

CONVENZIONE

RELATIVA AL FINANZIAMENTO CONCESSO DAL DIPARTIMENTO PER LA TRASFORMAZIONE DIGITALE PER IL “PROGETTO MAAS DI BARI PER LA PARTECIPAZIONE ALL’INIZIATIVA MAAS FOR ITALY” DEL COMUNE DI BARI- A VALERE SULL’AVVISO PUBBLICO “MAAS4ITALY” - *RAFFORZAMENTO MISURA PNRR MIC1 - INVESTIMENTO 1.4: "SERVIZI DIGITALI E ESPERIENZA DEI CITTADINI"* MISURA 1.4.6. “MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY” FINANZIATO DAL FONDO COMPLEMENTARE PNRR PIANO NAZIONALE COMPLEMENTARE PNC-A.1-N1

CUP: J91J22003110001

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, notificata all’Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21, del 14 luglio 2021.
 - d) l’articolo 17 del Regolamento UE 2020/852 che definisce gli obiettivi ambientali, tra cui il principio di non arrecare un danno significativo (DNSH, “Do no significant harm”) e la Comunicazione della Commissione UE 2021/C 58/01 recante «Orientamenti tecnici sull’applicazione del principio “non arrecare un danno significativo” a norma del Regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza».
 - e) il Regolamento 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021, recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l’acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti.
 - f) il Decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77, coordinato con la legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108, recante: «Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure».
 - g) il Decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, coordinato con la legge di conversione 6 agosto 2021, n. 113, recante: «Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l’efficienza della giustizia» che, tra l’altro, al secondo periodo del comma 1 dell’articolo 7 prevede che “Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell’economia e delle finanze, si provvede alla individuazione delle amministrazioni di cui all’articolo 8, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77”.
-

- h) il Decreto-legge 24 febbraio 2023, n. 13, convertito con modificazioni dalla legge 21 aprile 2023, n. 41, recante “Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune”.
 - i) l'art. 12 della legge 7 agosto 1990, n. 241, “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”.
 - j) il Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante “Codice dei contratti pubblici”.
 - k) il Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 recante “Codice dei contratti pubblici” in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici.
 - l) l'art. 32 della legge 18 giugno 2009, n. 69, “Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile”.
 - m) il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, che ha istituito il Fondo complementare al PNRR.
 - n) il comma 2 dell'articolo 1 del citato decreto-legge n. 59 del 2021 che riporta l'elenco degli interventi finanziati con le risorse del Piano.
 - o) il comma 6 dell'articolo 1 del citato decreto-legge n. 59 del 2021 il quale prevede che “Agli interventi ricompresi nel Piano [...] si applicano, in quanto compatibili, le procedure di semplificazione e accelerazione, le misure di trasparenza e conoscibilità dello stato di avanzamento stabilite per il Piano nazionale di ripresa e resilienza”.
 - p) il Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021, adottato in attuazione dell'art. 1, comma 7, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 individua gli obiettivi iniziali, intermedi e finali determinati per ciascun programma, intervento e progetto del Piano, nonché le relative modalità di monitoraggio.
 - q) il comma 2 dell'articolo 3 del citato Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021 che stabilisce che gli obiettivi iniziali, intermedi e finali dei programmi e degli interventi cofinanziati relativi ai Servizi digitali e cittadinanza digitale, ai Servizi digitali e competenze digitali, alle Tecnologie satellitari ed economia spaziale, alla Transizione 4.0, ai Piani urbani integrati” e Ecobonus e Sismabonus fino al 110% sono individuati con successivo decreto in coerenza con quanto riportato nel PNRR.
 - r) il Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 1 agosto 2022, che individua gli obiettivi iniziali, intermedi e finali dei programmi e degli interventi cofinanziati Servizi digitali e cittadinanza digitale, ai Servizi digitali e competenze digitali, alle Tecnologie satellitari ed economia spaziale, alla Transizione 4.0, ai Piani urbani integrati” e Ecobonus e Sismabonus fino al 110% e le relative modalità di monitoraggio.
 - s) l'articolo 4, comma 3, che riporta “Per il monitoraggio di ciascun programma cofinanziato è utilizzato il sistema REGIS di cui all'articolo 1 comma 1043 della legge 30 dicembre 2020, n. 178 e si applica la disciplina di cui al DPCM del 15 settembre 2021”.
 - t) il Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 luglio 2021 di istituzione nell'ambito del Dipartimento per la trasformazione digitale della Presidenza del Consiglio dei ministri dell'Unità di missione di livello dirigenziale ai sensi dell'art.8, comma, 1 del citato decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77.
 - u) il Decreto interministeriale del Ministro per l'Innovazione tecnologica e la transizione digitale di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, del 24 settembre 2021, di organizzazione dell'Unità di missione del Dipartimento per la trasformazione digitale, ai sensi dell'art. 8 del citato decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77.
-

