volta completata, verrà resa disponibile per tutti gli operatori MaaS registrati al DS&SRF.

Una volta implementata questa configurazione e la piattaforma su detta, un operatore MaaS già registrato al DS&SRF avrà due possibilità:

1. utilizzare immediatamente la piattaforma di vendita unificata esposta all'interno del DS&SRF, allineando le sue operazioni con gli obiettivi commerciali da essa previsti attraverso accordi che la Regione Puglia avrà concordato e previsto su tale canale di vendita;
2. alternativamente, l'operatore MaaS potrà decidere di stipulare accordi commerciali individuali con ciascun operatore di trasporto. Questi accordi, in tal caso, dovranno essere resi noti al DS&SRF a carico loro e tramite propri strumenti informatici per operare e pianificare i viaggi proposti alle tariffe che riterrà più opportune per il perseguimento dei propri obiettivi di business.

In assenza di accordi commerciali, i MaaS Operator potranno comunque acquistare i titoli (anche solo a tariffa pubblica e in modalità B2C, cioè acquistando "per conto e alle condizioni del viaggiatore").

Le due opzioni di accesso previste rappresentano un bilanciamento tra facilità d'uso e flessibilità: da un lato, si offre l'accesso immediato alla Piattaforma di Vendita predisposta dalla Regione Puglia, eliminando la necessità di accordi commerciali tra l'Operatore MaaS e gli Operatori di Trasporto; dall'altro, si concede all'Operatore MaaS la libertà di

scegliere tra un sistema integrato o la stipulazione di accordi individuali, che dovranno comunque essere resi noti al DS&SRF.

Punti di forza della Piattaforma di Vendita unificata regionale sono in sintesi i seguenti:

- accentramento e semplificazione dei servizi per i MaaS Operator;
- standardizzazione dell'accesso ai servizi con garanzia di sicurezza, attraverso la piattaforma centralizzata Regionale;
- regolamentazione degli accordi commerciali tra MaaS Operator e TPL.

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

La maggior parte degli operatori coinvolti nel progetto MaaS della Regione Puglia ha già sviluppato modalità di pagamento digitalizzato, ad eccezione di un unico caso. Per questo motivo la gran parte dei fondi verrà destinato alla digitalizzazione del TPL ed in particolare alle spese per l'acquisto e la messa in opera di sistemi hardware e software e altri sistemi tecnologici per il controllo, il monitoraggio e il rilevamento delle prestazioni, la gestione dei dati e ogni altro sistema assimilabile funzionale ai servizi MaaS.

### Dettaglio sull'utilizzo dei fondi per la digitalizzazione del sistema di trasporto

Operatore TPL	Motivo di utilizzo dei fondi	Importo stimato (€)	Data di inizio (es. Q3 2022)	Data di fine (es. Q4 2022)
<b>Ferrovie del Gargano</b>	Attività di digitalizzazione e integrazione nell'architettura MaaS4Italy	70.000,00	Q1 2024	Q2 2024
<b>Ferrotramviaria</b>	Attività di digitalizzazione e integrazione nell'architettura MaaS4Italy	70.000,00	Q1 2024	Q2 2024
<b>Ferrovie del Sud Est</b>	Attività di digitalizzazione e integrazione nell'architettura MaaS4Italy	70.000,00	Q1 2024	Q2 2024
<b>Trenitalia</b>	Attività di digitalizzazione e integrazione nell'architettura MaaS4Italy	70.000,00	Q1 2024	Q2 2024
<b>Ferrovie Appulo Lucane</b>	Attività di digitalizzazione e integrazione nell'architettura MaaS4Italy	70.000,00	Q1 2024	Q2 2024
<b>Co.Tr.a.P</b>	Attività di digitalizzazione e integrazione nell'architettura MaaS4Italy delle consorziate extraurbane e dei comuni di Brindisi, Fasano, Gallipoli, Manduria, San	500.000,00	Q1 2024	Q2 2024

Operatore TPL	Motivo di utilizzo dei fondi	Importo stimato (€)	Data di inizio (es. Q3 2022)	Data di fine (es. Q4 2022)
	Giovanni Rotondo			
KYMA MOBILITA'	Attività di digitalizzazione e integrazione nell'architettura Maas4italy nel comune capoluogo di Taranto	30.000,00	Q1 2024	Q2 2024
SGM S.P.A.	Attività di digitalizzazione e integrazione nell'architettura Maas4italy nel comune capoluogo di Lecce	30.000,00	Q1 2024	Q2 2024
ATAF	Attività di digitalizzazione e integrazione nell'architettura Maas4italy nel comune capoluogo di Foggia	30.000,00	Q1 2024	Q2 2024
AMET	Attività di digitalizzazione pagamenti e integrazione nell'architettura Maas4italy nel comune di Trani	20.000,00	Q1 2024	Q2 2024
Miccolis S.p.A	Attività di digitalizzazione e integrazione nell'architettura Maas4italy nel comune di Monopoli	20.000,00	Q1 2024	Q2 2024

### 2.3. Area in cui verrà effettuata la sperimentazione

La Regione Puglia intende massimizzare e ottimizzare l'efficacia delle politiche in tema di "mobilità come servizio" già avviate negli ultimi anni, valorizzando l'esperienza attualmente in corso nella Città Metropolitana di Bari ed estendendo all'intero territorio regionale i servizi MaaS. L'attenzione sarà concentrata sulle aree urbane e extraurbane di tutte le Province. In particolare la sperimentazione sarà condotta nei capoluoghi di Provincia e in un centro minore rappresentativo per ognuno di essi:

- **Bari- Monopoli**, 364.011 abitanti;
- **Lecce – Gallipoli**, 113.870 abitanti;
- **Foggia - San Giovanni Rotondo**, 171.583 abitanti;
- **Taranto – Manduria**, 218.031 abitanti;
- **Brindisi – Fasano**, 121.439 abitanti;
- **Barletta-Andria-Trani (BAT) – Trani**, 54.941 abitanti.

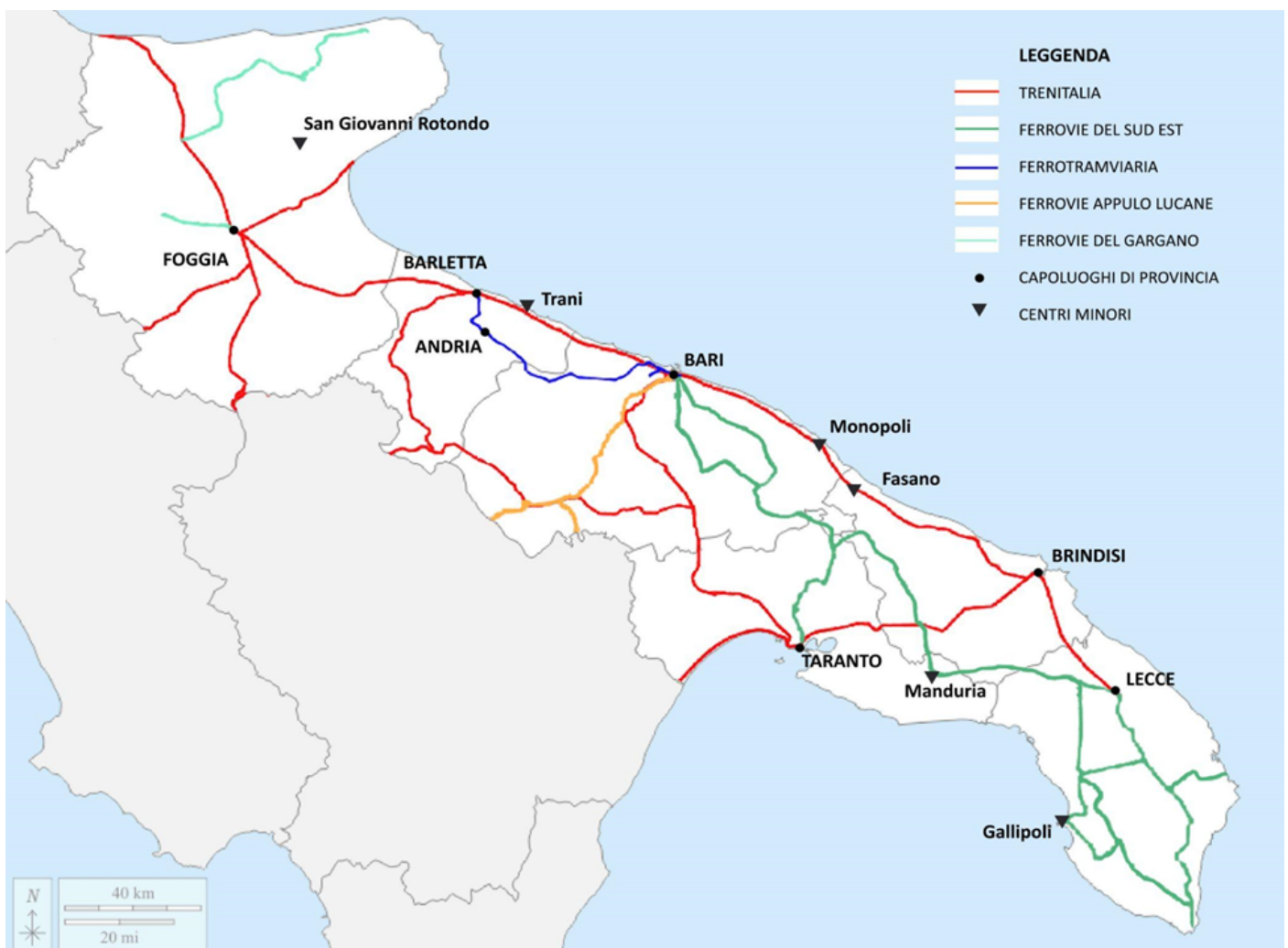
Si parte dal presupposto che la rete di collegamento fra i capoluoghi di provincia è ben rappresentata dall'infrastruttura ferroviaria della Regione Puglia che, con le sue cinque ferrovie, assicura le adduzioni ai capoluoghi di provincia da cui possono poi dipartirsi i rami di collegamento extraurbano anche tramite bus, verso i centri minori, le località turistiche/culturali/balneari o i poli di attrazione di carattere sanitario o universitario.

La sperimentazione MaaS Regione Puglia non si limiterà alla sola integrazione di sistemi di trasporto e mobilità urbani ed extraurbani ma saranno messi a sistema **percorsi tematici** che coinvolgeranno anche i comuni più piccoli e altre aree di interesse, concernenti:

- spostamenti a valenza sociale, convergenti sulle **eccellenze ospedaliere** regionali;
- spostamenti legati a **motivi di studio** scolastico e universitario o **motivi lavorativi**;
- spostamenti legati al **turismo** naturalistico, culturale, balneare.

Scopo e sfida del progetto MaaS presentato è quello di integrare e rendere accessibili a tutta la popolazione, regionale e non solo, più soluzioni multimodali presenti sul territorio attraverso un unico canale.

