

Prot. QG/2022/0023864
del 01/07/2022

CONVENZIONE

RELATIVA AL FINANZIAMENTO CONCESSO DAL DIPARTIMENTO PER LA TRASFORMAZIONE DIGITALE PER
IL "PROGETTO MAAS DI ROMA CAPITALE PER LA PARTECIPAZIONE ALL'INIZIATIVA MAAS FOR ITALY"
DI ROMA CAPITALE
A VALERE SULL'AVVISO PUBBLICO "MAAS4ITALY" - PNRR - MISSIONE 1 - COMPONENTE 1 - ASSE 1 -
MISURA 1.4.6. "MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY" -
FINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA - NEXTGENERATIONEU
CUP J81C22000040006

VISTO

- a) il 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;
- b) il Regolamento (UE) 2021/241, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza;
- c) il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021;
- d) la Missione 1 - Componente 1 - Misura 1.4.6 del PNRR che prevede lo sviluppo di nuovi servizi alla mobilità, basati sull'adozione di paradigmi della mobilità come servizio (MaaS) nelle Città metropolitane per digitalizzare i trasporti locali e fornire agli utenti un'esperienza di mobilità integrata dalla pianificazione dei viaggi ai pagamenti attraverso molteplici modi di trasporto;
- e) gli obblighi di assicurare il conseguimento di target e milestone e degli obiettivi finanziari stabiliti nel PNRR;

- f) l'articolo 17 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) i principi trasversali previsti dal PNRR, quali, tra l'altro, il principio del contributo all'obiettivo climatico e digitale (c.d. tagging), il principio di parità di genere e l'obbligo di protezione e valorizzazione dei giovani;
- h) la legge 30 dicembre 2020, n.178, recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" e, in particolare i commi dal 1037 al 1050;
- i) il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 convertito con modificazioni dalla legge 1 luglio 2021, n. 101, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti";
- j) il decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 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";
- k) il decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito con modificazioni, dalla legge 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";
- l) il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 9 luglio 2021, che individua la Presidenza del Consiglio dei ministri - Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale quale struttura presso la quale istituire l'Unità di missione ai sensi dell'articolo 8, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77;
- m) il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 luglio 2021, che istituisce, nell'ambito del Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri, l'Unità di missione di livello dirigenziale ai sensi dell'art.8, comma, 1 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 9 luglio 2021;

- n) il decreto del Ministro senza portafoglio per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze 24 settembre 2021, recante l'organizzazione interna della predetta Unità di missione;
- o) il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021 relativo all'assegnazione delle risorse in favore di ciascuna Amministrazione titolare degli interventi PNRR e corrispondenti milestone e target;
- p) il 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."
- q) il decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, recante "Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)";
- r) il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 settembre 2021, recante le modalità, le tempistiche e gli strumenti per la rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale nonché dei milestone e target degli investimenti e delle riforme e di tutti gli ulteriori elementi informativi previsti nel PNRR necessari per la rendicontazione alla Commissione Europea;
- s) il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 ottobre 2021 che definisce procedure amministrative 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;
- t) la Circolare del 14 ottobre 2021, n. 21 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza";
- u) la Circolare del 29 ottobre 2021, n. 25 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Rilevazione periodica avvisi, bandi e altre procedure di attivazione degli investimenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza";
- v) la Circolare del 30 dicembre 2021, n. 32 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente";

- w) la Circolare del 31 dicembre 2021, n. 33 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR – Addizionalità, finanziamento complementare e obbligo di assenza del c.d. doppio finanziamento";
- x) la Circolare del 18 gennaio 2022, n. 4 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – articolo 1, comma 1 del decreto-legge n. 80 del 2021 - Indicazioni attuative";
- y) la Circolare del 10 febbraio 2022, n. 9 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";
- z) 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;
- aa) 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;
- bb) il 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 ha modificato 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 di investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso";
- cc) la Delibera del CIPE 26 novembre 2020, n. 63 che introduce la normativa attuativa della riforma del CUP;
- dd) l'articolo 25, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66 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;

ee) L'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 della Mobilità Sostenibili in data 11 novembre 2021.

VISTO ALTRESÌ

- a) il decreto n. 23/2021-PNRR del 22 novembre 2021 di approvazione dell'Avviso 1.4.6 – MAAS4ITALY per la presentazione delle proposte progettuali;
- 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 il Soggetto Attuatore, dei budget previsionali e relative tipologie di costi previsti, dei risultati attesi quantificati in base agli stessi indicatori adottati per milestone e target della misura e dei relativi tempi di realizzazione, nonché del cronoprogramma di attuazione e spesa dei singoli progetti;
- c) il decreto n. 11/2022-PNRR del 21/02/2022 di approvazione della graduatoria definitiva con il quale Roma Capitale, Soggetto Attuatore del Progetto "MAAS4ITALY", è stata ammessa al finanziamento a valere sull'Avviso predetto;
- d) il percorso negoziale avviato ai sensi dell'art. 10, comma 10, dell'Avviso pubblico tra il Comitato Tecnico di cui all'Accordo DTD-MIMS 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, purché non comportino modifiche sostanziali o di elementi che sono stati oggetto di attribuzione di punteggi;
- e) il verbale n. 10 del 10 giugno 2022 del suddetto Comitato Tecnico con il quale sono stati approvati i Piano Operativi di:

1. Comune di Milano, per un importo totale pari ad euro 3.300.000,00 (tremilionitrecentomila/00), così ripartito:

- euro 2.500.000,00 (duemilionicinquecentomila/00) per il progetto MAAS4ITALY;
- euro 800.000,00 (ottocentomila/00) per la digitalizzazione del TPL;

2. Comune di Roma, per un importo totale pari ad euro 3.220.000,00 (tremilioniduecentoventimila/00), così ripartito:

- euro 2.420.000,00 (duemilioniquattrocentoventimila/00) per il progetto MAAS4ITALY;
- euro 800.000,00 (ottocentomila/00) per la digitalizzazione del TPL.

f) il Piano Operativo di Roma Capitale trasmesso formalmente con nota del 20/06/2022, acquisita in pari data al protocollo del Dipartimento al n. DTD-2163-A;

CONSIDERATA

la necessità di perfezionare l'atto di assegnazione delle risorse con la stipula della presente Convenzione contenente gli obblighi da parte del Soggetto Attuatore e del Dipartimento per la trasformazione digitale.

TUTTO CIÒ 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 del Capo Dipartimento *pro tempore* Ing. Mauro Minenna, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 marzo 2021, in qualità di legale rappresentante del Dipartimento

E

Roma Capitale (di seguito Soggetto Attuatore) con sede in Roma - Piazza del Campidoglio 1, C.F.: 02438750586, in persona del Direttore apicale del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti Ing. Antonello Fatello, nato a Roma, per delega del Sindaco, legale rappresentante di Roma Capitale,

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 MaaS di Roma Capitale per la partecipazione all’iniziativa MaaS for Italy” del Comune di Roma, nell’ambito della realizzazione degli obiettivi previsti dalla Misura 1.4.6 della Missione 1 - Componente 1 – Asse 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 comma 3 dell’Avviso.
2. Il progetto dovrà essere portato materialmente a termine e completato entro la data indicata nel Piano Operativo, 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) 2021/240, in particolare in materia di prevenzione dei conflitti di interessi, delle frodi, della corruzione 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 e garantire la coerenza con il PNRR approvato dalla Commissione europea;
- 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 dal d.lgs 50/2016;
- 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 dal Servizio centrale per il PNRR 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, secondo quanto previsto dall'art. 22.2 lettera d) del Regolamento (UE) 2021/241 e tenendo conto delle indicazioni che verranno fornite dal Servizio centrale per il PNRR e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;
- m) riportare sul sistema informativi 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 quantificati in base agli stessi indicatori adottati per milestone e target della misura e assicurarne l'inserimento nel sistema informativo e gestionale indicato dal Dipartimento nel rispetto delle indicazioni che saranno fornite dal Servizio centrale per il PNRR 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, del Servizio centrale per il PNRR, dell'Unità di Audit, della Commissione europea, dell'OLAF, della Corte dei Conti europea (ECA), della Procura europea (EPPO) 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, della Commissione europea 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) partecipare, ove richiesto, alle riunioni convocate dal Dipartimento e/o dal Comitato di attuazione previsto dall'art. 3 dell'Accordo tra il Dipartimento e il MIMS;
- t) 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 l'elaborazione delle relazioni annuali di cui all'articolo 31 del Regolamento (UE) n. 2021/241, nonché qualsiasi altra informazione eventualmente richiesta;
- u) contribuire al raggiungimento dei milestone e target associati alla Misura 1.4.6, assicurare il rispetto delle scadenze intermedie di cui all'art. 7 comma 3 dell'Avviso e fornire, su richiesta dell'Unità di Missione del Dipartimento, le informazioni necessarie per la predisposizione delle dichiarazioni sul conseguimento dei target e milestone e delle relazioni e tutta la documentazione pertinente finalizzata a comprovare il conseguimento dei milestone e target di pertinenza inerenti l'attuazione dei progetti;
- v) 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;
- w) 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;