- v) 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 investimenti del PNRR e corrispondenti milestone e target.
 - w) l'articolo 1, comma 1042, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 ai sensi del quale con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le procedure amministrativo-contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037.
 - x) l'articolo 1, comma 1043, secondo periodo della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del Next Generation EU, il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico.
 - y) 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».
 - z) il Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 settembre 2021 che definisce le modalità, le tempistiche e gli strumenti per la rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativa a ciascun progetto finanziato nell'ambito del PNRR, nonché dei milestone e target degli investimenti e delle riforme e di tutti gli ulteriori elementi informativi previsti nel Piano necessari per la rendicontazione alla Commissione Europea.
 - aa) il Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 ottobre 2021 che definisce procedure amministrativo contabili in ordine alla gestione del Fondo di rotazione, al flusso degli accrediti, alle richieste di pagamento, alle modalità di rendicontazione per l'attuazione dell'iniziativa Next Generation EU Italia.
 - bb) il 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.
 - cc) il 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.
 - dd) 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:
 - l'articolo 1, comma 1042 ai sensi del quale con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le procedure amministrativo-contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037;
 - l'articolo 1, comma 1043, secondo periodo ai sensi del quale, al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del Next Generation EU, il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico.
 - ee) la Legge 29 dicembre 2022, n. 197 recante “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025”.
 - ff) 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 modifica l'art.11 della legge 16 gennaio 2003, n.3, istitutiva del CUP, prevedendo che “Gli
-

atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti d'investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso".

- gg) la Legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" e, in particolare, l'articolo 11, comma 2-bis, ai sensi del quale "Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti d'investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso.
- hh) la Delibera del CIPE n. 63 del 26 novembre 2020 che introduce la normativa attuativa della riforma del CUP.
- ii) 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.
- jj) 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, che concerne la collaborazione delle Parti ai seguenti fini:
1. definizione e articolazione delle specifiche tecniche dei contenuti delle proposte progettuali previste dai dispositivi di attuazione del Sub-investimento 1.4.6;
 2. collaborazione nella definizione del dettaglio dei criteri di selezione degli interventi;
 3. collaborazione nelle attività di valutazione e selezione delle proposte progettuali;
 4. collaborazione nell'indirizzo, nella sorveglianza e nel seguito delle sperimentazioni;
 5. collaborazione nella gestione e monitoraggio delle sperimentazioni;
 6. collaborazione nella valutazione delle sperimentazioni e nel trarre conseguenze per eventuali aggiornamenti normativi;
 7. collaborazione nel definire le azioni attuative e di riforma normativa, necessarie alla corretta, efficace e tempestiva attuazione del Sub-investimento 1.4.6.
- kk) 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".
- ll) 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".
- mm) la Circolare del 29 aprile 2022, n. 21, della Ragioneria Generale dello Stato, avente ad oggetto "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e Piano nazionale per gli investimenti complementari - Chiarimenti in relazione al riferimento alla disciplina nazionale in materia di contratti pubblici richiamata nei dispositivi attuativi relativi agli interventi PNRR e PNC".
- nn) la Circolare del 13 ottobre 2022, n. 33 della Ragioneria generale dello Stato recante "Aggiornamento Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd. DNSH)".
- oo) la Circolare del 5 dicembre 2022 n. 40 della Ragioneria Generale dello Stato recante: "PNC - Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNC): trasmissione istruzioni sulle modalità di monitoraggio degli interventi".
-

- pp) la Circolare del 13 marzo 2023, n. 10 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Interventi PNRR. Ulteriori indicazioni operative per il controllo preventivo e il controllo dei rendiconti delle Contabilità Speciali PNRR aperte presso la Tesoreria dello Stato”;
- qq) la Circolare del 22 marzo 2023, n. 11 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Registro Integrato dei Controlli PNRR - Sezione controlli milestone e target”;
- rr) la Circolare del 14 aprile 2023 n. 16 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Integrazione delle Linee Guida per lo svolgimento delle attività di controllo e rendicontazione delle Misure PNRR di competenza delle Amministrazioni centrali e dei Soggetti Attuatori”;
- ss) la Circolare del 15 giugno 2022, n. 1 dell'Unità di Missione PNRR recante “Politica per il contrasto alle frodi e alla corruzione e per prevenire i rischi di conflitti di interesse e di doppio finanziamento”.
- tt) la Circolare del 23 settembre 2022, n. 2 dell'Unità di Missione PNRR recante “Tutela della sana gestione finanziaria –Indicazioni ai fini dell’attuazione degli interventi”.
- uu) la Circolare del 28 dicembre 2022, n. 3 dell’Unità di Missione PNRR recante “Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR”.
- vv) il Manuale di attuazione della Politica antifrode - All. 36 del Sistema di gestione e controllo dell’Unità di Missione PNRR - approvato con decreto del Coordinatore n. 5 del 7 marzo 2023.