Con l'approccio descritto si vuole promuovere l'utilizzo dei servizi MaaS verso tutte le fasce della popolazione facilitando quelle più deboli nonché incentivando la vocazione turistica pugliese.



## 2.4. Scenario architetturale

La Regione Puglia nell'ambito delle strategie previste dal Piano triennale di Riorganizzazione Digitale e in virtù del ruolo di MaaS Integrator che intende ricoprire, ha sviluppato le seguenti componenti:

- **Integration Layer** per il recupero dei dati di mobilità, sia statici che dinamici, che permette sia il caricamento di file di diverso formato (xls, csv, gtfs ecc) da parte degli operatori di Trasporto Pubblico Locale (TPL) e degli Operatori di Mobilità, attraverso cruscotti e/o web service, sia la transcodifica degli stessi in formato standard NeTeX e SIRI per l'invio dei dati al DSS regionale e all portale dati.puglia.it per la pubblicazione come Open data.
- **aggregatore RAP (Regional Access Point)** per la raccolta dei dati in formato standard richiesti dal Regolamento Delegato UE 2017/1926 e dal MaaS4Italy e l'invio al NAP degli stessi.

In linea con gli indirizzi previsti per l'architettura del MaaS4Italy, la Regione Puglia:

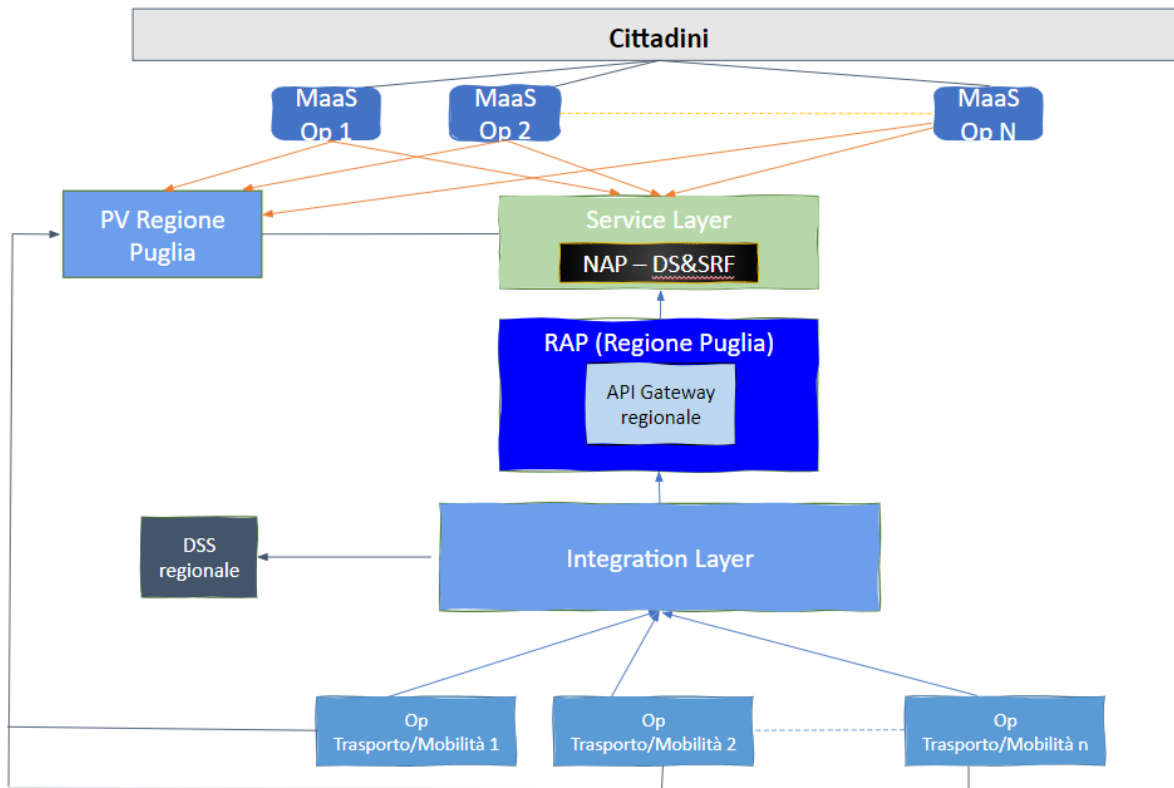
- provvederà all'invio dei dati statici e dinamici standard al NAP attraverso il RAP (già in collegamento con il NAP);
- svilupperà una **Piattaforma di Vendita Unificata (PVU)** a disposizione di tutti gli operatori di trasporto pubblico attivi nel suo territorio, che fornirà funzioni elementari per rendere fruibili i dati di mobilità dei TPL in maniera regolata e agevole (selezione e composizione di catene di viaggi a partire da alternative elementari) e abiliterà la prenotazione e il pagamento attraverso opportuni canali di accesso alle piattaforme che realizzano tali servizi. La piattaforma verrà esposta sul DS&SRF, diventando una risorsa disponibile per tutti gli operatori MaaS registrati al DS&SRF che vorranno utilizzarla.

È previsto in sintesi il coinvolgimento dei seguenti attori con rispettivi ruoli:

Attore	Ruolo
Cittadini	Utenti fruitori di servizi MaaS
Regione Puglia	MaaS Integrator (RAP e PVU)
Società TPRL	Operatore di Trasporto
Operatori privati di mobilità	Operatore di mobilità
Partner Tecnologici	Supporto architetturale e informatico
Enti Locali/Altri Enti	Aggregatori territoriali

Nella figura seguente si descrivono le relazioni fra gli attori, i sistemi e le componenti di integrazione evidenziando lo scambio dei flussi informativi sia a livello regionale che nazionale; la componente DSS (Decision Support System) è un sistema in fase di realizzazione che supporta il processo decisionale con approccio data driven complessivo e di alto livello su tutti i servizi e le attività della Regione Puglia.





Schema logico dell'architettura concettuale

## 2.5. Attori coinvolti

### 2.5.1. Operatori di servizi di trasporto e mobilità

Nome dell'operatore di trasporto	Territorio di riferimento (Nazionale / Interregionale, Regione, Città metropolitana, Comune capoluogo)	Servizio offerto (es. Operatore di trasporto pubblico locale, operatore di monopattini in sharing, ...)	Tipologia di accordo sottoscritto tra le parti (es. Accordo, lettera di intenti, ...) secondo le regole e le procedure di sperimentazione MaaS4Italy	Stato dell'accordo
<b>Cotrap</b>	Regionale	Consorzio (costituito da oltre 50 imprese di trasporto)	Lettera di intenti	In corso di esecuzione

Nome dell'operatore di trasporto	Territorio di riferimento (Nazionale / Interregionale, Regione, Città metropolitana, Comune capoluogo)	Servizio offerto (es. Operatore di trasporto pubblico locale, operatore di monopattini in sharing, ...)	Tipologia di accordo sottoscritto tra le parti (es. Accordo, lettera di intenti, ...) secondo le regole e le procedure di sperimentazione MaaS4Italy	Stato dell'accordo
		operante nel campo del TPL (automobilistico)		
<b>Ferrovie Sud Est</b>	Regionale	Operatore TPL (ferroviario e automobilistico sostitutivi/integrativi)	Lettera di intenti	In corso di esecuzione
<b>Ferrovie Appulo Lucane</b>	Regionale	Operatore TPL (ferroviario e automobilistico sostitutivi/integrativi)	Lettera di intenti	In corso di esecuzione
<b>Ferrotramviaria</b>	Regionale	Operatore TPL (ferroviario e automobilistico sostitutivi/integrativi)	Lettera di intenti	In corso di esecuzione
<b>Ferrovie del Gargano</b>	Regionale	Operatore TPL (ferroviario e automobilistico sostitutivi/integrativi)	Protocollo d'Intesa	In corso di esecuzione
<b>Trenitalia</b>	Regionale	Operatore TPL	Lettera di intenti	In corso di esecuzione
<b>PikyRent srl</b>	Bari, Taranto	Operatore di mobilità in sharing (scooter e auto elettriche)	Protocollo d'Intesa	In corso di esecuzione
<b>BIT Mobility srl</b>	Bari, Brindisi, Lecce, Taranto	Operatore di mobilità in sharing (monopattini)	Protocollo d'Intesa	In corso di esecuzione
<b>VaiMoo srl</b>	Bari	Operatore di mobilità in sharing (bici)	Protocollo d'Intesa	In corso di esecuzione

Nome dell'operatore di trasporto	Territorio di riferimento (Nazionale / Interregionale, Regione, Città metropolitana, Comune capoluogo)	Servizio offerto (es. Operatore di trasporto pubblico locale, operatore di monopattini in sharing, ...)	Tipologia di accordo sottoscritto tra le parti (es. Accordo, lettera di intenti, ...) secondo le regole e le procedure di sperimentazione MaaS4Italy	Stato dell'accordo
<b>Bici in città srl</b>	Lecce, Taranto	Operatore di mobilità in sharing (bici)	Protocollo d'Intesa	In corso di esecuzione
<b>ATAF</b>	Foggia	Operatore TPL URBANO	Protocollo d'Intesa	In corso di esecuzione
<b>AMET</b>	Trani	Operatore TPL URBANO	Protocollo d'Intesa	In corso di esecuzione
<b>AMTAB</b>	Bari	Operatore TPL URBANO	Protocollo d'Intesa	In corso di esecuzione
<b>KYMA MOBILITA'</b>	Taranto	Operatore TPL URBANO	Protocollo d'Intesa	In corso di esecuzione
<b>SGM spa</b>	Lecce	Operatore TPL URBANO	Protocollo d'Intesa	In corso di esecuzione
<b>MICCOLIS</b>	Monopoli	Operatore TPL URBANO	Protocollo d'Intesa	In corso di esecuzione

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

La Regione Puglia definirà la pubblicazione di un Avviso Pubblico per manifestazione di interesse per l'individuazione di più soggetti, almeno due, disposti a sviluppare una soluzione MaaS che integri più "Operatori di Trasporto" (incluso il TPL) con un'offerta multimodale che coinvolga almeno tre modalità di trasporto diverse tra loro (estendendosi a forme di mobilità in *sharing*). L'Avviso Pubblico dovrà prevedere quale obbligo a carico degli operatori MaaS e di trasporto quello di rispettare e fornire tutti i dati di "domanda" e "offerta" (disponibilità dei servizi di trasporto e utilizzo degli stessi), permettendo così alla Pubblica Amministrazione di svolgere il ruolo di decisore politico.

Come già illustrato nel paragrafo 2.2.4, tutti i MaaS Operator registrati sul DS&SRF avranno a disposizione la piattaforma di vendita Unificata sviluppata dalla regione Puglia.