- x) 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.
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 di validare e trasmettere i dati al Servizio centrale del PNRR di attuazione finanziaria, fisica e procedurale per gli interventi relativi al progetto, nonché di ogni altro elemento utile per l'analisi e la valutazione degli interventi secondo i criteri definiti all'articolo 29 e 30

del Regolamento (UE) 2021/241, 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, nell'Avviso e nel progetto finanziato;
- 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 dello stesso;
- c) rappresentare, attraverso l'Unità di missione istituita con DPCM 30 luglio 2021, il punto di contatto con il Servizio centrale per il PNRR 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;
- 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 degli interventi finanziati, in base alle indicazioni fornite dal Servizio Centrale PNRR;
- e) verificare la tempestività con cui il Soggetto Attuatore procede alla realizzazione delle attività progettuali e analizzare completezza e coerenza dei dati trasmessi dallo stesso Soggetto Attuatore ai fini della successiva validazione e trasmissione da parte dell'Amministrazione centrale al Servizio centrale per il PNRR;
- f) curare la gestione del flusso finanziario per il tramite del Servizio Centrale 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;
- g) adottare le iniziative necessarie a prevenire le frodi, la corruzione, 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 di "non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali" di cui all'art. 17 del Regolamento (UE) 2020/852 e sul rispetto del tagging clima e digitale in quanto pertinente;
- 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 sull'applicazione degli obblighi di informazione e pubblicità di cui all'art. 34 del Regolamento (UE) 2020/2021;
- l) fornire tempestivamente al Soggetto Attuatore le informazioni necessarie e pertinenti all'esecuzione dei compiti assegnati per l'attuazione del progetto, in particolare, le istruzioni necessarie relative alle modalità per la corretta gestione, verifica e rendicontazione delle spese;
- m) garantire il massimo e tempestivo supporto al Soggetto Attuatore per il raggiungimento degli obiettivi prefissati e per l'adozione di tutti gli atti ritenuti necessari e rientranti nelle materie di propria competenza;
- n) elaborare le informazioni fornite dal Soggetto Attuatore ai fini della presentazione alla Commissione Europea e alla Cabina di regia del PNRR delle relazioni di attuazione periodiche e finali;
- o) collaborare, alla risoluzione di eventuali problematiche o difficoltà attuative segnalate dal Soggetto Attuatore.
- p) verificare, nel corso di tutta l'attuazione, che il Soggetto Attuatore garantisca la tracciabilità delle operazioni e la tenuta di una contabilità separata nell'utilizzo delle risorse del PNRR;
- q) assicurare che il Soggetto Attuatore conservi tutti gli atti e la relativa documentazione giustificativa su supporti informatici adeguati, al fine di renderli disponibili alle Autorità nazionali e comunitarie responsabili per le attività di controllo e di audit.

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 MaaS di Roma Capitale per la partecipazione all'iniziativa MaaS for Italy" di Roma Capitale, il Dipartimento riconosce al Soggetto Attuatore l'importo di euro 3.220.000,00 (tremilioniduecentoventimila/00), comprensivo di euro 2.420.000,00 (duemilioniquattrocentoventimila/00) per il progetto MAAS4ITALY e euro 800.000,00

(ottocentomila/00) per la digitalizzazione del trasporto pubblico locale, 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 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 trasferimento delle risorse sul **conto di tesoreria indicato** dal soggetto attuatore (o sul conto corrente bancario nei casi in cui lo stesso non fosse assoggettato ai vincoli del regime di tesoreria unica).
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 e sono corredate dalla documentazione indicata nel medesimo Allegato 2.

8. Il Soggetto Attuatore, a seguito dell'accredito delle risorse finanziarie nel conto di tesoreria, provvede tempestivamente alla erogazione dei corrispettivi dovuti a terzi per la realizzazione del progetto. Tutti i pagamenti effettuati devono contenere l'indicazione nella causale del riferimento al progetto (CUP).

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 modifiche alla scheda progetto non comportano alcuna revisione della presente Convenzione.
5. Le variazioni proposte dal Soggetto Attuatore potranno riguardare:
 - a) il cronogramma dell'intervento;
 - 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.
6. 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.

7. 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.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. Nei casi di cui al comma precedente il Dipartimento, previo contraddittorio con il Soggetto Attuatore, procederà alla revoca parziale del finanziamento.
12. Le disposizioni di cui ai precedenti commi 10 e 11 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 che sarà indicato dal Dipartimento e che comunque consentirà l'alimentazione del Sistema 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 dal Servizio centrale per il PNRR 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 spese incluse nelle domande di rimborso del Soggetto Attuatore, se afferenti a progetti estratti a campione, sono sottoposte alle verifiche, da parte delle strutture deputate al controllo dell'Unità di Missione del PNRR.
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.
3. In particolare, ai fini del rispetto delle disposizioni di cui all'art. 34 del Regolamento (UE) 2021/241, il Soggetto Attuatore deve obbligatoriamente riportare, su qualsiasi documento, sito web, comunicazione (a valenza esterna) riguardante il progetto finanziato, una indicazione da cui risulti che il progetto è finanziato nell'ambito del PNRR con una esplicita dichiarazione di finanziamento che reciti "finanziato dall'Unione europea - NextGenerationEU" e valorizzando l'emblema dell'Unione Europea.

ART. 11

DISIMPEGNO DELLE RISORSE

1. L'eventuale riduzione del sostegno da parte della Commissione europea, correlato al mancato raggiungimento di milestone e target del "Progetto MaaS di Roma Capitale per la partecipazione all'iniziativa MaaS for Italy" di Roma Capitale, 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 il Servizio Centrale per il PNRR 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 24 del Regolamento (UE) 2021/241 e 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 "Progetto MaaS di Roma Capitale per la partecipazione all'iniziativa MaaS for Italy" di Roma Capitale – CUP J81C22000040006, 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 PNRR;
 - b) per il Soggetto Attuatore, la dott.ssa Daniela Mastronardi.

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.

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Dipartimento per la Trasformazione Digitale

Il Capo Dipartimento

Ing. Mauro MINENNA

firmato digitalmente



Firmato digitalmente da
MINENNA MAURO
C = IT
O = PRESIDENZA
CONSIGLIO DEI
MINISTRI

Il Soggetto Attuatore

Roma Capitale

Il Direttore apicale del Dipartimento Mobilità

Sostenibile e Trasporti

Ing. Antonello FATELLO

firmato digitalmente

ANTONELLO
FATELLO
01.07.2022
10:41:00
GMT+00:00



PNRR

Missione 1 – Componente 1 – Asse 1

**Investimento 1.4.6. “MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY” -
MAAS4ITALY**

Allegato - Piano Operativo

**TITOLO: Il Progetto MaaS di Roma Capitale per la
partecipazione all’iniziativa MaaS for Italy**

Indice

1. **INTRODUZIONE**
2. **DESCRIZIONE DEL PROGETTO**
3. **MODALITÀ OPERATIVE**
4. **PIANO PROGETTUALE DI DETTAGLIO**
5. **TEMPI DI REALIZZAZIONE**
6. **COSTI**
7. **INTEGRAZIONE CON ALTRI INTERVENTI**

1. Introduzione

Il Ministro per l'Innovazione tecnologia e la Transizione Digitale (MITD) – Dipartimento per la trasformazione digitale (DTD) della Presidenza del Consiglio dei ministri e il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), nel corso del 2021 ha avviato, all'interno della Missione 1 - Componente 1 del PNRR, finanziato dall'Unione europea nel contesto dell'iniziativa Next Generation EU, l'attuazione del **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 città metropolitane per digitalizzare i trasporti locali e fornire agli utenti un'esperienza di mobilità integrata, dalla pianificazione dei viaggi ai pagamenti attraverso molteplici modi di trasporto.

La Milestone dell'investimento 1.4.6 cui fa riferimento in particolare questo progetto è:

- **M1C1-13: T4 2023. Soluzioni di mobilità come servizio – Milestone 1 (M1).**
Descrizione del traguardo: attuazione di tre progetti pilota finalizzati a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio in città metropolitane tecnologicamente avanzate.

L'intero progetto utilizzerà come riferimento unico per la realizzazione dell'ecosistema MaaS la seguente documentazione, nelle sue evoluzioni:

- Discussion Paper Data Sharing and Service Repository Facilities
- Manifesto e linee guida progetto MaaS for Italy

I partecipanti al progetto MaaS di Roma Capitale dichiarano:

- di aver preso atto delle indicazioni fornite nei succitati documenti
- che il piano operativo contenuto in questo documento intende rispettarle
- che qualora il testo del piano si presti ad interpretazioni diverse da quanto indicato nelle linee guida, prevarranno i significati e gli intendimenti di quest'ultime

Il progetto pilota MaaS for Italy di Roma Capitale mira a evidenziare gli impatti sulle categorie essenziali del PNRR in merito a:

- *mobilità sostenibile*
 - decarbonizzazione, riduzione congestioni da traffico ed emissioni inquinanti
 - risparmio energetico
 - esperienza di viaggio seamless e più efficiente

A partire dai risultati del monitoraggio del campione, verranno impiegati modelli per:

- estrapolare/inferire effetti su vasta scala¹
 - analisi CBA
 - evidenziare specificità di scenari a rischio di minor efficacia di impatto e possibili interventi di miglioramento nella raccolta/disponibilità di informazioni messe a disposizione dei MaaS Operator
- *transizione digitale*
 - modernizzazione dei sistemi informativi degli operatori della mobilità e dei trasporti

¹ Benchè sia obiettivo del progetto il coinvolgimento di un campione di ca. 10000 utenti ed il completo tracciamento dei viaggi da questi sostenuti nel corso della sperimentazione, l'esistenza di molteplici fasce target e la concentrazione su un numero di percorsi O/D comunque limitato, richiederà opportune valutazioni supportate da modelli per estendere gli effetti rilevati o stimati ad altri percorsi e/o ad altre categorie ai fini della stima dei potenziali complessivi di impatto sull'intera area capitolina o nazionale. L'attività di progetto della sperimentazione dettaglierà opportunamente questi aspetti.

- diffusione dell'utilizzo di tecnologie digitali da parte dei viaggiatori
- efficacia della connessione e sicurezza delle reti e della condivisione di dati

2. Descrizione del progetto

2.1 Obiettivi del progetto

L'obiettivo di partecipazione di Roma Capitale al Progetto MaaS4Italy è quello di contribuire a sviluppare e sperimentare un **ecosistema MaaS** nazionale in grado di orientare le politiche di trasporto verso modalità sostenibili e inclusive, offrire un complesso di soluzioni di mobilità che integrino il trasporto collettivo ad altri servizi correlati (es. nel caso di Roma Capitale, mobilità elettrica, sharing, sosta, percorsi accessibili verso luoghi di interesse turistico, culturale e religioso) e siano in grado di ridurre l'uso del mezzo privato favorendo lo sviluppo di una mobilità più sostenibile.