CONSIDERATO ALTRESI'

- a) il decreto n. 1/2022-PNC del 27 aprile 2021 del Capo del Dipartimento della trasformazione digitale di approvazione dell’Avviso per la presentazione delle proposte a valere su “MAAS4ITALY” - RAFFORZAMENTO MISURA PNRR M1C1 - INVESTIMENTO 1.4: "SERVIZI DIGITALI E ESPERIENZA DEI CITTADINI" SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. “MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY” - Piano Nazionale Complementare PNC-A.1-N1 e il decreto n. 1/2023-PNC del 2 febbraio 2023 di modifica del suddetto Avviso;
 - b) la ricezione delle proposte progettuali (Scheda Progetto) complete della strategia, 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, e dei relativi tempi di realizzazione, nonché del cronoprogramma di attuazione e spesa dei singoli progetti;
 - c) il decreto n. 2/2022-PNC del 09 giugno 2022 del Capo del Dipartimento di nomina della Commissione di valutazione delle proposte progettuali pervenute a seguito dell'Avviso citato, “MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY” - MAAS4ITALY;
 - d) le risultanze della riunione della Commissione di valutazione, e in particolare l’elenco delle proposte ritenute ammissibili, dei progetti Living Lab, con relativo punteggio, di cui al verbale trasmesso acquisito agli atti con n. DTD-PNRR-1044-A dell’11 luglio 2022 da cui emerge la seguente graduatoria: 1) Torino punti 86.5; 2) Roma punti 78; Napoli punti 77.5; Bari punti 77;
 - e) il decreto del Capo del Dipartimento n. 3/2022-PNC del 13 luglio 2022 di approvazione della graduatoria provvisoria, pubblicato il 14 luglio 2022 sul sito dell’Amministrazione (<https://innovazione.gov.it/>);
 - f) il decreto del Capo del Dipartimento n. 6/2022-PNC del 26 luglio 2022 di approvazione della graduatoria definitiva, pubblicata il 27 luglio 2022 sul sito dell’Amministrazione (<https://innovazione.gov.it/>), nel quale risultano ammessi al finanziamento PNC i Comuni di Torino, Firenze e Bari;
-

- g) il decreto del Capo Dipartimento di rettifica n. 25/2022-PNC del 21 novembre 2022 della graduatoria provvisoria (decreto n. 3/2022- PNC) e della graduatoria definitiva (decreto n. 6/2022- PNC);
- h) la nota acquisita al prot. n. DTD_PNRR-1266-P del 28 febbraio 2022 di trasmissione degli atti della procedura al Comitato tecnico di cui all'Accordo DTD - MIT, ai sensi dell'art. 10, comma 10, dell'Avviso pubblico;
- i) il percorso negoziale avviato ai sensi dell'art. 10, comma 10, dell'Avviso pubblico tra il suddetto Comitato 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;
- j) la nota del 25 maggio 2023, acquisita, in pari data, al protocollo del Dipartimento al n. DTD_PNRR-1774-A con cui il Comune di Bari ha trasmesso formalmente il Piano Operativo del “Progetto MaaS di Bari per la partecipazione all'iniziativa MaaS for Italy”, relativo all'Avviso pubblico a valere sulla Misura 1.4, sub-investimento 1.4.6. - Mobility as a Service for Italy della Missione 1 – Componente 1 del PNRR;
- k) la comunicazione del Presidente del Comitato Tecnico a mezzo posta elettronica ordinaria del 29 maggio 2023, con la quale si comunica l'approvazione, ai sensi dell'art. 3, comma 8, lett. i) dell'Accordo DTD-MIMS, del Piano Operativo del Comune di Bari, per un importo totale pari ad euro 3.300.000,00 (tremilioneitrecentomila/00) per “Il Progetto MaaS di Bari per la partecipazione all'iniziativa MaaS for Italy”;
- l) la nota prot. n. DTD_PNRR-2156-P del 26 giugno 2023 con quale il Capo del Dipartimento ha trasmesso all'Ufficio del bilancio e per il riscontro di regolarità amministrativo-contabile (UBRRAC) la richiesta di acquisizione di assenso all'assunzione dell'impegno pluriennale anche per l'esercizio finanziario 2026, successivo al triennio di bilancio di previsione 2023/2025, conformemente al cronoprogramma delle attività e dei costi del progetto operativo;
- m) l'assenso al sopra citato impegno pluriennale rilasciato dal Vice Segretario generale delegato dell'UBRRAC e recepito agli atti del Dipartimento prot. n. DTD-2905-A del 04 luglio 2023;
- n) la determina n. 25/2023 - PNC del 04 luglio 2023 del Capo del Dipartimento per la trasformazione digitale dott. Angelo Borrelli, con cui è stata delegata alla firma dell'Accordo la dott.ssa Cecilia Rosica, Coordinatore dell'Unità di Missione del Dipartimento per la trasformazione digitale;