### 2.5.3. Utenti

Verranno effettuate attività di recruitment per classi di utente, aperto a 2000 volontari che completeranno il viaggio intermodale, ricevendo un voucher e/o sconti (v. 2.7), che saranno selezionati tramite un bando di manifestazione d'interesse.

Al fine di individuare efficacemente il bacino di utenza, sono stati definiti Protocolli d'Intesa con le università, imprese territoriali significative e associazioni di categoria; tra i partecipanti verrà individuato il bacino di utenza che consente la migliore base di dati da utilizzare per la valorizzazione degli indicatori previsti.

La gestione e la realizzazione della sperimentazione, dal progetto al coinvolgimento degli utenti, dalla raccolta ed elaborazione dei dati all'analisi dei risultati, avverranno sotto il coordinamento del **Comitato di Indirizzo e Gestione** (Steering Committee-SC) e del **Gruppo di Direzione Tecnica** come specificato, secondo le indicazioni e le specifiche rilasciate dal Tavolo Scientifico.

Le indagini di impatto/gradimento e un'adeguata comunicazione sugli obiettivi dei servizi MaaS verranno effettuati con l'ausilio di agenzie specializzate e dei Mobility Manager degli Enti che hanno aderito alla sperimentazione, secondo i sistemi di monitoraggio concordati.

Agli utenti verrà richiesto di compilare periodici questionari che verranno trasmessi al partecipante attraverso la piattaforma MaaS o tramite e-mail.

Le fasce di utenti target che si intende coinvolgere sono individuate dai seguenti cluster:

- **Over 65:** scarsa propensione al digitale
- **Utenti strutture sanitarie:** spostamenti non sistematici
- **Studenti:** forte propensione all'uso del digitale, spostamenti sistematici
- **Pendolari:** spostamenti sistematici, necessità di ridurre i costi
- **Turisti:** spostamenti a lungo raggio, buona propensione all'uso di nuovi servizi.

Nella fase ex-ante della sperimentazione, si intende raccogliere esigenze, attitudini e abitudini attraverso opportune modalità di analisi secondo un metodo scientifico di campionamento e rilevamento messo a punto dalle università coinvolte su base regionale (esempio questionari on-line, interviste, etc.) e le agenzie specializzate che svolgeranno le indagini.

#### 2.5.4. Altri soggetti coinvolti

Nome Ente coinvolto	Tipologia Ente (es. università, centro di ricerca)	Tipo di accordo	Obiettivo del coinvolgimento dell'Ente
<b>POLIBA</b>	Università	Protocollo d'Intesa	Indirizzo scientifico
<b>AEROPORTI DI PUGLIA</b>	SpA partecipata	Protocollo d'Intesa	Partecipazione alla Governance

Nome Ente coinvolto	Tipologia Ente (es. università, centro di ricerca)	Tipo di accordo	Obiettivo del coinvolgimento dell'Ente
<b>AUTORITA PORTUALE DI SISTEMA MAR IONIO</b>	Ente Pubblico	Protocollo d'Intesa	Partecipazione alla Governance
<b>AUTORITA PORTUALE DI SISTEMA MARE ADRIATICO</b>	Ente Pubblico	Protocollo d'Intesa	Partecipazione alla Governance
<b>CONFINDUSTRIA</b>	Consorzio	Protocollo d'Intesa	Partecipazione alla Governance
<b>DIPARTIMENTO SALUTE</b>	Ente Pubblico	Protocollo d'Intesa	Partecipazione alla Governance
<b>ASI LECCE - Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale LECCE</b>	Consorzio	Protocollo d'Intesa	Partecipazione alla Governance
<b>ANITA - Associazione Naz. Imprese Trasporti Automobilistici</b>	Associazione	Protocollo d'Intesa	Partecipazione alla Governance
<b>UNIBA</b>	Università	Protocollo d'Intesa	Indirizzo scientifico
<b>UNIVERSITA' DI FOGGIA</b>	Università	Protocollo d'Intesa in via di formalizzazione	Indirizzo scientifico
<b>UNIVERSITA' DI LECCE</b>	Università	Protocollo d'Intesa in via di formalizzazione	Indirizzo scientifico
<b>LUM</b>	Università	Protocollo d'Intesa in via di formalizzazione	Indirizzo scientifico
<b>ANCI</b>	Associazione Enti Locali	Protocollo d'Intesa	Partecipazione alla Governance
<b>FIERA DEL LEVANTE</b>	Ente autonomo	Protocollo d'Intesa in via di formalizzazione	Partecipazione alla Governance

## 2.6. Servizi da rendere disponibili ai cittadini

Negli ultimi anni la Regione Puglia sta vivendo un notevole incremento dei flussi turistici, lavorativi e universitari. La Puglia è stata intenzionata da diverse multinazionali che hanno scelto di aprire nuove sedi con piani assunzionali di particolare rilievo. Le 5 Università pugliesi attraggono studenti regionali, nazionali ma anche esteri e oramai la vocazione turistica della Puglia è nota in tutto il mondo, contando 16M di presenze l'anno.

Al fine quindi di **valorizzare il territorio pugliese** nella sua eterogeneità, l'utenza alla quale si rivolge il progetto è una platea molto ampia e diversificata, comprendente non solo **tutte le fasce della popolazione regionale**, per ogni esigenza di spostamento compresi motivi di studio, lavoro, o legati alla sanità, ma altresì i **turisti nazionali e internazionali**.

Nel corso degli anni, grazie alle risorse dei Fondi FESR e statali, la Regione ha operato numerosi interventi sulle infrastrutture delle imprese ferroviarie regionali: grazie a quanto realizzato si è vicini all'interoperabilità *fisica* fra quasi tutti i gestori del TPL.

Il progetto MaaS Regione Puglia intende ora concentrarsi sull'integrazione *tecnologica*, con **livello di integrazione 4**, offrendo agli *stakeholders* i seguenti **servizi**:

- pianificazione e prenotazione di viaggi multimodali attraverso i MaaS Operator, con suggerimento di percorsi tematici dedicati;
- pagamento intuitivo ed integrato mediante un'unica transazione in modalità multicanale;
- servizi integrati, anche on demand, fruibili tramite abbonamenti dedicati al target d'utenza (turistico, universitario, sanità, lavoratori, ecc.);
- informazioni di viaggio in tempo reale, supporto agli utenti;
- incentivi per favorire la mobilità dolce, TPL, sharing;
- prenotazione e ricarica di mezzi elettrici;
- prenotazione parcheggi e stalli nelle velostazioni.

Il **caso d'uso a copertura regionale** è garantito attraverso il collegamento tra le province pugliesi tramite il sistema ferroviario. Saranno poi previsti **casi d'uso in aree a forte domanda di trasporto** nei singoli capoluoghi di provincia e, infine, sarà coinvolto almeno un piccolo centro per ogni provincia per sperimentare **casi d'uso in aree interne e piccoli comuni**.

## 2.7. Modelli di business

Il modello di business che la Regione Puglia ha ipotizzato prevede che la Pubblica Amministrazione operi in un contesto in cui uno o più operatori privati ricoprano la funzione di MaaS Operator, con l'obiettivo di stimolare lo sviluppo di servizi MaaS, potenzialmente in grado di competere tra loro, ma anche di coprire segmenti di business differenziati. Il ruolo di Regione Puglia sarà dunque quello di facilitare e velocizzare lo sviluppo del servizio MaaS, utilizzando le risorse economiche rese disponibili dall'Avviso per stimolare l'adozione del servizio attraverso meccanismi incentivanti rivolti all'utente finale.

I vantaggi di un MdB in tale mercato aperto sono: la competizione con miglioramento del servizio; target di fasce di mercato differenziate; spinta su soluzioni tecnologiche innovative; costi non elevati per la Regione; accesso ai dati degli operatori. Gli aspetti meno vantaggiosi risiedono invece nella necessità di una integrazione degli operatori MaaS con gli operatori di trasporto; lo sviluppo naturale di un modello orientato al profitto; un potenziale rischio di dominio di mercato da parte di un solo operatore.

Per raggiungere tale obiettivo, la Regione definirà un progetto prevedendo, attraverso la pubblicazione di un Avviso Pubblico per manifestazione di interesse, l'individuazione di soggetti disposti a sviluppare una soluzione MaaS che integri più "Operatori di Trasporto" (incluso il TPL) con un'offerta multimodale che coinvolga almeno tre tipologie di trasporto diverse tra loro (estendendosi a forme di mobilità in sharing). L'Avviso Pubblico dovrà prevedere quale obbligo a carico degli operatori MaaS e di trasporto quello di rispettare e fornire tutti i dati di "domanda" e "offerta" (disponibilità dei servizi di trasporto e utilizzo degli stessi), permettendo così alla Pubblica Amministrazione di svolgere il ruolo di decisore politico. Sarà responsabilità dei medesimi soggetti ottemperare alle condizioni indicate al paragrafo 7 del documento "Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy" e, nello specifico, aderire al DS&SRF accettando le condizioni di adesione. La Regione prevede di coadiuvare i soggetti selezionati con iniziative a supporto degli utenti (sconti/crediti di viaggio per fasce specifiche di utenti e/o mezzi ecosostenibili) e attraverso campagne promozionali. Tale MdB prevede, per la Regione, investimenti bilanciati ed economicamente sostenibili per gli aspetti infrastrutturali (piattaforme di business intelligence) e soprattutto costi di funzionamento bassi poiché sostenuti dai MaaS Operator.

Il progetto dunque vedrà coinvolti 4 attori principali: **1) Regione Puglia** con il ruolo di promotore dei servizi MaaS e di tutela della trasparenza e di indirizzo delle Policies Pubbliche, in grado di orientare le modalità di trasporto verso obiettivi di qualità e sostenibilità; **2) MaaS Operator** in qualità di soggetti erogatori di servizi che aggregano le varie opzioni di viaggio e trasporto e permettono all'utente di avere un accesso integrato all'offerta complessiva di trasporto presente sul territorio. I MaaS Operator prenderanno in carico lo sviluppo e la gestione delle piattaforme tecnologiche di erogazione dei servizi agli utenti; **3) Operatori di Trasporto** che vedranno aumentare la loro capacità di offerta e di apertura del mercato rispetto alle attuali capacità individuali. Saranno previsti accordi commerciali con i vari MaaS Operator partecipanti a MaaS for Italy che dovranno collaborare per garantire parità di trattamento e non discriminazione verso l'utente finale; **4) Utenti** per i quali si prevede l'erogazione di voucher e sconti a specifiche categorie tra cui studenti, over 65, cittadini pendolari residenti in aree limitrofe a quelle indicate al paragrafo 2.3, utenti di strutture sanitarie, turisti al fine di incentivarli ad essere protagonisti della sperimentazione. Per l'erogazione del sistema di contributi verso tali utenti sarà garantito il principio di trasparenza ed il corretto svolgimento della sperimentazione. Sarà altresì prevista l'individuazione di un soggetto gestore della piattaforma per l'erogazione dei contributi sotto forma di sconti o voucher anche al fine di garantire correttamente una articolata gestione sia anagrafica (dei candidati al contributo) che economica (dei voucher). I contributi di sconto/voucher saranno fruibili attraverso tutti i MaaS Operator e saranno destinati a tutte le categorie di utenti previsti dalla sperimentazione che utilizzeranno la piattaforma per acquistare un servizio di spostamento.