È obiettivo operativo definire, attivare e sperimentare il modello MaaS in tutti gli aspetti legati al suo funzionamento:

- coinvolgimento proattivo e diversificato degli utenti
- sostegno al coinvolgimento degli attori partecipanti ai fini di una impostazione equa, aperta al mercato
- sviluppo di modelli economici capaci di intercettare il valore generato dallo spostamento della domanda

Il progetto di Roma Capitale fa inoltre propria la necessità di rendere operativo il processo di integrazione di soluzioni digitali innovative per l'affidabilità e l'interoperabilità dei servizi

Obiettivo parallelo è la digitalizzazione e l'efficientamento del TPL, necessari ad una progressiva partecipazione di tutti gli attori al processo di transizione digitale dei servizi di mobilità.

Per chiarire al meglio le scelte progettuali e le opportunità di supporto del progetto MaaS di Roma Capitale verso l'iniziativa MaaS4Italy nel seguito sono brevemente riassunti i passi principali

2.2 Il “percorso” verso il MaaS di Roma Capitale

Il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale adottato dall'Assemblea Capitolina con Delibera n. 60 del 2 agosto 2019) già introduceva alcuni obiettivi strategici in linea con quelli della mobilità come servizio, pur non declinando ancora in modo operativo il percorso per la realizzazione delle piattaforme tecnologiche e delle integrazioni necessarie per servizi MaaS di livello evoluto (si rimanda all'introduzione per maggiori dettagli sugli obiettivi e le linee guida specifiche del progetto MaaS4Italy).

In particolare, nel PUMS, oltre agli obiettivi di incremento dell'uso del TPL e della mobilità “dolce”, si evidenzia *“l'esigenza di integrare all'interno di un'unica piattaforma tecnologica, tutti i dati disponibili relativi alla mobilità pubblica e privata nella prospettiva di ottimizzare l'uso dei sistemi pubblici dei sistemi di trasporto a basso impatto di promuovere una mobilità sempre più efficiente, integrata e sostenibile”*.

Roma Capitale ha successivamente individuato in Roma Servizi Mobilità il soggetto attuatore e coordinatore di questo processo che ha a sua volta tempestivamente avviato:

- L'aggiornamento delle piattaforme tecnologiche all'interno della Centrale della Mobilità per la raccolta dei dati su indicati (2020) e l'attivazione di servizi e flussi informativi da alcuni dei principali sistemi di mobilità pubblica e privata
- Uno studio di fattibilità per la roadmap di sviluppo dell'Ecosistema MaaS (2020) culminato in una proposta di *roll-out* per il sistema MaaS di Roma Capitale in 5 fasi con progressivo inserimento ed integrazione di operatori di mobilità e trasporto attivi nell'area dell'Urbe. Questo studio, inizialmente riferito alla sola area metropolitana

di Roma, attribuiva alla piattaforma di integrazione dei dati di Roma Servizi Mobilità l'importante ruolo di aggregatori dati per servizi di mobilità diversi dal TPL. La rivisitazione di questo studio nella successiva fase preliminare del progetto per MaaS4Italy e l'ipotesi DS&SRF su scala nazionale hanno successivamente fatto riconsiderare l'ipotesi di estendere questo ruolo di aggregatore territoriale ad una scala più estesa attraverso l'architettura prevista nelle linee guida MaaS4Italy (attraverso il NAP).

Roma Capitale ha quindi avviato la fase esecutiva (2021), confermando il ruolo di coordinamento di Roma Servizi Mobilità.

2.2.1. Il Progetto Preliminare (Fase 0)

Parallelamente al lancio dell'iniziativa MaaS4Italy, Roma Servizi Mobilità ha avviato un progetto preliminare che ha:

- a) ripercorso lo studio di fattibilità ridefinendone in modo opportuno le fasi (cfr. Fig.1)
- b) analizzato lo stato dell'arte dei progetti e delle *best practice* MaaS esistenti anche a livello internazionale, con riferimento particolare ai servizi attivati, agli scenari di governance e ai modelli di business adottati
- c) avviato l'*assessment* dei flussi informativi disponibili dei principali attori della mobilità ed operatori di trasporto nell'area di Roma Capitale
- d) elaborato i possibili modelli di governance e le corrispondenti ipotesi di sostenibilità economica in tutte le fasi successive individuate

La Fase 0 ha tra l'altro:

- a) consentito il consolidamento di scenari di governance, operativi e tecnologici per la partecipazione di Roma Capitale all'interno dell'iniziativa MaaS4Italy
- b) identificato una serie di fasi successive con progressivo arricchimento di informazioni e servizi attraverso il processo di digitalizzazione e la graduale introduzione di operatori di trasporto e della mobilità all'interno dell'Ecosistema MaaS di Roma Capitale.
- c) prodotto un progetto di piattaforma integrata per lo sviluppo di servizi MaaS nell'area di Roma Capitale che comprende le componenti architettoniche di alto livello, la descrizione delle componenti di servizio offerte, la definizione di dettaglio dei flussi informativi e le scelte normative e tecnologiche
- d) consolidato i piani per le ipotesi di integrazione con la piattaforma DS&SRF del progetto MaaS4Italy ai fini di una possibile estensione di servizi offerti nella fase prevista di sperimentazione della stessa (es. accesso di nuovi MaaS Operators attraverso *bundle* di servizi offerti con copertura nazionale)
- e) consentito l'avvio delle interazioni con il Gruppo di Lavoro del progetto MaaS4Italy e il reindirizzamento delle prime ipotesi progettuali verso un'architettura coerente con questo progetto

Nella Fig.1 sono riportate le diverse fasi individuate dal Progetto Preliminare, i loro contenuti di massima e la loro sincronizzazione con il progetto MaaS4Italy per l'integrazione e la conduzione operativa dei servizi nel corso della sperimentazione. Sono inoltre indicate le fasi temporali dei progetti preparatori già avviate nell'ambito dello sviluppo del MaaS di Roma Capitale su altri fondi (Progetto Cicerone, React EU) che contribuiranno ad accelerare la predisposizione delle tecnologie e delle integrazioni necessarie tra i vari attori coinvolti anche ai fini del rispetto dei tempi richiesti dal PNRR.

Per maggiori dettagli sull'articolazione dell'attività e sull'attribuzione dei costi ai diversi *stream* progettuali si rimanda al successivo *capitolo 4 – Piano Progettuale di dettaglio*.

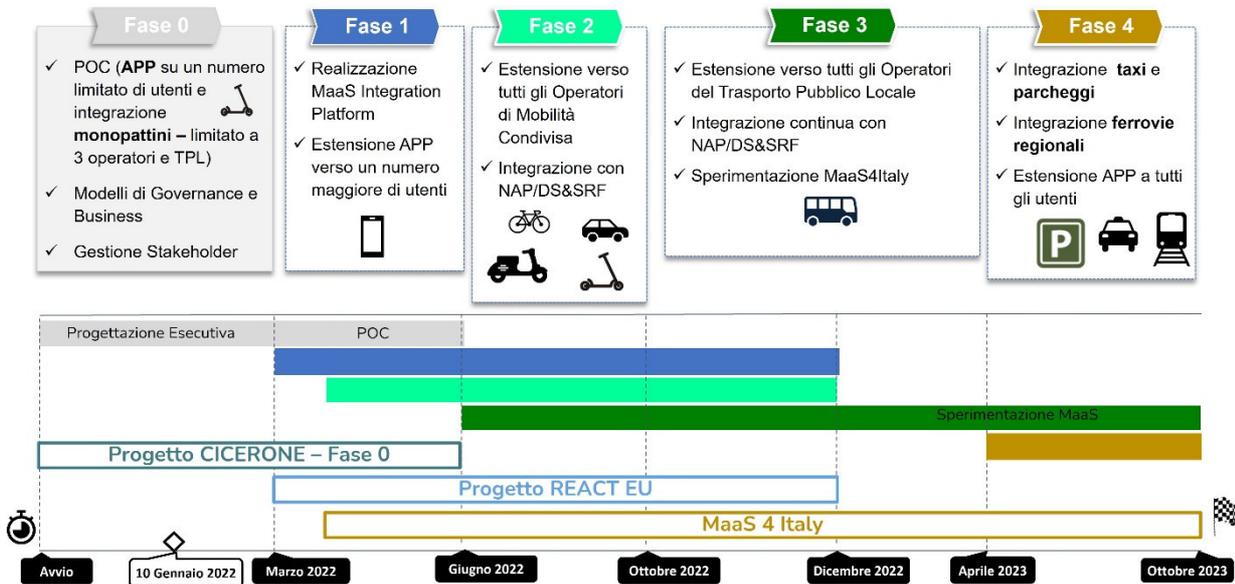


Fig.1 – Le fasi attuative e la relazione temporale con il progetto MaaS4Italy

2.2.2 Attori coinvolti e loro ruoli

La Fig.2 rappresenta in modo sintetico la governance prevista all'interno del progetto di Roma Capitale per MaaS4Italy con indicazione dei principali attori e dei loro ruoli qui riassunti