CONSIDERATA

la necessità di perfezionare l'atto di assegnazione delle risorse con la stipula della presente Convenzione contenente gli impegni da parte del Soggetto attuatore.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

TRA

la Presidenza del Consiglio dei ministri, Dipartimento per la trasformazione digitale (di seguito anche “Dipartimento”), con sede in Largo Pietro Brazzà, n. 86, 00187, Roma, C.F. 80188230587, in persona del Cons.

Paolo Ferdinando Giuseppe Donzelli, Coordinatore dell'Ufficio per l'Indirizzo Tecnologico del Dipartimento per la trasformazione digitale, in qualità di legale rappresentante del Dipartimento, giusta delega alla firma della presente Convenzione decreto n. 7/2023 - PNC del 10 marzo 2023 del Capo del Dipartimento per la trasformazione digitale, dott. Angelo Borrelli,

E

Città di Bari (di seguito "Soggetto Attuatore") con sede in Corso Vittorio Emanuele II, n. 84, 70122, Bari, C.F. 80015010723, in persona del Sindaco, Ing. Antonio Decaro, in qualità di legale rappresentante del Comune di Bari;

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 Bari per la partecipazione all'iniziativa MaaS for Italy" del Comune capoluogo di Città metropolitana di Bari nell'ambito della realizzazione degli obiettivi previsti Piano Nazionale Complementare PNC-A.1-N1 - Rafforzamento misura PNRR M1C1 - Investimento 1.4: "Servizi digitali e esperienza dei cittadini" SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. "MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY".
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 4 dell'Avviso.
 2. Il progetto dovrà essere portato materialmente a termine e completato entro la data indicata nella scheda progetto, ovvero nella diversa data eventualmente concordata tra le Parti nel contesto della definizione di eventuali variazioni in conformità con le disposizioni di cui all'art. 7, del presente Atto.
-

Art. 3

(Obblighi del soggetto attuatore)

1. Il Soggetto Attuatore è obbligato a:
 - a) assicurare il rispetto di tutte le disposizioni previste dalla normativa comunitaria e nazionale, con particolare riferimento a quanto previsto dal Regolamento (UE) 2021/241 e dal decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021, come modificato dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;
 - b) assicurare l'adozione di misure adeguate volte a rispettare il principio di sana gestione finanziaria secondo quanto disciplinato nel Regolamento finanziario (UE, Euratom) 2018/1046 e nell'art.22 del Regolamento (UE) 2021/240, 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 (DNSH), ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852;
 - d) 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;
 - e) adottare proprie procedure interne, assicurando la conformità ai regolamenti europei e a quanto indicato dal Dipartimento;
 - f) 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;
 - g) 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;
 - h) rispettare quanto previsto dall' articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, in merito alla richiesta dei Codici Unici di Progetto, CUP, e garantirne l'indicazione su tutti gli atti amministrativo-contabili relativi all'attuazione della Misura;
 - i) assicurare la completa tracciabilità dei flussi finanziari come previsto dall'art. 3 legge 13 agosto 2010, n. 136 e la tenuta di un'apposita codificazione contabile per l'utilizzo delle risorse del PNC;
 - j) garantire, nel caso in cui si faccia ricorso alle procedure di appalto, il rispetto della normativa vigente in materia;
 - k) garantire il rispetto delle disposizioni delle norme in materia di aiuti di stato ove applicabile;
 - l) 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;
 - m) adottare il sistema informativo indicato dal Dipartimento finalizzato a raccogliere, registrare e archiviare in formato elettronico i dati per ciascuna operazione necessari per la sorveglianza, la valutazione, la gestione finanziaria, la verifica e l'audit, tenendo conto delle indicazioni che verranno fornite dal Servizio centrale per il PNRR e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;
-