## 2.8. Replicabilità e scalabilità del progetto

Successivamente alla sperimentazione a livello urbano ed extraurbano, rilevate e risolte le criticità a valle delle sperimentazioni, definite le regole di integrazione anche in ottica di interoperabilità con la piattaforma DS&SRF, la

Regione Puglia intende **promuovere lo sviluppo del progetto MaaS estendendolo gradualmente a tutti i comuni delle province pugliesi**, coinvolgendo un numero sempre più elevato di operatori di servizi di trasporto e mobilità a livello locale, implementando i percorsi tematici suggeriti.

La **sostenibilità economica** nel lungo periodo sarà garantita dalla diffusione della sperimentazione MaaS in modo sempre più capillare sul territorio regionale, che permetterà, attraverso il miglioramento della fruibilità e dell'accessibilità dei servizi di mobilità e trasporto, un maggior utilizzo del sistema di trasporto condiviso e quindi un aumento degli introiti dei principali attori MaaS. Anche per gli utenti finali l'utilizzo dei servizi MaaS sarà più sostenibile economicamente grazie alle incentivi e i particolari scontistiche che saranno previsti.

La sperimentazione MaaS prevedrà che tutti gli operatori coinvolti espongano dati e servizi offerti attraverso un sistema di integrazione di dati e servizi con la piattaforma nazionale DS&SRF.

Inoltre il progetto prevede la collaborazione con alcuni operatori di servizi di trasporto che operano a **livello nazionale e internazionale** (Trenitalia, Aeroporti di Puglia e Autorità Portuali).

E' in corso l'**interazione** con la Città Metropolitana di Bari, che ha condiviso le specifiche di integrazione con i sistemi dei vari gestori e con la piattaforma DS&SRF, nonché l'utilizzo del software sviluppato con la relativa documentazione. Sarà assicurata una proficua e attiva **collaborazione** con le altre città pilota, attivando tavoli di confronto, non solo per risolvere problemi e difficoltà, ma per cooperare allo scopo di sperimentare e sfruttare le potenzialità del layer nazionale nella realizzazione di una rete di servizi MaaS.

## 2.9. Valore aggiunto del progetto e innovazione

Come esplicitato in preambolo la Regione Puglia intende massimizzare e implementare l'efficacia delle politiche in tema di "mobilità come servizio" già avviate, secondo una logica di efficienza, verso servizi di trasporto sostenibili e condivisi. Il valore aggiunto del MaaS Regione Puglia, in un'ottica di ottimizzazione delle risorse, parte dalla valorizzazione dell'esperienza attualmente in corso nella Città Metropolitana di Bari, dalla quale si differenzia per **l'ampliamento dei servizi MaaS all'intero territorio regionale**, includendo un più ampio numero di operatori di trasporto e mobilità, e una più ampia gamma di metodi di spostamento utilizzabili, creando così un **ecosistema inclusivo**, in grado di gestire la mobilità interna e di scambio con ampi territori. In particolare rispetto al progetto della Città metropolitana di Bari è previsto il pieno sviluppo delle seguenti componenti architetture:

1. aggregatore RAP (Regional Access Point) per la raccolta dei dati in formato standard richiesti dal Regolamento Delegato UE 2017/1926 e dal MaaS4Italy e l'invio al NAP degli stessi;
2. integration Layer per il recupero dei dati di mobilità, statici e dinamici, che permette sia il caricamento di file di diverso formato (xls, csv, gtfs ecc) da parte degli operatori di Trasporto Pubblico Locale (TPL) attraverso cruscotti e/o web service, sia la transcodifica degli stessi in formato standard NeTeX e SIRI;
3. Piattaforma di Vendita Unificata (PVU) a disposizione di tutti gli operatori di trasporto pubblico attivi nel territorio, che fornirà funzioni elementari per rendere fruibili i dati di mobilità dei TPL in maniera regolata e agevole (selezione e composizione di catene di viaggi a partire da alternative elementari) e abiliterà la prenotazione e il pagamento attraverso opportuni canali di accesso alle piattaforme che realizzano tali servizi.



Per raggiungere l'integrazione sociale l'utenza alla quale il progetto si rivolge è una platea molto vasta, comprendente non solo **tutte le fasce della popolazione regionale**, per ogni esigenza di spostamento compresi motivi di studio, lavoro, o legati alla sanità, ma altresì i turisti, locali e non, che ogni anno visitano la Regione.

L'innovatività del sistema MaaS Regione Puglia risiede principalmente nella realizzazione di un modello che aggiunge "intelligenza" alle modalità di selezione e composizione di servizi di trasporto elementari e alla loro offerta. Saranno infatti messi a sistema **percorsi tematici** e relativi abbonamenti che coinvolgeranno anche i comuni più piccoli e altre aree di interesse, concernenti:

- spostamenti a **valenza sociale** e convergenti sulle **eccellenze ospedaliere** regionali;
- spostamenti legati a **motivi di studio** scolastico e universitario o **motivi lavorativi**;
- spostamenti legati al **turismo** naturalistico, culturale, balneare.

Il progetto MaaS Regione Puglia inoltre non rappresenta un caso isolato, ma si va ad inserire ed integrare all'interno di una serie di iniziative ad esso sinergiche, nazionali e internazionali come meglio esplicitate ai paragrafi 2.2.2. e 4.5.

## 3. Modalità operative

### 3.1. Modello di governance

L'ecosistema MaaS è caratterizzato dalla presenza di più attori pubblici e privati, rivelando, in tal modo, il ruolo centrale della governance pubblica per favorire uno sviluppo e una diffusione di nuovi servizi digitali MaaS in grado di mantenere allineati gli obiettivi di benefici per gli utenti, per gli operatori, per l'ambiente e per la collettività.

**Il Comitato di Indirizzo e Gestione** (Steering Committee - SC): diretto dalla Regione Puglia è composto dai referenti del progetto di ciascun operatore/Ente con il compito di definire le strategie da perseguire e verificare il raggiungimento degli obiettivi di progetto, mentre il **Gruppo di Direzione Tecnica**, nominato dalla Regione e rappresentata dal Responsabile di Progetto, si occuperà della gestione del progetto (utilizzando tecniche di Project Management), e della gestione degli stakeholder per regolare e ridefinire le priorità di lavoro (es: mappe, WBS, diagrammi, PCO, Gantt, Contingency Plan etc...). Sarà altresì garantita la collaborazione con il gruppo di lavoro DTD - MIT e il Tavolo Scientifico preposto a rilasciare indicazioni e specifiche. Il Responsabile di Progetto viene individuato come referente unico nei confronti del DTD e del MIT. Quali membri da includere nel Comitato Scientifico si sono individuati il Prof. Mario Binetti e il Prof. Michele Ottomonelli del Politecnico di Bari.

**Modello di governance pubblico-privato:** valorizza il ruolo del pubblico nella definizione dei requisiti che i partecipanti all'ecosistema devono soddisfare, promuovendo un ruolo attivo da parte degli enti locali per abilitare la diffusione di servizi MaaS, equilibrando il mercato nell'interesse del bene comune (schemi di accordo, standard qualitativi, creazione hub etc.). Gli operatori privati, invece, potranno offrire i propri servizi all'interno di un mercato regolamentato caratterizzato da una concorrenza aperta e paritaria. Parole chiave: fiducia e cooperazione. Il modello prevede oltre al ruolo regolatorio pubblico della Regione anche la presenza di altri enti locali nonché degli operatori di trasporto pubblico e privato. Gli altri soggetti coinvolti sono presenti nel paragrafo 2.5.4.

### 3.2. Modalità organizzative e strumenti di monitoraggio degli obiettivi

Il modello organizzativo prevede che il coordinamento centrale sarà svolto dalla Sezione TPL e Intermodalità di raccordo con l'Ufficio del Responsabile per la Transizione al Digitale della Regione Puglia e con il supporto tecnico dell'Agenda Regionale ASSET. I rapporti fra i vari Enti saranno regolati da apposite convenzioni.

Il modello prevede inoltre l'introduzione di una regolamentazione pubblica locale che favorisca la condivisione dei dati (nel rispetto delle normative esistenti, come il Regolamento 2017/1926) e l'integrazione di dati e servizi sulle piattaforme pubbliche, nel rispetto delle normative esistenti, come il Regolamento 2017/1926 e dei requisiti e delle indicazioni MaaSforItaly.

**Strumenti di monitoraggio:** la pianificazione sarà supportata da un monitoraggio continuo in conformità con il ciclo PDCA (Plan-Do-Check-Act) per garantire il raggiungimento degli obiettivi. I piani operativi trimestrali proposti e definiti dagli strumenti di Governance includeranno le azioni di ciascun partecipante, risorse finanziarie, tecnologiche e umane necessarie. Il sistema sarà dotato di un CRM (Customer Relationship Management) online basato sulla customer experience, consentendo un sistema di input frequenti alimentato dall'utente.

Lo strumento di monitoraggio interno, permetterà di disporre, in tempi certi, delle informazioni inerenti all'attuazione del progetto e di produrre i dati dinamici nel rispetto delle specifiche rilasciate dal Tavolo Scientifico. In particolare e a titolo di esempio:

- Numero di utenti attivi nella sperimentazione
- Numero/elenco Maas Operator collegati al DS&SRF ed al NAP
- Numero/elenco Operatori di trasporto e mobilità aderenti alla sperimentazione
- Numero/elenco piattaforme di vendita
- Avanzamento della spesa
- Avanzamento degli output di progetto

### 3.3. Modalità Ascolto dell'utente

#### Strumento per il Monitoraggio utenti

Gli strumenti di Governance, secondo le indicazioni e specifiche rilasciate dal Tavolo Scientifico, definiranno un piano di monitoraggio che include la valorizzazione delle KPI al fine di verificare il raggiungimento o la distanza dal target.

L'attività di monitoraggio rappresenta la fase fondamentale (Check) del ciclo di miglioramento continuo PDCA (Plan-Do-Check-Act). Tale procedura consentirà l'individuazione di eventuali azioni di miglioramento fondata anche sui dati di ingresso. Il sistema sarà dotato di un innovativo CRM (Customer Relationship Management) online basato sulla customer experience, consentendo un sistema di input frequenti da parte dell'utente in merito al calibro, all'efficacia e all'efficienza dei servizi resi.

Durante la fase di test verrà condotta un'analisi di customer satisfaction, anche tramite Mystery Client, per validarne i risultati.