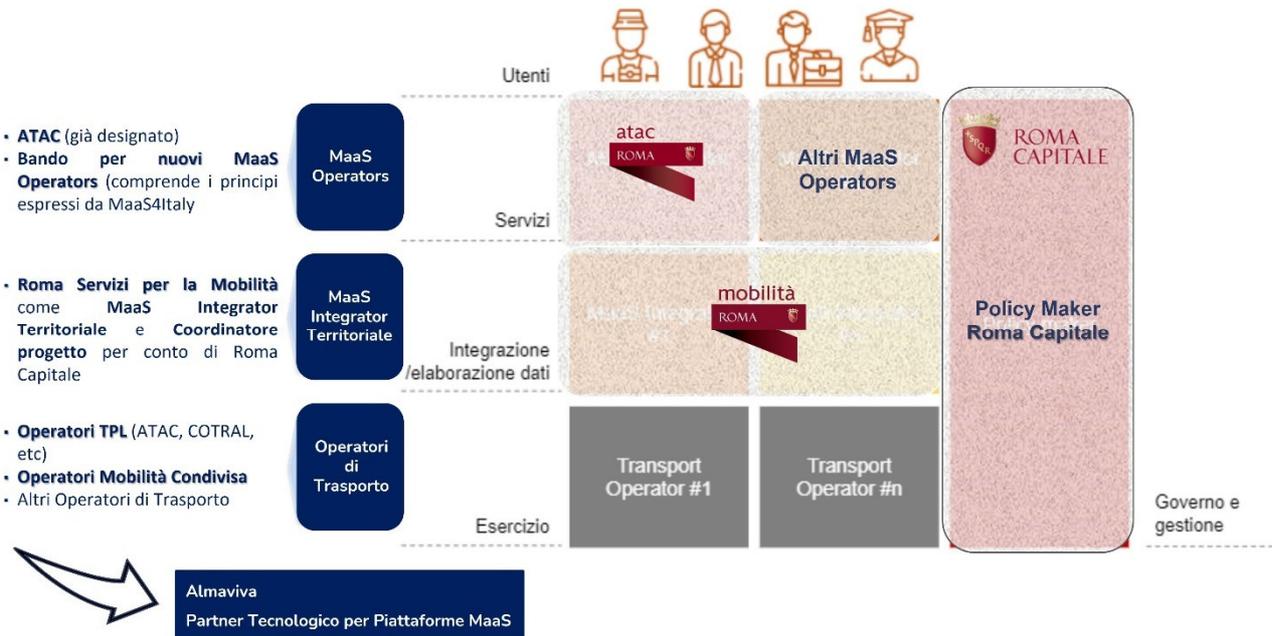


Fig.2 – Attori e ruoli del MaaS di Roma Capitale

Policy Maker – Roma Capitale

Roma Capitale coordina le politiche di mobilità. In particolare

- Approva e abilita i modelli incentivanti per la diffusione dei servizi di mobilità del MaaS
- Analizza i dati di utilizzo e soddisfazione degli utenti per definizione di politiche migliorative
- Tutela le esigenze dei cittadini e definizione delle direttive per l'inclusione sociale
- Sostiene i principi di equa concorrenza erogati da tutti gli operatori della mobilità

MaaS Integrator – Roma Servizi Mobilità (RSM)

All'interno del progetto MaaS4Italy, RSM è responsabile della co-progettazione con il GDL dei servizi disponibili sul DS&SRF e del coordinamento dell'integrazione tecnica dei dati di tutti i servizi di mobilità verso NAP/DS&SRF.

A seguito della interazione con il GDL durante la Fase 0 citata al par.2.2.1, RSM considererà, in accordo con il GDL, di estendere la roadmap di integrazione dati dell'area metropolitana di Roma ad altri operatori su scala regionale agendo da Regional Access Point verso il NAP ai fini del progetto MaaS4Italy

MaaS Operator – ATAC

In questa veste ATAC è responsabile della proposta e gestione di offerte di mobilità per il MaaS di Roma Capitale.

- Definisce eventuali accordi commerciali con gli operatori di mobilità e li espone sul DS&SRF in ottemperanza alle regole che esso definisce per la funzione aggiuntiva e non sostitutiva degli accordi commerciali.

Inoltre, espone sul DS&SRF la relativa piattaforma di vendita, assicurandone un comportamento non discriminatorio

- Promuove e offre ticket/abbonamenti in modalità singola e/o multimodale
- Acquisisce, protegge, gestisce ed elabora i dati degli utenti (identità, utilizzo, pagamento)
- Incassa i ricavi da ticket/abbonamenti multimodali e ne gestisce la ripartizione tra gli operatori di mobilità
- Assiste gli utenti dei suoi servizi MaaS per rispondere a eventuali disservizi ed erogare supporto tecnico

In qualità di MaaS Operator ATAC, adatterà l'APP utente (Front-end e back-end) già prevista nei suoi piani di sviluppo, per consentire la conformità agli indirizzi progettuali e architettonici (flussi informativi, servizi esposti, condivisione con DS&SRF) forniti dal progetto MaaS4Italy (WP2 del Piano Operativo dettagliato)

Altri MaaS Operators

Altri MaaS Operators sono assolutamente previsti nell'Ecosistema MaaS di Roma Capitale e nel progetto di integrazione verso il DS&SRF.

La loro presenza contribuisce al raggiungimento degli obiettivi sociali e di sostenibilità dei servizi MaaS consentendo che questo avvenga attraverso lo sviluppo di un mercato concorrenziale.

Ai fini di sincronizzare i tempi dello sviluppo dell'Ecosistema MaaS di Roma Capitale con le esigenze della sperimentazione MaaS4Italy, verrà predisposto un bando per invitare MaaS Operators in grado di attivare e sperimentare servizi MaaS verso gli utenti attraverso i principi, le linee guida e i tempi previsti dal progetto MaaS4Italy.

Transport Operators – Pubblici e Privati

Gli operatori di trasporto pubblici e privati offrono i loro servizi attraverso l'app dei MaaS Operators di tutto l'Ecosistema MaaS4Italy. Il loro ruolo all'interno dell'ecosistema MaaS

- Esercizio del servizio di mobilità pubblico/privato
- Offerta di servizi digitali all'utente per informazioni, acquisti titoli di viaggio o utilizzo del servizio
- Condivisione di servizi e dati a terzi (nel rispetto delle logiche di privacy e sicurezza)
- Trasferimento delle informazioni su dati e servizi verso la catena RAP/NAP/DS&SRF

2.2.3. La Piattaforma di Roma Capitale per il progetto MaaS4Italy

Nell'ambito della Fase 1 del Progetto MaaS per Roma Capitale è stata avviata la progettazione e lo sviluppo della piattaforma tecnologica che consente:

- di integrare i dati disponibili relativi alla mobilità pubblica e privata derivati da operatori locali e dai sistemi gestiti e di renderli fruibili in forme normalizzate ed omogenee
- di pubblicarli verso uno strato di interfacce (API Gateway) per la raccolta verso il RAP o, in assenza di quest'ultimo, verso il NAP
- di offrire a ciascun MaaS Operator **attraverso l'interfacciamento diretto al DS&SRF**, un "*business layer*" di servizi per comporre, sviluppare e personalizzare la propria offerta verso gli utenti:

- accedendo alle informazioni aggiornate e normalizzate su tutti i servizi di trasporto e sulla mobilità pubblica e privata (dati statici e *real time*, tariffe, accordi tra operatori attivi ecc.)
- utilizzando applicazioni di servizio per la composizione del viaggio ed eventuali modifiche e adattamenti in tempo reale

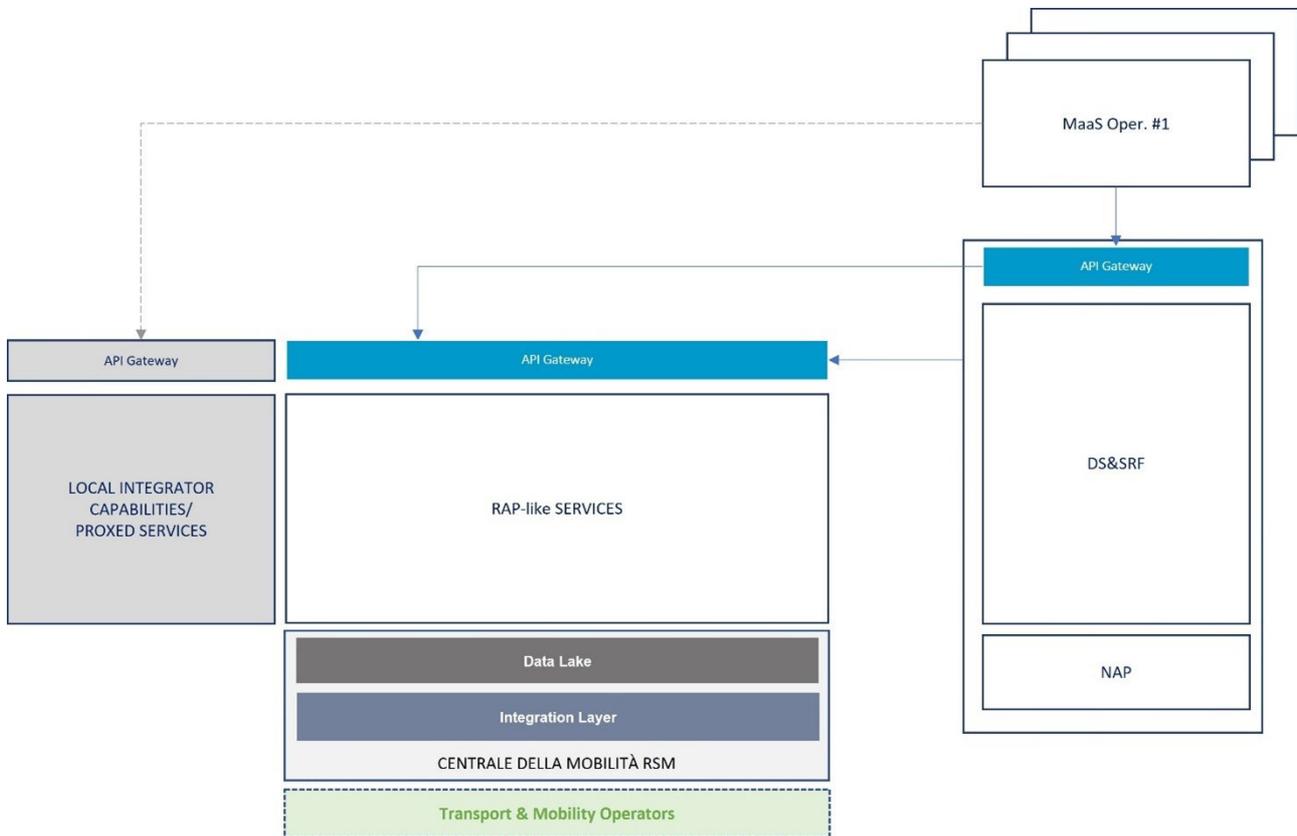


Fig.3 – L'architettura logica HL di Roma Capitale per il progetto MaaS4Italy

La Piattaforma per il progetto MaaS4Italy è basata sulle seguenti componenti essenziali:

- **Integration Layer:** rappresenta la componente della piattaforma che permette di concentrare le informazioni relative al servizio e alla rete degli Operatori di Trasporto e della mobilità dell'area di interesse; questo *layer* potrà essere esposto verso il NAP/DS&SRF possibilmente come componente di un sistema regionale RAP (Regional Access Point)
- **Data Lake:** è lo strato che realizza il contenitore/piattaforma Big Data che gestisce la persistenza dei dati *near real time* da operatori di trasporto eterogenei; anche questo strato verrà esposto come RAP (Regional Access Point) finalizzato a trattare e esporre verso il NAP/DS&SRF i dati dinamici
- **RAP - proxed services:** è la componente architetturale delegata alla condivisione/pubblicazione dei dati di dominio condiviso con NAP/DS&SRF: integra, omogeneizza i dati statici e dinamici provenienti da diverse fonti e li rende disponibili attraverso lo strato di API management che ne autorizza l'accesso secondo le policy previste dal NAP/DS&SRF. Il *consumer* di questi servizi B2B è quindi il NAP
- **Local integration capabilities:** oltre ai servizi necessari al NAP/DS&SRF sono a disposizione di qualunque service provider informazioni/servizi opendata sulla mobilità di utilità generale (da considerarsi al di fuori del perimetro e dei principi di MaaS4Italy), quali ad esempio:

- Controllo e cura della qualità del dato condiviso dai Transport Operator
 - Analisi della domanda locale
 - Performance dell'Offerta di Mobilità (anche con Sentiment, Crowd Sourcing e Customer Satisfaction)
 - Coordinamento alla risoluzione di Situation & Disruption e relativa erogazione informazioni al pubblico
 - Offerta culturale e turistica locale
- *Proxied services*: sono servizi che sono stati già progettati nella piattaforma di integrazione di Roma Capitale ma che ai fini del progetto MaaS4Italy **verranno esposti attraverso il DS&SRF in accordo con le linee guida MaaS4Italy**. A titolo di esempio:
 - *Sistemi per prenotazione (ed eventi relativi), accesso (inizio e fine utilizzo) a servizi di sharing mobility*
 - *Payment gateway*: è la componente di integrazione con il Payment Service Provider selezionato; è incaricato di gestire i flussi di registrazione dei mezzi di pagamento e le transazioni di acquisto mediante carte di credito, di debito altri strumenti di moneta digitale
 - *Ecc.*

La soluzione, come anticipato nel paragrafo introduttivo, a seguito del confronto con il GdL MITD/MIMS rende il progetto preliminare MaaS di Roma Capitale alle linee guida MaaS4Italy.

2.3. Integrazione con la piattaforma DS&SRF - MaaS4Italy

Il DS&SRF estende il NAP (National Access Point) verso lo specifico campo applicativo MaaS. Lo strumento integrato NAP - DS&SRF fornisce quindi un punto nazionale di accesso dedicato e specializzato al mondo MaaS attraverso servizi B2B specializzati orientati al business dei MaaS Operator anche con l'obiettivo di ridurre le barriere di accesso al mercato da parte di eventuali società specializzate ma con limitate capacità di investimento iniziale.

La piattaforma MaaS di Roma Capitale offre al progetto MaaS4Italy alcune opportunità che verranno ulteriormente esplorate in fase di analisi dei servizi offerti:

- agire come integratore territoriale dei dati e come normalizzatore delle informazioni secondo gli standard richiesti dalle linee guida MaaS4Italy e dalle specifiche di integrazione NAP/ DS&SRF (cfr. paragrafo 2.2.3 *RAP-like services*).
- condividere con NAP/DS&SRF tutte le informazioni disponibili nel MaaS Data Lake a partire da quelle già disponibili a quelle che si renderanno tali durante il percorso di sviluppo dell'Ecosistema MaaS di Roma Capitale (es. dati di servizio real-time, tariffe attive di operatori locali ecc.) e più in generale, inserito in un'architettura nazionale, alimenta attraverso un possibile RAP il NAP/DS&SRF secondo le specifiche da esso stabilite

In questo modo i MaaS Operator selezionati da Roma Capitale (ATAC e successivi, attraverso opportuna procedura pubblica), potranno offrire ai propri utenti contratti di viaggio MaaS attraverso l'accesso ai servizi della piattaforma DS&SRF, estendendone lo scopo territoriale anche oltre quello inizialmente previsto dal progetto preliminare (Fase 0).

Roma Capitale si impegna a partecipare ai tavoli congiunti dei gruppi di lavoro per (i) la definizione ed aggiornamento delle linee guida relative all' integrazione con la piattaforma DS&SRF, (ii) per la sperimentazione e la valutazione dei risultati e (iii) coprogettazione con il GdL di MaaS4Italy dei servizi che vengono esposti sul DS&SRF.

2.4. La Sperimentazione MaaS4Italy

Roma Capitale realizza politiche di incentivazione finalizzate al controllo della domanda di trasporto e le rende disponibili a tutti i MaaS Operator che accedono al DS&SRF attraverso le piattaforme di vendita degli operatori di trasporto e mobilità partecipanti alla sperimentazione, eventualmente anche attraverso piattaforme comuni di integrazione tariffaria

La sperimentazione dei servizi MaaS previsti si estenderà in particolare agli utenti dell'area metropolitana di Roma ma coinvolgerà anche "city-users" con percorso O/D di carattere regionale e, grazie all' integrazione con il servizio DS&SRF MaaS4Italy, di carattere nazionale/interregionale.

L'obbiettivo è il coinvolgimento di ca. 10.000 utenti e le principali fasce coinvolte nella sperimentazione saranno:

- viaggiatori per affari da e per l'area metropolitana di Roma
- residenti/turisti verso destinazioni culturali e/o religiose
- addetti con spostamenti principali casa lavoro all'interno dell'area metropolitana, attraverso il coinvolgimento dei Mobility Manager
- studenti di scuole secondarie ed università
- utenti con esigenze di spostamenti per tempo libero
- utenti con esigenze speciali di mobilità / sosta ecc
- utenti PRM (passeggeri a ridotta mobilità) per spostamenti lavoro-terapia-svago

I servizi saranno disponibili nella modalità e per i segmenti di domanda che gli Operatori MaaS riterranno opportuni e consentiranno:

- individuazione di percorsi costituiti da servizi di mobilità multimodale, prenotazione e pagamento digitale dei servizi scelti
- aggiornamento in tempo reale delle informazioni relative allo stato dei servizi e della rete (disponibilità, coincidenze, ritardi, anomalie ecc.) e la possibilità di ripianificare i percorsi sulla base della situazione aggiornata
- possibilità di sottoscrivere offerte di servizio in abbonamento, con modalità "account based" e pagamento attraverso i più diffusi metodi previsti per PA
- disponibilità di "pacchetti" integrati di servizi (bundle) per arricchire l'esperienza di viaggio e sostenere l'inclusione sociale (persone a ridotta mobilità, electricMaaS, cultura, turismo, tempo libero, acquisti, ecc.)

I MaaS operator offriranno nella fase sperimentale bundle di servizi anche in abbonamento mirati a una o più delle fasce di utenti indicate con premialità di servizi ausiliari e complementari sia attraverso tariffe predisposte da Roma Capitale per specifiche fasce di utenti, che attraverso accordi con i MaaS Operator.

I servizi oggetto della sperimentazione nell'area di Roma Capitale riguarderanno la potenziale combinazione di viaggi con 7 diversi modi di trasporto e 22 operatori: TPL, taxi, *shared mobility*, ferrovie regionali, servizi di ricarica mobilità elettrica, aree di sosta, anche con percorsi verso luoghi di interesse turistico, culturale e religioso. Verranno in quest'ultimo caso sperimentate tariffe e bundle di servizi comprendenti servizi ausiliari di accesso ai luoghi di interesse per viaggiatori O/D su scala nazionale.

La valutazione mirerà a cogliere gli impatti sulle categorie essenziali del PNRR in merito alla mobilità sostenibile e ai servizi MaaS integrati come definiti nel Cap.1 ed al sistema dei KPI presenti nelle Linee Guida del progetto MaaS4Italy.

La gestione e la realizzazione della sperimentazione, dal progetto al coinvolgimento degli utenti, dalla raccolta dei dati all'analisi dei risultati, avverranno sotto il coordinamento di Roma Servizi Mobilità attraverso:

- un Comitato di Governance (CG - rappresentanti operatori della mobilità, istituzioni locali, associazioni degli utenti ecc.)
- un Comitato Tecnico Scientifico (CTS - rappresentanti del mondo accademico e del tessuto imprenditoriale)

ai fini di garantire un approccio rigoroso, guida alla produzione dei risultati affidabile e imparziale, trasferimenti immediati e diffusione degli stessi.

Per rendere efficace l'individuazione del campione di utenti, verranno definiti accordi con atenei, grandi aziende del territorio, associazioni di categoria, istituzioni ecc e tra i partecipanti verrà scelto il campione che consente di rappresentare al meglio le indagini previste.

Mobilizzazione, attivazione, indagini di impatto/gradimento e adeguata comunicazione sugli obiettivi dei servizi MaaS verranno effettuati con l'ausilio di agenzie specializzate e dei Mobility Manager secondo i criteri e i dimensionamenti del campione forniti dal CTS.