- n) riportare sul sistema informativo indicato dal Dipartimento i dati e la documentazione utile all'esecuzione dei controlli preliminari di conformità normativa sulle procedure di aggiudicazione da parte dall'Unità di Missione del Dipartimento, sulla base delle indicazioni fornite da quest'ultima;
 - o) garantire la correttezza, l'affidabilità e la congruenza dei dati di monitoraggio finanziario, fisico e procedurale, e di quelli che comprovano il conseguimento degli obiettivi dell'intervento e assicurarne l'inserimento nel sistema informativo e gestionale indicato dal Dipartimento nel rispetto delle indicazioni che saranno fornite dal Servizio centrale per il PNRR e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;
 - p) 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
 - q) garantire la conservazione della documentazione progettuale nel rispetto di quanto previsto all'art. 9 comma 4 del decreto legge n. 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, e delle Autorità preposte al coordinamento, monitoraggio e controllo del PNRR ai sensi del decreto legge del 24 febbraio 2023, n. 13, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 aprile 2023, n. 41, dell'Unità di Audit, e delle competenti Autorità giudiziarie nazionali e autorizzare la Commissione, l'OLAF, la Corte dei conti e l'EPPO a esercitare i diritti di cui all'articolo 129, paragrafo 1, del regolamento finanziario;
 - r) facilitare le verifiche dell'Unità di Missione del Dipartimento, dell'Unità di Audit, e di altri organismi autorizzati, che verranno effettuate anche attraverso controlli in loco presso i Soggetti Attuatori pubblici delle azioni fino a cinque anni a decorrere dal 31 dicembre dell'anno in cui è effettuato l'ultimo pagamento;
 - s) 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;
 - t) partecipare, ove richiesto, alle riunioni convocate dal Dipartimento e/o dal Comitato di attuazione previsto dall'Accordo tra il Dipartimento e il MIT;
 - u) garantire, anche attraverso la trasmissione di relazioni periodiche sullo stato di avanzamento del progetto, che l'Unità di Missione del Dipartimento riceva tutte le informazioni necessarie, relative alle linee di attività per la trasmissione trimestrale delle informazioni sullo stato di attuazione degli interventi e sugli obiettivi conseguiti, nonché gli eventuali scostamenti rispetto al cronoprogramma di cui all'articolo 8 del Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021;
 - v) garantire il rispetto degli obblighi in materia di comunicazione e informazione previsti dall'articolo 1 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229;
 - 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;
 - 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 dell'attivazione degli interventi e del relativo monitoraggio, con la sottoscrizione della presente Convenzione il Dipartimento si obbliga a:
 - a) assicurare che le attività poste in essere dal Soggetto attuatore siano coerenti con le indicazioni contenute nell'Avviso e nel progetto finanziato, coerentemente con il PNRR;
 - b) presidiare in modo continuativo l'avanzamento del progetto e dei relativi obiettivi iniziali, intermedi e finali, 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 Ministero dell'economia e delle finanze -Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato;
 - 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 degli obiettivi, iniziali, intermedi e finali di pertinenza degli interventi finanziati;
 - 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 Ministero dell'economia e delle finanze -Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato;
 - 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;
- 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) collaborare, alla risoluzione di eventuali problematiche o difficoltà attuative segnalate dal Soggetto attuatore.
- o) 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 PNC;
- p) 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 responsabili per le attività di controllo e di audit.

Art. 5

(Procedura di rendicontazione della spesa e dell'avanzamento dell'investimento)

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. 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 Bari per la partecipazione all’iniziativa MaaS for Italy” del Comune capoluogo di Città metropolitana di Bari, il Dipartimento riconosce al Soggetto attuatore l’importo massimo di **euro 3.300.000,00** (tremilionitrecentomila/00), IVA inclusa, 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 MEF al trasferimento delle risorse sul conto di tesoreria del Comune di Bari n. 63750 presso la Banca d’Italia;
 3. L’ammontare complessivo dei trasferimenti al Soggetto attuatore non supera il 90% dell’importo riconosciuto al Soggetto attuatore di cui al comma 1 del presente articolo.
 4. La quota a saldo, pari al 10% dell’importo riconosciuto, sarà trasferita sulla base della presentazione da parte del Soggetto attuatore della richiesta attestante la conclusione dell’intervento, nonché il raggiungimento dei relativi milestone e target, in coerenza con le risultanze del citato sistema informativo.
 5. Eventuali rimodulazioni finanziarie tra le voci previste nel quadro finanziario di cui alla scheda progetto dovranno essere motivate e preventivamente comunicate all’Amministrazione titolare e dalla stessa autorizzate. Non sono soggette ad autorizzazione le rimodulazioni il cui valore è inferiore o pari al 15% della voce di costo indicata nella scheda progetto.
 6. Le richieste di rimborso in acconto, fino al 90% dell’importo di cui al comma 1, sono predisposte secondo il modello riportato in Allegato 1 alla presente Convenzione, sono sottoscritte da parte del legale rappresentante del Soggetto Attuatore e sono corredate dalla documentazione indicata nel medesimo Allegato 1.
 7. La richiesta di saldo, predisposta secondo il modello riportato in Allegato 2 alla presente Convenzione, è sottoscritta da parte del legale rappresentante del Soggetto Attuatore ed è corredata dalla documentazione indicata nel medesimo Allegato 2.
 8. Il Soggetto Attuatore, 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, in generale, previsti dal PNRR sulla Misura MC1.1.4.6, 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 di 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 e atto a garantire lo scambio elettronico dei dati tra i diversi soggetti coinvolti nella Governance del PNRR e del PNC.
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 dal Dipartimento per la Trasformazione Digitale.
-