#### Modalità di valutazione dell'esito delle sperimentazioni

Per la valutazione verranno individuati una serie di macro-indicatori che potranno essere maggiormente dettagliati in sede di progettazione esecutiva.

- Uso TPL: Confronto fra %utenti TPL con MaaS e % utenti TPL su territorio;

- Uso multimodalità: Confronto fra % utenti multimodali con MaaS e % utenti multimodali su territorio (escluso multimodalità con mezzo privato);
- Utilizzo light vehicle ultimo miglio: Confronto fra % utilizzo LV con MaaS e % utilizzo LV sul territorio (LV sono i veicoli leggeri privati o in sharing, elettrici e non);
- Sostenibilità: Confronto % mezzi sostenibili con MaaS e % mezzi sostenibili sul territorio (mezzi sostenibili: a piedi, bicicletta, monopattino, autobus, treno, metropolitana, car sharing elettrico o ride-hailing);
- Viaggi giornalieri: confronto tra numero medio viaggi giornalieri con MaaS e numero medio di viaggi giornalieri sul territorio;
- Attività degli utenti: tracciamento delle attività significative degli utenti nei viaggi origine/destinazione (prenotazione, pagamento, validazione, sblocchi fisici e tramite APP ecc.);
- Analisi dell'impatto ambientale, economico e socio-culturale sociale (così come meglio specificato nella sezione 3A) mediante interviste sulle ricadute del MaaS.

### 3.4. Valutazione degli impatti

La sostenibilità – economica, ambientale e socioculturale – rappresenta il concetto chiave del MaaS: le infrastrutture di trasporto hanno un impatto significativo sia sulla vivibilità delle aree urbane ed extraurbane, sia sui cambiamenti climatici. Per questa ragione, la Regione Puglia persegue una politica di innovazione per offrire ai clienti un'esperienza di mobilità come servizio agile, sicura, on-demand e digitale per soddisfare le esigenze in continua evoluzione dei clienti, in accordo con il Libro Bianco della Mobilità, che stabilisce che la libertà individuale deve interagire con la libertà collettiva per raggiungere l'obiettivo della sostenibilità.

Per il rilevamento di tutti i cambiamenti generati dalle attività realizzate, verrà adottato un processo di 6 fasi, secondo le indicazioni e le specifiche rilasciate dal Tavolo Scientifico:

1. Definizione ambito di analisi
2. Mappatura e coinvolgimento degli stakeholder
3. Comprensione del processo di cambiamento
4. Misurazione e scelta degli indicatori
5. Valutazione e comunicazione dei risultati
6. Apprendimento dell'esperienza e miglioramento del processo

Esempi di KPI previsti per la valutazione degli impatti sono:

#### Impatto economico

- Incremento dei posti di lavoro pubblici e privati legati all'implementazione del progetto.
- Quantità di denaro risparmiata dagli utenti utilizzando la soluzione MaaS rispetto alla bigliettazione tradizionale.
- Collaborazioni/partnership nella catena del valore.
- Revenue/turnover per gli operatori MaaS.
- Costi per le aziende di trasporto pubblico e le amministrazioni coinvolte.
- Costi per gli operatori di mobilità.

#### Impatto ambientale

- Ripartizione modale.
- Numero di viaggi multimodali.
- Emissioni di CO2.
- Emissioni di altri inquinanti (ad es. NO, SOx, PM10, PM2.5).
- Consumo energetico dei trasporti.
- Inquinamento acustico.
- Consumo di suolo per il trasporto (privato, pubblico).

### **Impatto socioculturale**

- Accessibilità ai servizi essenziali.
- Incidentalità, mortalità e feriti.
- Accessibilità ai servizi di trasporto (incluso il digital divide).
- Soddisfazione degli utenti.
- Stakeholder engagement.

I dati analizzati nella sperimentazione verranno raccolti (tramite questionari e misurazioni strumentali) per consentire le elaborazioni dei KPI indicati.

## **3.5. Rispetto dei principi trasversali**

Il progetto “MaaS for Italy - 7 Territori” della Regione Puglia è fortemente allineato agli obiettivi e ai principi generali perseguiti dall’Unione Europea in termini di sostenibilità climatica (DNSH) e trasformazione digitale. Inoltre, esso si struttura in sinergia con gli obiettivi specifici definiti nel PNRR del Governo italiano.

### **Rispetto del principio Do No Significant Harm (DNSH)**

Con il Progetto “Maas for Italy – 7 Territori” la Regione Puglia intende rispettare e conformarsi, secondo quanto previsto nell’articolo 9, comma 4 del Regolamento (UE) 2021/1060, al principio “non arrecare un danno significativo” (DNSH) e agli obiettivi ambientali individuati nell’articolo 9 del Regolamento UE n. 852/2020.

In particolare, ai sensi dell’art. 17 del suddetto Regolamento UE n. 852/2020, un'attività economica arreca un danno significativo:

- alla mitigazione dei cambiamenti climatici, se porta a significative emissioni di gas serra (GHG);
- all'adattamento ai cambiamenti climatici, se determina un maggiore impatto negativo del clima attuale e futuro, sull'attività stessa o sulle persone, sulla natura o sui beni;
- all'uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine, se è dannosa per il buono stato dei corpi idrici (superficiali, sotterranei o marini) determinandone il loro deterioramento qualitativo o la riduzione del potenziale ecologico;
- all'economia circolare, inclusa la prevenzione, il riutilizzo ed il riciclaggio dei rifiuti, se porta a significative inefficienze nell'utilizzo di materiali recuperati o riciclati, ad incrementi nell'uso diretto o indiretto di risorse

naturali, all'incremento significativo di rifiuti, al loro incenerimento o smaltimento, causando danni ambientali significativi a lungo termine;

- alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento, se determina un aumento delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
- alla protezione ed al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi, se è dannosa per le buone condizioni e la resilienza degli ecosistemi o per lo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelle di interesse per l'Unione Europea.

I trasporti contribuiscono significativamente ai cambiamenti climatici, all'inquinamento atmosferico e acustico, e le infrastrutture di trasporto hanno un grave impatto paesaggistico e sulla vivibilità urbana. Il progetto della Regione Puglia favorisce l'adozione su ampia scala di modelli di mobilità personale e collettiva più sostenibili e inclusivi. Il concetto alla base di tale iniziativa è la transizione da un modello tradizionale di proprietà e uso di veicoli privati a un modello di condivisione dei mezzi attraverso servizi ad hoc. Nello specifico, il progetto "Maas for Italy – 7 Territori" della Regione Puglia mira a ridurre il numero di mezzi privati inquinanti in favore di servizi di mobilità più sostenibili e a minor impatto ambientale, siano essi di tipo "dolce" (monopattini in sharing, bici elettriche in sharing, ecc) o tradizionali (TPL, auto elettriche in sharing, ecc.).

Tale principio 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)).

### **Rispetto dei principi Climate and Digital Tagging**

Il progetto della Regione Puglia 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 e orientare la tipologia dei trasporti verso modalità più accessibili e sostenibili.

Il progetto "Maas for Italy – 7 Territori" della Regione Puglia parte da un livello locale urbano e arriva a un livello più ampio regionale e nazionale, richiede necessariamente la creazione di una nuova infrastruttura digitale, che, da un lato è alimentata dalla condivisione di dati derivanti da fonti pubbliche e private già in essere o che verranno attivate

conseguentemente alla costruzione dell'ecosistema stesso, dall'altro consente la proposizione all'utente finale di soluzioni di mobilità puramente digitali per soddisfarne le esigenze di trasporto in modo più efficace ed efficiente. Tale percorso rappresenta quindi un acceleratore trasversale della trasformazione digitale del territorio che impatta positivamente sia modelli economici e di governance pubblici e privati, sia l'attitudine e la propensione del singolo individuo all'utilizzo quotidiano di strumenti digitali e innovativi.

#### **Rispetto del principio di Equità di Genere e Valorizzazione e protezione dei giovani**

Per il Progetto MaaS la Regione Puglia si impegna ad applicare, nei bandi di gara che verranno pubblicati per la realizzazione degli interventi, l'articolo 47 del d.lgs. n. 77 del 2021 convertito con la Legge n. 108/2021 e le relative linee guida applicative che definiscono le misure di incentivazione e di tutela delle pari opportunità generazionali e di genere, nonché quelle per l'inclusione lavorativa delle persone con disabilità.

Il progetto regionale non prevede né favorisce asimmetrie di genere di qualsiasi tipo ma al contrario si fonda sull'obiettivo dell'inclusività sociale e della valorizzazione e protezione dei giovani, poiché i servizi MaaS, essendo digitali, sono per natura più accessibili da parte delle nuove generazioni che possono quindi beneficiarne direttamente prendendo parte alle dinamiche della società moderna.