Gli attori del MaaS di Roma Capitale condividono la *mission* e gli obiettivi espressi dal Manifesto e dalle linee guida MaaS for Italy ed in particolare:

- le mission del progetto di
 - *Aumentare la digitalizzazione del trasporto collettivo attraverso l'impiego di strumenti interoperabili per aumentare la qualità, sicurezza e attrattività dei sistemi di trasporto e abilitare la diffusione di servizi MaaS, privilegiando i servizi di pagamento digitale, il monitoraggio e la gestione delle flotte, l'informazione agli utenti, la prevenzione degli assembramenti e la prenotazione dei viaggi.*
 - *Creare e verificare le strutture abilitanti per facilitare lo scambio di dati e l'interazione efficace tra gli operatori del trasporto e le piattaforme di intermediazione, per assicurare una maggiore partecipazione e un più efficace interfacciamento con il servizio nazionale DS&SRF*
 - *Assicurare il raggiungimento degli obiettivi delle sperimentazioni MaaS sul territorio e la conseguente valutazione dell'impatto economico, ambientale e socioculturale nel contesto di riferimento.*
- le linee guida per le sperimentazioni nei territori in generale ed in particolare
 - Sperimentare il contributo di incentivi per il raggiungimento degli obiettivi sociali.
 - Supportare la cooperazione tra gli attori dell'ecosistema MaaS
 - Supportare la libertà di scelta e l'interoperabilità dei servizi MaaS.
 - Ottimizzare l'utilizzo delle risorse pubbliche.
 - Evitare monopoli/oligopoli e tutelare la concorrenza "nel mercato"
 - Sperimentare diversi modelli di business
 - Valutare gli impatti.

Infine, gli attori partecipanti al progetto pilota MaaS4Italy di Roma Capitale si impegnano a:

- elaborare un rapporto della sperimentazione entro Ottobre 2023 in accordo con la Milestone Europea M1C1-13.
- garantire al meglio il trasferimento al DS&SRF dei dati necessari per consentire le stime dei KPI individuati nelle linee guida e più in generale le informazioni utili alla valutazione degli impatti nei territori. Questo impegno verrà assunto da Roma Capitale per ATAC e per i MaaS Operator selezionati attraverso il bando in fase di prossima preparazione in cui verranno esplicitamente riportati i riferimenti alle linee guida MaaS4Italy.

3. Modalità operative

3.1. Modello di Governance del Progetto

Il modello di governance del MaaS di Roma Capitale deve necessariamente essere funzionale al raggiungimento degli obiettivi preposti. In particolare, Roma si prefigge lo sviluppo di un MaaS di livello 4 che, oltre a coniugare domanda e offerta di tutti i servizi di mobilità presenti sul territorio, diventa a tutti gli effetti uno strumento digitale della amministrazione pubblica per il raggiungimento di obiettivi politici, sociali e ambientali.

La formulazione di una governance virtuosa è essenziale per garantire che tutti i processi siano gestiti da responsabili qualificati e con le competenze necessarie per offrire un servizio di alto livello.

In particolare, all'interno dell'ecosistema MaaS, si identificano, come anticipato nei paragrafi precedenti, quattro principali ruoli la cui collaborazione e comunicazione è essenziale per garantire un servizio proficuo:

- **Policy Maker**

Soggetto che coordina le politiche pubbliche di mobilità e che determina un quadro di regole per gli operatori dei servizi di trasporto, gli operatori MaaS e gli utenti

- **MaaS Operators**

- Gestiscono operativamente ed erogano i servizi MaaS al cittadino
- Promuovono la vendita dei servizi di mobilità con offerte commerciali intermodali (es. bundle, abbonamenti, servizi ausiliari ecc.) tenendo conto delle politiche di governo della mobilità di Roma Capitale (es. bundle speciali per i pellegrini, per gli utenti a mobilità ridotta ecc.) e dei principi generali di mobilità sostenibile e di mercato aperto a cui aderisce il progetto MaaS4Italy.

- **MaaS Integrator**

- Offre l'infrastruttura tecnologica per servizi di aggregazione e normalizzazione territoriale dei dati
- Abilita i servizi dal punto di vista tecnologico e della gestione dei dati utili alla pianificazione dei viaggi tra diversi attori del MaaS.

- **Transport Operator**

- Erogatori materiali dei servizi di trasporto pubblici e privati

Si rimanda al paragrafo 2.2.2 per la descrizione della governance prevista all'interno del progetto pilota di Roma Capitale per l'iniziativa MaaS for Italy.

3.2 Strumenti e modalità di monitoraggio e controllo interno del progetto

Nel corso della sperimentazione, per monitorare l'effettivo andamento dell'iniziativa progettuale si effettueranno controlli sistematici su tre direttive di analisi prestabilite: domanda, offerta e prestazioni della piattaforma tecnologica. I dati raccolti in fase di

monitoraggio saranno forniti al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ed al Dipartimento per la Trasformazione Digitale per una valutazione complessiva dei risultati.

Un ulteriore componente da monitorare attentamente, essendo centrale per la proposizione di servizi MaaS, è quella della piattaforma tecnologica attraverso cui Roma Capitale aggregherà i dati degli Operatori locali, li renderà omogenei e disponibili per la catena RAP-NAP/DS&SRF.

Questi processi sono infatti non banali da garantire nella loro qualità, continuità ed efficienza. Si valuterà se sia in grado di supportare un volume elevato di dati e di flussi operativi contemporaneamente senza incorrere in problemi operativi o di gestione.

Eventuali malfunzionamenti di qualsiasi genere emersi in fase di sperimentazione saranno attentamente analizzati e corretti.

Infine, dato l'elevato numero di attori coinvolti, di milestones interne e di cammini critici per la realizzazione su scala tempi contenuta, verranno attivate funzioni di PMO interne ed esterne per mantenere l'efficienza.

Al termine della sperimentazione il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, in collaborazione con le università, preparerà una relazione di valutazione finale dei risultati rispetto agli obiettivi prefissati dal bando MaaS4Italy.

3.3 Rispetto dei PRINCIPI TRASVERSALI

L'iniziativa del MaaS è fortemente allineata agli obiettivi e ai principi generali perseguiti dall'Unione Europea in termini di sostenibilità climatica (DNSH) e trasformazione digitale. Inoltre, essa si struttura in sinergia con gli obiettivi specifici definiti nel PNRR del Governo italiano.

In particolare, sviluppare un ecosistema MaaS che parte da un livello locale cittadino e arriva a un livello più ampio 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 abilita la proposizione all'utente finale (cittadino) 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.

Un ulteriore elemento fondamentale su cui si basa lo sviluppo di un ecosistema MaaS è quello di favorire 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 degli stessi attraverso servizi ad hoc.

Nello specifico, il MaaS 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, ...) o tradizionali (TPL, auto elettriche in sharing, ...).

Infine, il progetto MaaS rispetta i principi specifici perseguiti dal PNRR italiano, ovvero: equità di genere, in quanto non prevede né favorisce asimmetrie di genere di qualsiasi tipo ma al contrario si fonda sull'obiettivo di inclusività sociale; valorizzazione e protezione dei giovani, poiché i servizi MaaS, essendo digitali, sono per natura più accessibili dalle nuove

generazioni che possono quindi beneficiarne direttamente per aumentare il loro protagonismo all'interno della società; riduzione dei divari territoriali, in quanto il MaaS di Roma tutela la concorrenza equa in relazione alle offerte di servizi di mobilità e, successivamente l'esperienza maturata dalla Capitale sarà messa a disposizione delle città follower, tra le quali potranno esserci realtà del Sud che beneficeranno delle *lesson learnt* e del supporto di Roma per allinearsi e integrarsi con un percorso accelerato all'ecosistema MaaS.

4. Piano progettuale di dettaglio

Con riferimento alla Fig.1 par. 2.2.1, le successive Fasi realizzative individuate in Fase 0 sono:

- **Fase 1: Sviluppo della MaaS Integration Platform**
(Marzo 2022 – Dicembre 2022)

In questa fase:

- o **Attori:** *Operatori TPL, alcuni operatori mobilità condivisa, Roma Servizi Mobilità, partner tecnologici per lo sviluppo della piattaforma, MaaS operator designato*
 - **Gli operatori di trasporto e gli operatori della mobilità condivisa** avviano l'adattamento dei loro sistemi informativi ai fini dell'integrazione dei flussi dati in conformità con le linee guida MaaS4Italy
 - **Roma Servizi Mobilità** (MaaS Integrator designato da Roma Capitale) mette a disposizione i flussi informativi e i servizi esistenti nella Centrale della Mobilità per il popolamento del MaaS Data Lake di Roma Capitale e della piattaforma NAP/DS&SRF attraverso i servizi "proxati" del RAP
 - **ATAC** (primo MaaS operator designato) definisce e sviluppa l'APP verso gli utenti dei servizi MaaS ed adatta i sistemi informativi
 - **I partner tecnologici** commissionati da Roma Servizi Mobilità sviluppano le componenti architettoniche e applicative in grado di garantire l'integrazione dei flussi informativi, la persistenza dei dati necessari, la gestione operativa ecc.
 - **Roma Capitale** prepara ed aggiudica un bando per nuovi MaaS Operators secondo le linee guida del progetto MaaS4Italy
- **Fase 2: Estensione integrazione a operatori di mobilità condivisa, designazione ulteriore MaaS Operator, integrazione con NAP/DS&SRF**
(Maggio 2022 – Dicembre 2022)

In questa fase:

- o **Attori:** *Ulteriori operatori mobilità condivisa, Roma Servizi Mobilità, partner tecnologici per lo sviluppo della piattaforma, "nuovo" MaaS operator designato,*
 - Ulteriori **operatori della mobilità condivisa** adattano i loro sistemi informativi ai fini dell'integrazione dei flussi dati secondo le linee guida MaaS4Italy
 - **Roma Servizi Mobilità** (MaaS Integrator designato), **ATAC e "nuovi" MaaS operator progettano** i test di integrazione e della piattaforma DS&SRF. Roma Servizi mobilità predispose i piani per la sperimentazione sugli utenti attraverso Mobility Manager enti, aziende ecc.
 - **ATAC (primo MaaS operator designato)** e "nuovi" MaaS operator preparano l'APP e ne rilasciano versione di test
 - **I partner tecnologici** commissionati da Roma Servizi Mobilità completano le componenti architettoniche e applicative in grado di garantire l'integrazione dei flussi informativi, la persistenza dei dati necessari, la gestione operativa ecc.