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 PNC con una esplicita dichiarazione di finanziamento che reciti "finanziato dal PNC".
3. In particolare,, 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 PNC con una esplicita dichiarazione di finanziamento che reciti "finanziato dal PNC".

Art. 11

(Disimpegno delle risorse)

1. L'eventuale riduzione del sostegno, correlato al mancato raggiungimento degli obiettivi del "Progetto MaaS di Bari per la partecipazione all'iniziativa MaaS for Italy" del Comune capoluogo di Città metropolitana di Bari 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.

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.
2. A tal fine, durante la realizzazione del progetto, l'Unità di Missione potrà procedere al recupero delle somme indebitamente corrisposte tramite compensazione su successive richieste di trasferimento.
3. Il Soggetto attuatore è obbligato a fornire tempestivamente ogni informazione in merito ad errori o omissioni che possano dar luogo a riduzione o revoca del contributo.

Art. 13

(Meccanismi Sanzionatori)

1. Sono motivi di revoca totale o parziale del Contributo:
 - a) il mancato raggiungimento, nei tempi assegnati, degli obiettivi previsti dell'investimento ammesso a contributo, secondo quanto previsto dall'articolo 8 del decreto legge n. 77 del 31/05/2021, come modificato dalla legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108;
 - b) il mancato rispetto delle disposizioni di cui all'art. 10 della presente Convenzione (informazione e comunicazione);
 - c) tutti i casi di violazione degli obblighi di cui all'art. 3 del presente Atto.
 2. Il decreto di revoca costituisce in capo all'amministrazione titolare di risorse il diritto ad esigere l'immediato recupero del contributo erogato e dispone il recupero delle eventuali somme già erogate e non dovute.
-

3. Dopo aver acquisito agli atti, fatti o circostanze che potrebbero dar luogo alla revoca, il Dipartimento, in attuazione degli art. 7 ed 8 della legge n. 241/90 e s.m.i., comunica agli interessati l'avvio della procedura di contestazione (con indicazioni relative: all'oggetto del procedimento promosso, alla persona responsabile del procedimento, all'ufficio presso cui si può prendere visione degli atti) e assegna ai destinatari della comunicazione un termine di trenta giorni, decorrente dalla ricezione della comunicazione stessa, per presentare eventuali controdeduzioni.
4. Entro il predetto termine di trenta giorni dalla data della comunicazione dell'avvio della procedura di contestazione, gli interessati possono presentare al Dipartimento, scritti difensivi, redatti in carta libera, nonché altra documentazione ritenuta idonea, mediante posta elettronica certificata.
5. Il Dipartimento esamina gli eventuali scritti difensivi e, se opportuno, acquisisce ulteriori elementi di giudizio, formulando osservazioni conclusive in merito.
6. Il Dipartimento:
 - a) qualora non ritenga fondati i motivi che hanno portato alla contestazione, adotta il provvedimento di archiviazione dandone comunicazione al Soggetto Attuatore;
 - b) fatte salve le disposizioni di cui all'art.14 della presente Convenzione, qualora ritenga fondati i motivi che hanno portato all'avvio della suddetta procedura, procede alla predisposizione e l'emissione del provvedimento di revoca e al relativo recupero delle somme.
7. Decorsi sessanta giorni dalla ricezione della comunicazione del provvedimento, qualora il Soggetto Attuatore non abbia corrisposto quanto dovuto, il DTD provvederà ad informare la struttura competente in materia di recupero in merito alla mancata restituzione delle somme, al fine dell'avvio delle procedure di recupero in conformità con le disposizioni di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

Art. 14

(Potere Sostitutivo)