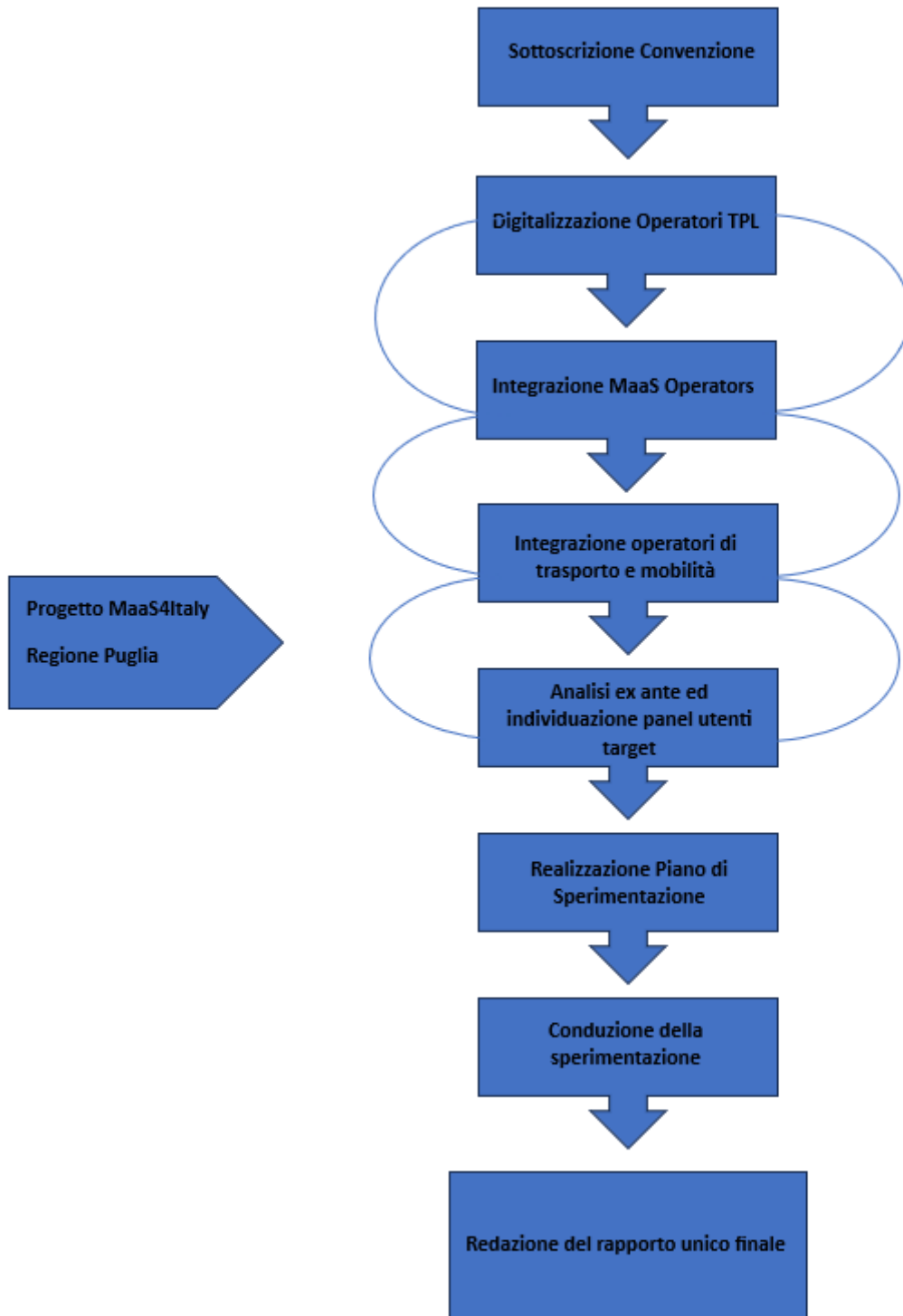
#### **Riduzione divari territoriali**

Con il progetto la Regione Puglia 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.

## **4. Piano progettuale**

Il Piano progettuale MaaS4Italy di Regione Puglia si articola su 7 work packages e si prevede l'avvio dell'attività di sperimentazione a partire dal mese di Giugno 2024 e conclusione a Gennaio 2025 con la produzione di un report secondo lo schema sotto riportato. Le attività del progetto MaaS4Italy proseguiranno successivamente fino a Giugno 2026.

Prioritariamente sarà necessaria la sottoscrizione della Convenzione con il Dipartimento per la Trasformazione Digitale (DTD) propedeutica a tutto lo sviluppo del progetto in quanto deve consolidare gli obiettivi iniziali, dettagliare il piano del progetto da condividere poi con il Dipartimento per la Trasformazione Digitale (DTD) (anche ai fini del monitoraggio del progetto stesso) e permettere lo stanziamento delle risorse a valle della convenzione.



Le attività di digitalizzazione TPL, integrazione MaaS Operators, integrazione operatori di trasporto e mobilità e analisi ex-ante sono condotte in parallelo e non in sequenza, come indicato dal cronoprogramma della successiva sezione 4.3.

## 4.1. Descrizione delle fasi e delle attività di progetto

Nel quadro del progetto, il WP 1, dedicato alla digitalizzazione degli operatori del trasporto pubblico locale (TPL), si articola in diverse attività fondamentali. La prima, WP 1.1, consiste nell'integrare le soluzioni digitali sugli operatori esistenti, ottimizzando i processi e migliorando l'efficienza complessiva. Nel WP 1.2, l'attenzione si sposta sull'integrazione dei pagamenti digitali, semplificando e rendendo più accessibile l'uso dei servizi di trasporto. Simultaneamente, nel WP 1.3, si lavora sulla condivisione di dati in tempo reale tra gli operatori, garantendo una fluida gestione delle informazioni.

Il WP 2 si concentra sull'integrazione degli operatori di Mobility as a Service (MaaS), definendo un processo strutturato. La prima fase, WP 2.1, prevede la stesura e la pubblicazione di un bando per la manifestazione di interesse, delineando chiaramente i requisiti necessari nel WP 2.1.1 e successivamente approvando e pubblicando il bando nel WP 2.1.2. Il WP 2.2 gestisce la selezione degli operatori attraverso la nomina di una commissione nel WP 2.2.1 e la valutazione dei candidati nel WP 2.2.2. La fase conclusiva, WP 2.3, comporta la ratifica dell'accordo tra i MaaS Operators selezionati e la Regione Puglia.

Il WP 3 si occupa dell'integrazione degli operatori di trasporto e mobilità. Nella sottosezione WP 3.1, si progetta l'integrazione con il DS&SRF, mentre nel WP 3.2 si sviluppa e implementa concretamente tale integrazione.

Il WP 4, relativo all'analisi ex ante e all'individuazione del panel utenti target, si articola in diverse fasi. Nel WP 4.1, si selezionano gli utenti target attraverso un'indagine approfondita (WP 4.1.1) e si definiscono modalità di coinvolgimento consolidando i requisiti (WP 4.1.2). Successivamente, si procede alla selezione effettiva degli utenti target (WP 4.1.3) e dei servizi da offrire per la valutazione degli impatti (WP 4.1.4).

I WP successivi, dal 5 al 7, seguono il processo di realizzazione e conduzione della sperimentazione, compresa la partecipazione a gruppi di lavoro (WP 5.1), la definizione degli organi di coordinamento (WP 5.2), il consolidamento dei piani di sperimentazione (WP 5.3), l'analisi degli impatti (WP 5.4), l'interazione con i MaaS Operators (WP 5.5), l'acquisizione dei dati (WP 6.1), la creazione di dashboard KPI (WP 6.2), la produzione di report (WP 6.3), l'esecuzione di sondaggi sulla soddisfazione del cliente (WP 6.4), la prosecuzione al termine della milestone europea (WP6.5) fino alla redazione e approvazione del rapporto finale (WP 7).

- **WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL**
  - WP 1.1: Attività di integrazione sugli operatori esistenti
  - WP 1.2: Integrazione della digitalizzazione dei pagamenti
  - WP 1.3: Sharing Data in tempo reale
- **WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)**
  - WP 2.1: Stesura e pubblicazione bando per manifestazione di interesse
    - WP 2.1.1: Definizione requisiti e Stesura bando
    - WP 2.1.2 Approvazione e pubblicazione bando



- o WP 2.2: Selezione operatori
  - WP 2.2.1: Nomina commissione
  - WP 2.2.2: Valutazione candidati
- o WP 2.3: Ratifica accordo tra MaaS Operators selezionati e Regione Puglia
- **WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'**
  - o WP 3.1: Progettazione dell'integrazione con il DS&SRF
  - o WP 3.2: Sviluppo e implementazione dell'integrazione con il DS&SRF
- **WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET**
  - o WP4.1 Selezione utenti target
    - WP4.1.1 Indagine per l'analisi del target di utenti
    - WP4.1.2 Definizione utenti target e consolidamento modalità di coinvolgimento
    - WP4.1.3 Selezione utenti target
    - WP4.1.4 Selezione bundle di servizi utili ai fini valutazione impatti
- **WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE**
  - o WP5.1 Partecipazione a gruppi di lavoro
  - o WP5.2 Definizione finale organi componenti gruppo di lavoro e coordinamento
  - o WP5.3 Consolidamento piani di sperimentazione
  - o WP5.4 Metodi diretti e indiretti per la valutazione degli impatti e analisi ex-ante ed ex-post
  - o WP5.5 Interazione continuativa con MaaS Operators
- **WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE**
  - o WP6.1 Acquisizione dati
    - WP6.1.1 Individuazione dati da acquisire secondi KPI stabiliti
    - WP6.1.2 Predisposizione flussi informativi e archiviazione
  - o WP6.2 dashboard KPI
    - WP6.2.1 Predisposizione apposita dashboard
    - WP6.2.2 Test dashboard
  - o WP6.3 Reporting
    - WP6.3.1 Analisi in itinere
    - WP6.3.2 Analisi ex post
  - o WP6.4 Customer Satisfaction Survey
    - WP6.4.1 Elaborazione questionario e modalità di somministrazione
    - WP6.4.2 Coordinamento con enti di ricerca
  - o WP6.5 Prosecuzione al termine della milestone europea
- **WP 7: REDAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE**
  - o WP7.1 Redazione del rapporto finale
  - o WP7.2 Approvazione del rapporto finale

## 4.2. Dettaglio Integrazione

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

Nome dell'operatore di trasporto o mobilità	Data prevista di digitalizzazione dei pagamenti	Nome piattaforma di vendita	Data prevista disponibilità dei dati statici (NeteX) su piattaforma nazionale	Data prevista disponibilità dei dati statici (SIRI) su piattaforma nazionale	Indicare se i dati sono inviati direttamente in NeteX/SIRI o mediati
<b>Cotrap</b>	GIA' DISPONIBILE	App COTRAP e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/05/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>Ferrovie Sud Est</b>	GIA' DISPONIBILE	App Trenitalia e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/02/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>Ferrovie Appulo Lucane</b>	GIA' DISPONIBILE	App FAL e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/02/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>Ferrotramviaria</b>	GIA' DISPONIBILE	App Ferrotramviaria S.p.A. e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/02/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>Ferrovie del Gargano</b>	GIA' DISPONIBILE	App Ferrovie del Gargano e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/02/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>Trenitalia</b>	GIA' DISPONIBILE	App Trenitalia e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/02/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>PikyRent srl</b>	GIA' DISPONIBILE	App Pikyrent e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/05/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>BIT Mobility srl</b>	GIA' DISPONIBILE	App BIT Mobility e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/05/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI

<i>Nome dell'operatore di trasporto o mobilità</i>	<i>Data prevista di digitalizzazione dei pagamenti</i>	<i>Nome piattaforma di vendita</i>	<i>Data prevista disponibilità dei dati statici (NeteX) su piattaforma nazionale</i>	<i>Data prevista disponibilità dei dati statici (SIRI) su piattaforma nazionale</i>	<i>Indicare se i dati sono inviati direttamente in NeteX/SIRI o mediati</i>
<b>VaiMoo srl</b>	GIA' DISPONIBILE	App VAIMOO e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/05/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>Bici in città srl</b>	GIA' DISPONIBILE	App BicinCittà e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/05/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>AMTAB</b>	GIA' DISPONIB	App MUVTe/o Piattaforma di vendita regionale.	01/09/2023	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>ATAF</b>	GIA' DISPONIBILE	App myCicero e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/04/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>AMET</b>	01/06/2024	Piattaforma di vendita regionale.	01/04/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>AMTAB</b>	GIA' DISPONIBILE	App MUVT e/o Piattaforma di vendita regionale.	GIA' DISPONIBILI	01/04/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>KYMA MOBILITA'</b>	GIA' DISPONIBILE	App KYMA Mobilità e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/05/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>SGM spa</b>	GIA' DISPONIBILE	App MooneyGo / App TicketAppy / App DropTicket e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/05/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI
<b>MICCOLIS</b>	GIA' DISPONIBILE	App Mobility Ticket e/o Piattaforma di vendita regionale.	01/05/2024	01/05/2024	Mediati tramite il RAP i dati STATICI e da definire per i dati DINAMICI

#### 4.2.2. Integrazione MaaS Operator (Rif. WP 2)

L'elenco MaaS Operator inclusi nell'iniziativa non può essere definito in questa fase ma necessita del completamento, previsto entro il primo quadrimestre del 2024, della procedura di selezione dei MaaS Operator. Ai MaaS Operator individuati sarà richiesta piena compatibilità con l'architettura nazionale MaaS4Italy e l'ottemperanza alle condizioni indicate al paragrafo 7 del documento "Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy", che includono la raccolta dei flussi informativi relativi all'offerta di mobilità che provengono dal DS&SRF e, analogamente, il conferimento dei dati dell'esercizio alla piattaforma centrale nazionale secondo gli standard e le specifiche concordate nell'ambito di MaaS4Italy. Gli operatori aderiranno al DS&SRF sottoscrivendo i "Termini e condizioni per l'adesione al DS&SRF".