- **Fase 3:** *Estensione a operatori TPL, integrazione continua con NAP/DS&SRF, sperimentazione MaaS4Italy con utenti*
(Giugno 2022 – Ottobre 2023)

In questa fase:

- o **Attori:** *Ulteriori operatori TPL, Roma Servizi Mobilità, MaaS Operators (ATAC + “nuovi” MaaS operator designati), partner tecnologici per lo sviluppo della piattaforma*
 - Ulteriori **operatori TPL** adattano i loro sistemi informativi ai fini dell'integrazione dei flussi dati secondo le linee guida MaaS4Italy
 - **Roma Servizi Mobilità** (MaaS Integrator designato) attua i piani di sperimentazione attraverso mobilitazione, ATAC e “nuovo” MaaS operator progettano i test di integrazione dei flussi dati verso il NAP/DS&SRF. Roma Servizi Mobilità attiva la sperimentazione dei servizi MaaS verso gli utenti finali
 - **ATAC (primo MaaS operator designato)** e “nuovi” MaaS operator eseguono la sperimentazione dei servizi DS&SRF attraverso il coinvolgimento degli utenti (B2C) target
 - **I partner tecnologici** commissionati da Roma Servizi Mobilità eseguono la conduzione e la manutenzione evolutiva della piattaforma durante il periodo della sperimentazione.

- **Fase 4:** *Estensione integrazione a operatori di mobilità condivisa, designazione ulteriore MaaS Operator, integrazione continua con NAP/DS&SRF*
(Aprile 2023 – Ottobre 2023)

In questa fase:

- o **Attori:** *Gestori TAXI, NCC, Parcheggi, Ricariche elettriche, Ferrovie Regionali, Roma Servizi Mobilità, MaaS Operators, partner tecnologici per lo sviluppo della piattaforma.*
 - Integrazione dei sistemi informativi dei nuovi attori ai fini dell'integrazione dei flussi dati secondo le linee guida MaaS4Italy
 - **Roma Servizi Mobilità** e MaaS operator(s) eseguono i test di integrazione e della piattaforma DS&SRF
 - **I MaaS Operator(s)** integrano nei bundle di servizi offerti soluzioni che comprendono i nuovi attori di questa fase
 - **I partner tecnologici** commissionati da Roma Servizi Mobilità continuano la conduzione e manutenzione evolutiva della piattaforma.

Nel seguito è riportata la WBS del progetto secondo WPs e attività con rimando al cap.5 per una maggiore articolazione di responsabilità e tempistiche.

Come evidenziato, il progetto è stato scomposto in 7 WPs (6 di sviluppo – *Build* e 1 di conduzione della sperimentazione - *Run*) ciascuna delle quali è finanziata attraverso fondi specifici, come riportato nella tabella seguente.

Tabella 1 – Ripartizione Fondi su WPs

WP		Fondi
Codice	Descrizione	
WP1	Progettazione	<i>Progetto CICERONE</i>
WP2	Sviluppi per adattamento della piattaforma MaaS di ATAC al progetto MaaS4Italy.	<i>MaaS4Italy</i>
WP3	Attività di coordinamento e sviluppo dei servizi per l'alimentazione del NAP	<i>REACT EU</i>
WP4	Digitalizzazione dei Transport Operators	<i>MaaS4Italy</i>
WP5	Servizi della Piattaforma di Roma Capitale che possono essere esposti su DS&SRF	<i>MaaS4Italy</i>
WP6	Test di Integrazione	<i>MaaS4Italy</i>
WP7	Sperimentazione MaaS4Italy	<i>MaaS4Italy</i>

Elementi del Piano realizzativo (Build)

- **WP.1 - Progettazione**
 - **WP1.1 - Progetto Preliminare** (Ecosistema, Fasi, Scenari di Governance, Modelli di Business e Operativi)
 - **WP1.2 – Adeguamento architettura logica a Manifesto/linee guida MaaS4Italy**
 - AT1.2.1 – Coordinamento partecipazione operatori e attori Roma Capitale
 - AT1.2.2 – Interazione GDL per indirizzo/miglioramenti della proposta
 - AT1.2.3 – Requisiti per partecipazione dei MaaS Operator
 - **WP1.3 - Progettazione delle infrastrutture IT e dei servizi necessari** (Transport Operators, MaaS Operator(s), MaaS Integrator)
 - AT1.3.1 – Architetture Informative (casi d'uso, flussi dati previsti, integrazione con componenti esistenti, layer di trasporto, information hub ecc)
 - AT1.3.2 - Scelte tecnologiche (interfacce e modalità di condivisione per diverse tipologie di flussi e componenti)

- **WP2 – Sviluppi per adattamento della piattaforma MaaS di ATAC al progetto MaaS4Italy**
 - **WP2.1 – Adattamento APP utente finale**
 - AT2.1.1 – Modifiche UX/UI APP Front-end ATAC
 - **WP2.2 – Pianificazione: Travel Planner Multimodale**
 - AT2.2.1 - Interfacciamento ed uso API “vendor” sw ricerca percorso
 - AT2.2.2 – Composizione/selezione percorsi (multimodali)
 - AT2.2.3 - Integrazione dati e servizi ausiliari
 - AT2.2.4 – Esposizione servizio su DS&SRF
 - **WP2.3 - Backend Account Based e gateway vs. pagamenti**
 - AT2.3.1 – Scelta utenti e prenotazione percorso multimodale
 - AT2.3.2 – Gestione “canali” di vendita
 - AT2.3.3 – Registrazione “contratto di viaggio”
 - AT2.3.4 – Esposizione “user activity” su DS&SRF

- **WP3 – Attività di coordinamento e sviluppo dei servizi per l'alimentazione del NAP**
 - **WP3.1 - Creazione MaaS Data Lake di Roma Capitale**
 - AT3.1.1 - Integrazione flussi dati statici e dinamici da operatori di trasporto locali (metodi, modalità di condivisione ecc.)
 - AT3.1.1.1 - Operatori TPL
 - AT3.1.1.2 - Operatori della mobilità condivisa (e-scooter, bike-sharing, car-sharing)
 - AT3.1.1.3 - NCC e TAXI
 - AT3.1.1.4 – Parcheggi
 - AT3.1.1.5 - Ricariche elettriche
 - AT3.1.1.6 - Ferrovie Regionali
 - **WP3.2 - Normalizzazione/arricchimento dati secondo standard**
 - AT3.2.1 - Integrazione da GTFS/Formati operatori a NETEX/Transmodel
 - AT3.2.2 – SIRI
 - AT3.2.3 - DATEX II (situazioni mobilità, parcheggi)
 - AT3.2.4 – Esposizione servizi verso NAP/DS&SRF
 - **WP3.3 – Realizzazione RAP proxed services**
 - AT3.3.1 - Pubblicazione/aggiornamento dati statici (es. descrizioni reti, servizi di trasporto attivi)
 - AT3.3.2 – Pubblicazione/aggiornamento flussi real-time (es. posizioni micromobilità e vetture car-sharing)
 - **WP3.4 - Front-end per operatività piattaforma**

- AT3.4.1 - Dashboard per data analytics, uso servizi, tariffe, utilizzo bundle ecc. (FASE 1)
 - AT3.4.2 - Visibilità e verifica accordi attivi tra operatori ecc. (FASE 1)
 - AT3.4.3 – Visibilità e verifica stato contratti di viaggio attivi con utenti (FASE 2)

- **WP4 - Digitalizzazione dei Transport Operators**
 - **WP4.1 - Adeguamento sistema operativo dei singoli operatori**
 - AT4.1.1 - Generazione dei flussi informativi necessari al progetto
 - AT4.1.2 – Interfacce/servizi condivisione con MaaS Integrator territoriale
 - **WP4.2 – Altri interventi di miglioramento tecnologico**
 - AT4.2.X – Interventi dell'operatore X

- **WP5 – Servizi della Piattaforma di Roma Capitale che possono essere esposti su DS&SRF**
 - **WP5.1 – Pubblicazione dati degli operatori TPL**
 - AT5.1.1 – Repository servizi attivi
 - AT5.1.2 – Informazioni statiche locali e lunga percorrenza (rete, servizi, aree di interscambio)
 - AT5.1.3 – Informazioni dinamiche locali e lunga percorrenza (posizioni, previsioni alle fermate, riprogrammazioni ecc.)
 - **WP5.2 – Pubblicazione dati degli operatori di mobilità**
 - AT5.2.1 – Repository servizi attivi
 - AT5.2.2 – Informazioni statiche shared mobility (orari di servizio, posizione stalli, condizioni ecc.)
 - AT5.2.3 - Informazioni dinamiche shared mobility (posizione e disponibilità, veicolo, autonomia residua ecc.)
 - **WP5.3 – Pubblicazione dati parcheggi e altre facilities**
 - AT5.3.1 – Repository servizi attivi
 - AT5.2.2 – Informazioni statiche parcheggi (coordinate, orari di servizio, modalità pagamento ammessi, capacità di charging ecc.)
 - AT5.2.3 - Informazioni dinamiche parcheggi (numero posti disponibili ecc.)
 - AT5.2.4 – Informazioni statiche colonnine di ricarica (posizione, numero postazioni, orari di servizio, operatori ecc.)
 - AT5.2.5 – Informazioni dinamiche colonnine di ricarica (colonnine disponibili)
 - **WP5.4 – Pubblicazione dati gestori taxi**
 - AT5.2.1 – Repository servizi attivi
 - AT5.2.2 – Informazioni statiche taxi (indirizzo e posizione aree di parcheggio TAXI, numero posti disponibili)
 - AT5.2.3 - Informazioni dinamiche taxi (numero taxi disponibili ad un'area di parcheggio)
 - **WP5.5 - Servizi condivisi con MaaS Operator(s)**
 - AT5.3.1 - Pubblicazione accordi attivi con operatori di trasporto e accesso ai relativi servizi da parte dei MaaS Operators
 - AT5.3.2 – Accesso ai contratti di viaggio attivi con utenti (B2C) di MaaS Operator da parte del DS&SRF
 - AT5.3.3 – Condivisione tariffe e regole tariffarie
 - AT5.3.3.1 – Tariffe TPL
 - AT5.3.3.2 – Tariffe lunga percorrenza
 - AT5.3.3.3 – Tariffe sharing mobility, parking, ricarica, area C
 - AT5.3.4 – Accesso alla “**user activity**” (tracciamento operazioni di prenotazione, pagamento e spostamenti su tratte multimodali) da parte del DS&SRF
 - AT5.3.4.1 – Check-in/check-out (validazione) per servizio TPL
 - AT5.3.4.2 – Prenotazione su lunga percorrenza
 - AT5.3.4.3 - Prenotazione veicolo sharing e parking
 - AT5.3.4.4 – Eventi / Cambi di stato sharing/parking/colonnina di ricarica
 - AT5.3.4.5 – Check-in / Check-out, pausa veicolo sharing, parking o colonnina di ricarica