1. In caso di mancato rispetto da parte del Soggetto Attuatore degli obblighi e degli impegni finalizzati all'attuazione del "Progetto MaaS di Bari per la partecipazione all'iniziativa MaaS for Italy" del Comune capoluogo di Città metropolitana di Bari- CUP: J91J22003110001- 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, il dott. Domenico Lopreiato, Chief Operations Officer del Dipartimento per la trasformazione digitale (o un suo delegato);
 - b) per il Soggetto attuatore, Ing. Claudio Laricchia, Direttore della Ripartizione Infrastrutture di Viabilità e Opere Pubbliche del Comune di Bari;

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

Comune di Bari

Il Coordinatore dell'Unità di Missione

Il Sindaco

dott.ssa Cecilia Rosica

Ing. Antonio Decaro

Firmato digitalmente

Firmato digitalmente



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 Bari 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

Riportare gli elementi relativi all'Investimento di riferimento del PNRR ed una breve descrizione delle finalità dello stesso.

Il Dipartimento per la trasformazione digitale (DTD) della Presidenza del Consiglio dei ministri e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), 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.

Le milestone europee previste dal PNRR per l'iniziativa MaaS for Italy sono le seguenti:

M1C1-13: T4 2023. Soluzioni di mobilità come servizio – Milestone 1 (M1) – Attuare progetti pilota in grado di sviluppare una fase sperimentale con l'utilizzo da parte di almeno 1.000 utenti del servizio MaaS. Questo obiettivo deve essere raggiunto entro la fine del 2023.

M1C1-23: T1 2025. Soluzioni di mobilità come servizio – Milestone 2 (M2) – Estendere l'esperienza maturata nella fase 1 ad altri sette progetti pilota volti a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio in sette ulteriori territori. Questa Milestone va completata entro il 2025.

Il Dipartimento per la trasformazione digitale (DTD) della Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti (MIT), in considerazione del successo del primo Avviso Pubblico, al quale hanno partecipato tredici comuni capoluogo di città metropolitane, e l'elevata qualità dei progetti presentati, hanno deciso di destinare ulteriori risorse a valere sul Fondo Complementare PNRR, per estendere l'iniziativa ulteriormente ad altri tre comuni capoluogo di città metropolitane.

Il progetto MaaS di Bari, è stato ammesso a finanziamento nell'ambito dell'Avviso per la presentazione delle proposte a valere su "MAAS4ITALY" - RAFFORZAMENTO MISURA PNRR M1C1 - INVESTIMENTO 1.4: SERVIZI DIGITALI E ESPERIENZA DEI CITTADINI SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY" - Piano Nazionale Complementare PNC-A.1-N1 ed i cui obiettivi sono:

- Soluzioni di mobilità come servizio M1. Descrizione del traguardo: Sono stati attuati tre progetti pilota finalizzati a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio in città metropolitane tecnologicamente avanzate. Ogni soluzione è stata utilizzata da almeno 1000 utenti durante la fase pilota. Ogni progetto pilota deve essere aperto a un minimo di 1000 utenti, che potranno accedervi su base volontaria e a proprie spese e fornire una valutazione individuale, con la possibilità di scegliere e acquistare servizi di mobilità tra quelli disponibili sulla piattaforma. Attraverso piattaforme tecnologiche il servizio MaaS deve suggerire ai cittadini-utenti la migliore soluzione di viaggio sulla base delle loro esigenze, avvalendosi dell'integrazione tra le differenti opzioni di mobilità disponibili (trasporto pubblico locale, sharing, taxi, noleggio auto) per ottimizzare l'esperienza di viaggio sia in termini di pianificazione (navigatore intermodale e informazioni in tempo reale su orari e distanze) che di utilizzo (prenotazione e pagamento dei servizi). Una Relazione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in collaborazione con le università, descriverà l'attuazione e valuterà i risultati di tre progetti pilota (indicatore qualitativo).

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

- Discussion Paper Data Sharing and Service Repository Facilities
- Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy

I partecipanti al progetto MaaS di Bari 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

2. Descrizione del progetto

Articolazione sintetica dei contenuti progettuali, individuazione degli attori coinvolti e loro ruolo, obiettivo del progetto e sua capacità di contribuzione al perseguimento dei target di riferimento.

2.1 Obiettivi del progetto

Il Comune di Bari vuole capitalizzare, amplificare e massimizzare l'efficacia delle politiche in tema di mobilità sostenibile già avviate negli ultimi anni nel territorio comunale e metropolitano.