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

Nome del MaaS Operator	Nome Operatore di Trasporto utilizzato (rif. 5.1)	Data prevista integrazione dati con Operatore di trasporto via Piattaforma Nazionale	Data prevista integrazione piattaforma di vendita con Operatore di trasporto

#### 4.3. Cronoprogramma delle attività

WP-AZIONE/ATTIVITA'	Data inizio	Data fine
<b>WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL</b>	Q1 2024	Q2 2024
WP 1.1: Attività di integrazione sugli operatori esistenti	Q1 2024	Q2 2024
WP 1.2: Integrazione della digitalizzazione dei pagamenti	Q1 2024	Q2 2024
WP 1.3: Sharing Data in tempo reale	Q1 2024	Q2 2024
<b>WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)</b>	Q1 2024	Q1 2024
WP 2.1: Stesura e pubblicazione bando per manifestazione di interesse	Q1 2024	Q1 2024
WP 2.1.1: Definizione requisiti e Stesura bando	Q1 2024	Q1 2024
WP 2.1.2 Approvazione e pubblicazione bando	Q1 2024	Q1 2024
WP 2.2: Selezione operatori	Q1 2024	Q1 2024
WP 2.2.1: Nomina commissione	Q1 2024	Q1 2024
WP 2.2.2: Valutazione candidati	Q1 2024	Q1 2024
WP 2.3: Ratifica accordo tra MaaS Operators selezionati e Regione Puglia	Q1 2024	Q1 2024
<b>WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'</b>	Q1 2024	Q1 2024
WP3.1: Progettazione dell'integrazione con il DS&SRF	Q1 2024	Q1 2024
WP3.2: Sviluppo e implementazione dell'integrazione con il DS&SRF	Q1 2024	Q1 2024
<b>WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET</b>	Q1 2024	Q1 2024

WP-AZIONE/ATTIVITA'	Data inizio	Data fine
WP4.1 Selezione utenti target	Q1 2024	Q1 2024
WP4.1.1 Indagine per l'analisi del target di utenti	Q1 2024	Q1 2024
WP4.1.2 Definizione utenti target e consolidamento modalità di coinvolgimento	Q1 2024	Q1 2024
WP4.1.3 Selezione utenti target	Q1 2024	Q1 2024
WP4.1.4 Selezione bundle di servizi utili ai fini valutazione impatti	Q1 2024	Q1 2024
<b>WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE</b>	Q2 2024	Q2 2024
WP5.1 Partecipazione a gruppi di lavoro	Q2 2024	Q2 2024
WP5.2 Definizione finale organi componenti gruppo di lavoro e coordinamento	Q2 2024	Q2 2024
WP5.3 Consolidamento piani di sperimentazione	Q2 2024	Q2 2024
WP5.4 Metodi diretti e indiretti per la valutazione degli impatti e analisi ex-ante ed ex-post	Q2 2024	Q2 2024
WP5.5 Interazione continuativa con MaaS Operators	Q2 2024	Q2 2024
<b>WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE</b>	Q2 2024	Q1 2025
WP6.1 Incentivazione domanda utenti	Q2 2024	Q1 2025
WP6.1.1 Individuazione dati da acquisire secondi KPI stabiliti	Q2 2024	Q1 2025
WP6.1.2 Predisposizione flussi informativi e archiviazione	Q2 2024	Q1 2025
WP6.2 dashboard KPI	Q2 2024	Q1 2025
WP6.2.1 Predisposizione apposita dashboard	Q2 2024	Q1 2025
WP6.2.2 Test dashboard	Q2 2024	Q1 2025
WP6.3 Reporting	Q2 2024	Q1 2025
WP6.3.1 Analisi in itinere	Q2 2024	Q1 2025
WP6.3.2 Analisi ex post	Q2 2024	Q1 2025
WP6.4 Customer Satisfaction Survey	Q2 2024	Q1 2025
WP6.4.1 Elaborazione questionario e modalità di somministrazione	Q2 2024	Q1 2025
WP6.4.2 Coordinamento con enti di ricerca	Q2 2024	Q1 2025
WP6.5 Prosecuzione al termine della milestone europea	Q1 2025	Q1 2026
<b>WP 7: REDAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE</b>	Q1 2025	Q1 2025
WP7.1 Redazione del rapporto finale	Q1 2025	Q1 2025
WP7.2 Approvazione del rapporto finale	Q1 2025	Q1 2025

### Gantt di progetto

WP-AZIONE/ATTIVITA'	Q1 2024	Q2 2024	Q1 2025	Q1 2026
<b>WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL</b>				
WP 1.1: Attività di integrazione sugli operatori esistenti				
WP 1.2: Integrazione della digitalizzazione dei pagamenti				
WP 1.3: Sharing Data in tempo reale				
<b>WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)</b>				
WP 2.1: Stesura e pubblicazione bando per manifestazione di interesse				
WP 2.1.1: Definizione requisiti e Stesura bando				
WP 2.1.2 Approvazione e pubblicazione bando				
WP 2.2: Selezione operatori				
WP 2.2.1: Nomina commissione				

WP-AZIONE/ATTIVITA'	Q1 2024	Q2 2024	Q1 2025	Q1 2026
WP 2.2.2: Valutazione candidati				
WP 2.3: Ratifica accordo tra MaaS Operators selezionati e Regione Puglia				
<b>WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'</b>				
WP3.1: Progettazione dell'integrazione con il DS&SRF				
WP3.2: Sviluppo e implementazione dell'integrazione con il DS&SRF				
<b>WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET</b>				
WP4.1 Selezione utenti target				
WP4.1.1 Indagine per l'analisi del target di utenti				
WP4.1.2 Definizione utenti target e consolidamento modalità di coinvolgimento				
WP4.1.3 Selezione utenti target				
WP4.1.4 Selezione bundle di servizi utili ai fini valutazione impatti				
<b>WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE</b>				
WP5.1 Partecipazione a gruppi di lavoro				
WP5.2 Definizione finale organi componenti gruppo di lavoro e coordinamento				
WP5.3 Consolidamento piani di sperimentazione				
WP5.4 Metodi diretti e indiretti per la valutazione degli impatti e analisi ex-ante ed ex-post				
WP5.5 Interazione continuativa con MaaS Operators				
<b>WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE</b>				
WP6.1 Incentivazione domanda utenti				
WP6.1.1 Individuazione dati da acquisire secondi KPI stabiliti				
WP6.1.2 Predisposizione flussi informativi e archiviazione				
WP6.2 dashboard KPI				
WP6.2.1 Predisposizione apposita dashboard				
WP6.2.2 Test dashboard				
WP6.3 Reporting				
WP6.3.1 Analisi in itinere				
WP6.3.2 Analisi ex post				
WP6.4 Customer Satisfaction Survey				
WP6.4.1 Elaborazione questionario e modalità di somministrazione				
WP6.4.2 Coordinamento con enti di ricerca				
WP6.5 Prosecuzione delle attività di sperimentazione e monitoraggio				
<b>WP 7: REDAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE</b>				
WP7.1 Redazione del rapporto finale				
WP7.2 Approvazione del rapporto finale				

#### 4.4. Piano spese

WP-AZIONE/ATTIVITA'	2024	2025	2026	Totale senza IVA	Totale con IVA
<b>WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL</b>					960.000,00 €
WP 1.1: Attività di integrazione sugli operatori esistenti	352.459,02 €			352.459,02 €	430.000,00 €
WP 1.2: Integrazione della digitalizzazione dei pagamenti	122.950,82 €			122.950,82 €	150.000,00 €
WP 1.3: Sharing Data in tempo reale	311.475,41 €			311.475,41 €	380.000,00 €
<b>WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)</b>					5.000,00 €
WP 2.1: Stesura e pubblicazione bando per manifestazione di interesse	- €				- €
WP 2.1.1: Definizione requisiti e Stesura bando	- €				- €
WP 2.1.2 Approvazione e pubblicazione bando	- €				- €
WP 2.2: Selezione operatori	- €				- €
WP 2.2.1: Nomina commissione	4.098,36 €			4.098,36 €	5.000,00 €
WP 2.2.2: Valutazione candidati	- €				- €
WP 2.3: Ratifica accordo tra MaaS Operators selezionati e Regione Puglia	- €				- €
<b>WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'</b>					485.000,00 €
WP3.1: Progettazione dell'integrazione con il DS&SRF	90.163,93 €	12.295,08 €		102.459,02 €	125.000,00 €
WP3.2: Sviluppo e implementazione dell'integrazione con il DS&SRF	245.901,64 €	49.180,33 €		295.081,97 €	360.000,00 €
<b>WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET</b>					45.000,00 €
WP4.1 Selezione utenti target	4.098,36 €	- €		4.098,36 €	5.000,00 €
WP4.1.1 Indagine per l'analisi del target di utenti	4.098,36 €	- €		4.098,36 €	5.000,00 €
WP4.1.2 Definizione utenti target e consolidamento modalità di coinvolgimento	4.098,36 €	- €		4.098,36 €	5.000,00 €
WP4.1.3 Selezione utenti target	4.098,36 €	- €		4.098,36 €	5.000,00 €
WP4.1.4 Selezione bundle di servizi utili ai fini valutazione impatti	20.491,80 €	- €		20.491,80 €	25.000,00 €
<b>WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE</b>					150.000,00 €