- AT5.3.4.6 – Rendiconto servizio sharing / parking o ricarica a fine utilizzo
 - AT5.3.5 – Acquisto prodotto tariffario TPL
 - AT5.3.6 – Emissione (fisica o virtuale) del biglietto
 - AT5.3.7 – Acquisto / conferma di pagamento della tariffa calcolata al termine di un viaggio (detrazione da credito account utente)
 - AT5.3.8 – Pagamento con mezzo elettronico intermediato (attraverso payment gateway)
 - AT5.3.9 – Identity service (registrazione, riconoscimento, profilazione ecc.)
- **WP6 - Test di Integrazione**
 - **WP6.1 - Condivisione accordi attivi tra operatori di trasporto e aggiornamento del loro stato**
 - AT6.1.1 – Data Driven Test design (casi d'uso)
 - AT6.1.2 – Supporto a esecuzione test su DS&SRF
 - **WP6.2 - Popolamento DB NAP/DS&SRF**
 - AT6.3.1 – Data Driven Test design (casi d'uso)
 - AT6.2.1 – Supporto a esecuzione su DS&SRF
 - **WP6.3 - Accesso dei MaaS Operator ad accordi attivi tra operatori**
 - AT6.3.1 – Data Driven Test design (casi d'uso)
 - AT6.3.2 – Supporto a esecuzione test su DS&SRF
 - **WP6.4 - Consultazione “analytics” servizi resi da DS&SRF**
 - AT6.4.1 – Supporto a esecuzione su DS&SRF

Operatività per sperimentazione MaaS4Italy (Run)

- **WP7 – Sperimentazione (Fondi PNRR)**
 - **WP7.1 – Conduzione**
 - AT7.1.1 – Comitato di Governance (SC)
 - AT7.1.2 – Comitato Tecnico-Scientifico (CTS)
 - AT7.1.3 – Conduzione tecnica
 - **WP7.2 – Progetto della sperimentazione**
 - AT7.2.1 – Selezione utenti target e bundle di servizi utili ai fini valutazione impatti
 - AT7.2.2 – Modelli di business alternativi, premialità e “serious gaming”
 - AT7.2.3 – Metodi diretti e indiretti per la valutazione degli impatti
 - AT7.2.4 - Predisposizione analisi flussi informativi registrati ai fini elaborazione KPI (linee guida MaaS4Italy)
 - **WP7.3 – Promozione, incentivazione e supporto**
 - AT7.3.1 – Coordinamento e supporto per integrazione ad operatori locali
 - AT7.3.2 Campagne promozionali
 - AT7.3.3 – Diffusione e supporto a mobility manager di aziende, enti, istituzioni
 - AT7.3.4 – “Sentiment analysis” su utenti
 - AT7.3.5- Coordinamento con altri pilota leader e supporto follower MaaS4Italy
 - **WP7.4 – Valutazione e rendicontazione**
 - AT7.4.1 – Assessment tecnico delle performance dei servizi (velocità, capacità, integrazione)
 - AT7.4.2 - “Data analytics” e run valutazione impatti su utenti
 - AT7.4.3 – Elaborazione rapporto per milestones PNRR

5. Articolazione temporale del Progetto

Si rimanda al file "MaaS4Italy.mpp", allegato al Piano Operativo, per il GANTT del progetto.

WBS	Nome attività	Durata	Inizio	Fine	Fondi	ggiungi nuova col	22	18 apr 22	25 apr 22	02 mag 22													
							M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	
1	Progettazione	219 g	mar 01/03/22	ven 30/12/22																			
1.1	Progetto Preliminare (Ecosistema, Fasi, Scenari di Governance, Modelli di Business e Operativi)	0 g	gio 31/03/22	gio 31/03/22	Cicerone																		
1.2	Adeguamento architettura logica a Manifesto/Linee Guida MaaS4Italy	88 g	mar 01/03/22	gio 30/06/22	Cicerone																		
1.2.1	Coordinamento partecipazione operatori e attori Roma Capitale	219 g	mar 01/03/22	ven 30/12/22	Cicerone																		
1.2.2	Interazione GDL per indirizzo/miglioramenti della proposta	195 g	lun 04/04/22	ven 30/12/22	Cicerone																		
1.2.3	Requisiti per partecipazione dei MaaS Operator	70 g	lun 02/05/22	ven 05/08/22	Cicerone																		
1.3	Progettazione delle infrastrutture IT e dei servizi necessari	219 g	mar 01/03/22	ven 30/12/22	Cicerone																		
2	Sviluppi per adattamento della piattaforma MaaS di ATAC al progetto MaaS4Italy	349 g	mar 01/03/22	ven 30/06/23																			
2.1	Adattamento APP utente finale	219 g	mar 01/03/22	ven 30/12/22																			
2.1.1	Modifiche UX/UI APP Front-end ATAC	219 g	mar 01/03/22	ven 30/12/22	MaaS4Italy																		
2.2	Pianificazione: Travel Planner Multimodale	349 g	mar 01/03/22	ven 30/06/23																			
2.2.1	Interfacciamento ed uso API "vendor" selezionato in WP1.1	219 g	mar 01/03/22	ven 30/12/22	MaaS4Italy																		
2.2.2	Composizione/selezione percorsi (multimodali)	219 g	mar 01/03/22	ven 30/12/22	MaaS4Italy																		
2.2.3	Integrazione dati e servizi ausiliari	196 g	ven 01/04/22	ven 30/12/22	MaaS4Italy																		
2.2.4	Esposizione servizio su DS&SRF	260 g	lun 04/07/22	ven 30/06/23	MaaS4Italy																		
2.3	Backend Account Based e gateway vs. pagamenti	349 g	mar 01/03/22	ven 30/06/23																			
2.3.1	Scelta utenti e prenotazione percorso multimodale	219 g	mar 01/03/22	ven 30/12/22	MaaS4Italy																		
2.3.2	Gestione "canali" di vendita	219 g	mar 01/03/22	ven 30/12/22	MaaS4Italy																		
2.3.3	Registrazione "contratto di viaggio"	219 g	mar 01/03/22	ven 30/12/22	MaaS4Italy																		
2.3.4	Esposizione "user activity" su DS&SRF	260 g	lun 04/07/22	ven 30/06/23	MaaS4Italy																		

Fig.4 – Estratto del GANTT di progetto

6. Costi del progetto

Si riportano nella tabella seguente i costi del progetto.

Tabella 2 – Costi del progetto a valere su fondi MaaS4Italy

Attività	WPs	Importo (€)			
		2022	2023	2024-2026	TOTALE
Spese per l'integrazione con il Data Sharing and Service Repository Facilities		/	350.000	/	350.000
<i>Spese per la progettazione, lo sviluppo e l'implementazione di software specifici, necessari all'integrazione con la piattaforma nazionale di Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF)</i>	WP5 WP6	/	300.000	/	300.000
<i>Spese per l'acquisizione di software necessari all'integrazione con la piattaforma nazionale di Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF)</i>	WP5 WP6	/	50.000	/	50.000
Spese per la conduzione del Progetto		20.000	110.000	70.000	200.000
<i>Spese per servizi di consulenza per l'implementazione del progetto MaaS, incluse attività di formazione specifica;</i>	WP7	20.000	40.000	15.000	75.000
<i>Spese per la promozione del progetto, animazione e gestione della comunicazione</i>	WP7	/	70.000	55.000	125.000
Spese per la conduzione e realizzazione delle sperimentazioni		670.000	850.000	/	1.520.000
<i>Spese per la progettazione e realizzazione della piattaforma tecnologica di back-end e front-end per la erogazione dei servizi MaaS sul territorio, sostenute dal soggetto attuatore o da soggetti individuati attraverso gare pubbliche a cui gli attori privati saranno incentivati a partecipare</i>	WP2 WP7	350.000	50.000	/	400.000
<i>Spese per l'avvio delle sperimentazioni (es. incentivi diretti alla domanda degli utenti, etc.);</i>	WP7	220.000	500.000	/	720.000
<i>Altre spese coerenti con i costi necessari alla realizzazione delle sperimentazioni, alle valutazioni degli impatti e, in generale, alle analisi dei risultati</i>	WP7	100.000	300.000	/	400.000
Spese per la digitalizzazione del TPL		500.000	300.000	/	800.000

Attività	WPs	Importo (€)			
		2022	2023	2024-2026	TOTALE
<i>Spese per l'acquisto e la messa in opera di beni strumentali atti ad abilitare i servizi MaaS: sistemi hardware e software e altri sistemi tecnologici per il controllo, il monitoraggio e il rilevamento delle prestazioni, la gestione dei dati, la bigliettazione interoperabile e ogni altro sistema assimilabile funzionale ai servizi MaaS</i>	WP4	500.000	300.000	/	800.000
Spese per il reclutamento di personale specificamente destinato alla realizzazione del progetto	WP7	50.000	200.000	100.000	350.000

7. Interrelazione con altri interventi del PNRR

Lo sviluppo dell'ecosistema MaaS non prevede l'utilizzo di altri fondi provenienti dal PNRR. Sono invece già state avviate, come anticipato nei paragrafi precedenti, altre iniziative all'interno dei fondi del *progetto Cicerone* e di *REACT EU*.

Si rimanda in particolare ai paragrafi 2 e 6 per la descrizione dell'interrelazione con interventi finanziati da queste ultime risorse (non PNRR).