WP5.1 Partecipazione a gruppi di lavoro	24.590,16 €	16.393,44 €		40.983,61 €	50.000,00 €
WP5.2 Definizione finale organi componenti gruppo di lavoro e coordinamento	4.098,36 €	- €		4.098,36 €	5.000,00 €
WP5.3 Consolidamento piani di sperimentazione	8.196,72 €	4.098,36 €		12.295,08 €	15.000,00 €
WP5.4 Metodi diretti e indiretti per la valutazione degli impatti e analisi ex-ante ed ex-post	8.196,72 €	8.196,72 €		16.393,44 €	20.000,00 €
WP5.5 Interazione continuativa con MaaS Operators	40.983,61 €	8.196,72 €		49.180,33 €	60.000,00 €
<b>WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE</b>					635.000,00 €
WP6.1 Incentivazione domanda utenti	200.000,00 €	50.000,00 €			250.000,00 €
WP6.1.1 Individuazione dati da acquisire secondi KPI stabiliti	8.196,72 €	- €		8.196,72 €	10.000,00 €
WP6.1.2 Predisposizione flussi informativi e archiviazione	8.196,72 €	- €		8.196,72 €	10.000,00 €
WP6.2 dashboard KPI	8.196,72 €	- €		8.196,72 €	10.000,00 €
WP6.2.1 Predisposizione apposita dashboard	40.983,61 €	8.196,72 €		49.180,33 €	60.000,00 €
WP6.2.2 Test dashboard	- €	8.196,72 €		8.196,72 €	10.000,00 €
WP6.3 Reporting	- €	8.196,72 €		8.196,72 €	10.000,00 €
WP6.3.1 Analisi in itinere	- €	40.983,61 €		40.983,61 €	50.000,00 €
WP6.3.2 Analisi ex post	- €	40.983,61 €		40.983,61 €	50.000,00 €
WP6.4 Customer Satisfaction Survey	- €	32.786,89 €		32.786,89 €	40.000,00 €
WP6.4.1 Elaborazione questionario e modalità di somministrazione	- €	49.180,33 €		49.180,33 €	60.000,00 €
WP6.4.2 Coordinamento con enti di ricerca	- €	20.491,80 €		20.491,80 €	25.000,00 €
WP6.5 Prosecuzione delle attività di sperimentazione e monitoraggio			40.983,61 €	40.983,61 €	50.000,00 €
<b>WP 7: REDAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE</b>					20.000,00 €
WP7.1 Redazione del rapporto finale		10.000,00 €			10.000,00 €
WP7.2 Approvazione del rapporto finale		10.000,00 €			10.000,00 €
<b>Totale al netto IVA</b>					1.933.934,43 €



<b>Totale con IVA</b>					2.300.000,00 €
-----------------------	--	--	--	--	----------------

#### 4.5. Partecipazione a progetti / programmi europei in corso

Il **PO FESR 2021-2027** Puglia prevede alla Priorità 3 del Programma e, in particolare, all'Obiettivo specifico RSO2.8. la diffusione di servizi MaaS all'Obiettivo specifico RSO2.8. "Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio". Tra le iniziative da programmare si sosterranno interventi volti al potenziamento dei nodi di scambio intermodale attraverso iniziative di digitalizzazione e di diffusione di servizi di info-mobilità e di MaaS. In particolare è stata prevista una dotazione di € 6.000.000,00 a sostegno dell'azione 3.2 "Interventi infrastrutturali e tecnologici di gestione del traffico e per l'integrazione tariffaria" al fine di:

**3.2.a) Diffondere servizi di MaaS (Mobility as a Service) per aggregare, modulare ed avvicinare l'offerta di spostamenti alla domanda;**

**3.2.b) Ammodernare i nodi di scambio fra mobilità urbana ed extra-urbana ricorrendo a soluzioni digitali (ITS).**

Per quanto riguarda la diffusione dei servizi di **MaaS (Mobility as a Service)** occorre precisare che **gli interventi da finanziare saranno esclusivamente in ambito urbano** da pensare quali progetti complementari a quelli che si realizzeranno con la presente iniziativa: L'azione sostiene modalità di accesso ai trasporti attraverso un modello "on demand" capace di garantire agli utenti alternative di viaggio: la più veloce, la più economica, la più sostenibile. La dotazione economica è pari a **6 M€** e i relativi bandi saranno avviati entro la fine del 2023.

Il Progetto strategico "**AI SMART – Adriatic Ionian Small Port Network**", finanziato dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, nell'Asse prioritario 3 "Sistema di trasporto sostenibile multimodale" con una dotazione di circa 8,7 M€, prevede la realizzazione di una piattaforma ICT unica (Grecia-Italia) attraverso la quale consultare dati, informazioni riguardanti i mezzi di TPL disponibili presso le aree portuali, informazioni relative ai collegamenti marittimi, programmare visite presso punti di interesse lungo itinerari turistici.

##### Obiettivi e risultati attesi dal progetto AI SMART

L'obiettivo specifico che il Progetto si prefigge è di incrementare la competitività delle regioni coinvolte lavorando lungo tre direttrici:

1. innalzare la qualità dei servizi portuali forniti agli utenti;
2. creare servizi turistici integrativi di qualità;
3. potenziare la sensibilizzazione riguardo l'importanza della rete portuale locale a sostegno del settore marittimo (trasporto marittimo multimodale e valorizzazione della pesca).

##### Piattaforma informatica AI SMART

Il progetto "AI SMART" ha previsto anche la realizzazione di una piattaforma ICT unica (Grecia-Italia) attraverso la quale consultare i dati raccolti attraverso le attività di mappatura, consultare le informazioni riguardanti i mezzi di trasporto pubblico disponibili presso le varie aree portuali, consultare le informazioni relative ai collegamenti

marittimi tra i porti pugliesi e quelli greci, programmare visite presso alcuni punti di interesse presenti lungo itinerari turistici individuati dai comuni coinvolti nell'attuazione del progetto "AI SMART".

Il progetto **MaaS4Italy** della Città Metropolitana di Bari, al quale sono stati destinati circa **3,8 M€**, prevede la sperimentazione di un sistema MaaS nel territorio del capoluogo pugliese. La Regione continuerà a collaborare in stretta sinergia con Bari: il sistema MaaS sviluppato da Bari sarà il punto di partenza per lo sviluppo del MaaS Regione Puglia.

Inoltre la Regione Puglia è in attesa dell'esito della candidatura al programma **Interreg Europe** con un progetto basato sullo scambio di esperienze tra paesi in ambito di servizi MaaS, per valutare potenzialità e caratteristiche delle buone pratiche messe in campo. Sarà previsto un budget di **2M€**.

Il progetto sperimentale **Interrail Puglia**, sviluppato con l'Università di Bari, prevede un sistema di bigliettazione integrata e multimodale a costi agevolati, erogata tramite app e dedicata a giovani studenti pugliesi. Il budget previsto è di **60.000€**.

Si annovera infine l'iniziativa "**Sharing Mobility**", un progetto regionale su fondi nazionali a cui sono destinati circa **3,7 M€** su tre anni fino al 2025, che prevede la realizzazione di iniziative che combinino Trasporto pubblico con servizi di sharing mobility prevalentemente ad alimentazione elettrica o muscolare e complementari ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, garantendo una scontistica sulla frazione di TPL dell'intero spostamento. L'iniziativa sharing mobility, come evidenziato nel paragrafo 2.2.2, risulta rilevante in ambito MaaS in quanto permette di diffondere in maniera più capillare sul territorio pugliese i servizi di mobilità condivisa accessibili alla popolazione regionale, ampliando il ventaglio delle soluzioni multimodali presenti sul territorio. Infatti 5 dei 7 progetti finanziati riguardano contesti nei quali il servizio di sharing mobility non era inizialmente garantito dal mercato e verrà introdotto per il tramite del progetto stesso. Inoltre i nuovi veicoli di mobilità condivisa saranno tutti dotati di funzionalità software che permetteranno di rendere disponibili dati statici e dinamici al RAP e quindi all'ecosistema MaaS.

Si specifica inoltre che non saranno effettuate richieste di rimborso multiple su più progetti per le stesse spese sostenute (c.d. "double funding") e che, pertanto nell'ambito del finanziamento relativo al progetto MaaS for Italy- 7 Territori della Regione Puglia, l'Ente Attuatore dichiara che le eventuali richieste di rimborso non saranno soggette a "double funding".

■		
<b>1.</b>	<b>Introduzione</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Descrizione del progetto</b>	<b>2</b>
2.1.	<b>Obiettivi del progetto</b>	<b>2</b>
2.2.	<b>Stato del sistema dei trasporti in ottica MaaS</b>	<b>4</b>
2.2.1.	<i>Piano regionale / provinciale del trasporto</i>	<i>5</i>
2.2.2.	<i>Esperienza maturata nell'ambito Maas</i>	<i>5</i>
2.2.3.	<i>Stato di avanzamento del Regional Access Point ("RAP")</i>	<i>7</i>
2.2.4.	<i>Modalità di integrazione delle piattaforme di vendita</i>	<i>8</i>
2.2.5.	<i>Utilizzo dei fondi per lo sviluppo del sistema dei trasporti</i>	<i>9</i>
2.3.	<b>Area in cui verrà effettuata la sperimentazione</b>	<b>10</b>
2.4.	<b>Scenario architetturale</b>	<b>12</b>
2.5.	<b>Attori coinvolti</b>	<b>13</b>
2.5.1.	<i>Operatori di servizi di trasporto e mobilità</i>	<i>13</i>
2.5.2.	<i>Operatori di servizi Maas ("Maas Operator")</i>	<i>15</i>
2.5.3.	<i>Utenti</i>	<i>15</i>
2.5.4.	<i>Altri soggetti coinvolti</i>	<i>16</i>
2.6.	<b>Servizi da rendere disponibili ai cittadini</b>	<b>17</b>
2.7.	<b>Modelli di business</b>	<b>18</b>
2.8.	<b>Replicabilità e scalabilità del progetto</b>	<b>19</b>
2.9.	<b>Valore aggiunto del progetto e innovazione</b>	<b>20</b>
<b>3.</b>	<b>Modalità operative</b>	<b>21</b>
3.1.	<b>Modello di governance</b>	<b>21</b>
3.2.	<b>Modalità organizzative e strumenti di monitoraggio degli obiettivi</b>	<b>21</b>
3.3.	<b>Modalità Ascolto dell'utente</b>	<b>22</b>
3.4.	<b>Valutazione degli impatti</b>	<b>23</b>
3.5.	<b>Rispetto dei principi trasversali</b>	<b>24</b>
<b>4.</b>	<b>Piano progettuale</b>	<b>26</b>
4.1.	<b>Descrizione delle fasi e delle attività di progetto</b>	<b>28</b>
4.2.	<b>Dettaglio Integrazione</b>	<b>30</b>
4.2.1.	<i>Integrazione Operatori di trasporto e Mobilità (Rif. WP 3)</i>	<i>30</i>
4.2.2.	<i>Integrazione MaaS Operator (Rif. WP 2)</i>	<i>32</i>
4.3.	<b>Cronoprogramma delle attività</b>	<b>33</b>
4.4.	<b>Piano spese</b>	<b>35</b>
4.5.	<b>Partecipazione a progetti / programmi europei in corso</b>	<b>37</b>