Quattro le parole chiave del Progetto: sostenibilità, integrazione dei sistemi, soluzioni multivettore e accessibilità. Uno l'obiettivo principale: mettere il cittadino al centro di un modello flessibile, digitale e on demand di fruizione e di accesso ai servizi di trasporto offrendo, tramite un unico canale, più alternative per soddisfare le diverse esigenze di spostamento orientandole verso la mobilità sostenibile. Cinque le sfide: i) attuare un livello di integrazione 4; ii) gestire la domanda di mobilità integrando l'offerta; iii) rispondere alla necessità di profittabilità degli operatori di trasporto, migliorando l'integrazione del mix offerto; iv) allineare gli obiettivi degli stakeholders verso il raggiungimento di benefici sociali e ambientali; v) integrare il sistema nella piattaforma DS&SRF per la centralizzazione e condivisione dei dati in ambito nazionale (si rimanda alla descrizione del WP 2 per un maggior dettaglio).

L'obiettivo di partecipazione di Bari 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 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 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.

2.2 Attori coinvolti e loro ruoli

L'ecosistema MaaS si compone di più attori: Utenti, Operatori di Trasporto, MaaS Operator e Policy Maker, ognuno caratterizzato dalle proprie necessità da soddisfare e obiettivi da raggiungere. Questa complessità deve essere opportunamente tenuta in considerazione e gestita nella progettazione e conduzione delle sperimentazioni.

Per tale motivo, il ruolo del Comune di Bari sarà molto incisivo e orientato a supportare la cooperazione tra gli attori dell'ecosistema, indirizzandosi verso una governance pubblico-privata che mantenga l'equilibrio tra le parti coinvolte.

In particolare, gli attori ad oggi coinvolti sono riportati nei seguenti paragrafi.

2.2.1 Operatori di trasporto

Operatori di trasporto (Comunali, provinciali, regionali, interregionali, nazionali) attualmente coinvolti sono:

- **TPL** (AMTAB S.p.A., SITA SUD srl Regional office of Puglia, SITA SUD srl Group of Foggia, SITA SUD srl Urban Lines, Cotrap, Autolinee Scoppio, Autotrasporti Sassi G. & C. Snc, Autolinee Flli Blanco di Lucia Daniela & C. Sas, Self-service Conca, Autoservizi Topputo Vito, Roberto & Dongiovanni s.r.l., Gravame Palmieri & C. srl, Autolinee Lorusso srl, Mastrorocco Donato Autolinee sas, Caponio bus lines, Autoservizi Bucci & Tarantini s.a.s., Fini Viaggi by Fini Luigi, Ciccimarra Sante & Figli srl, Miccolis spa, Autoservizi Tommasulo SRL, Autoservizi Chiffi S.r.l., Chiriatti Viaggi srl, Borman S.r.l., S.E.A.T. s.r.l., Elios Autolinee s.r.l., S.T.P. Terra d'Otranto s.p.a., STP Brindisi spa, S.T.P. Bari, Metauro Bus s.r.l, Sabato Viaggi, ACAPT Srl, , CTP S.P.A.
- **Ferrovie** (Ferrovie del Gargano srl, Ferrovie Sud Est, FAL, Ferrotramviaria)
- **bike sharing** (Sitael S.P.A)
- **sharing monopattini elettrici** (Helbiz S.p.a., Tier/Vento Mobility, Lime Technology¹ s.r.l.,)
- **Taxi** (Taxi Bari società cooperativa a.r.l)
- **Car Sharing**: Picky Rent SRL, Bit Mobility srl²
- **Scooter sharing**: Picky Rent SRL, Bit Mobility srl, Reby Italia s.r.l., Smart Venture s.r.l.³

Relativamente alla condivisione dei dati degli operatori di trasporto si premette che:

- La regione Puglia ha analizzato la possibilità di realizzare il RAP regionale nei tempi previsti dal MaaS ma non ha ancora impegnato i fondi necessari per la sua realizzazione.
- il Comune di Bari, nell'ambito di un progetto PON METRO ha previsto la progettazione e la realizzazione di servizi di raccolta dati dagli operatori di trasporto e della mobilità e loro condivisione nell'area metropolitana di Bari, secondo standard analoghi a quelli richiesti dal MIT ai fini RAP/NAP/DS&SRF.
- Il comune di Bari intende offrire in riuso alla regione Puglia i servizi suddetti ai fini della realizzazione stabile ed estesa del RAP ed attivare i servizi verso il NAP in sua vece, durante le prime fasi della sperimentazione MaaS for Italy.

Le attività attualmente in corso riguardano la codifica in NETEX dei dati statici di rete e servizi programmati di AMTAB

2.2.2 Enti di Ricerca

Sono state coinvolte le Università e gli Enti di Ricerca operanti nel territorio di riferimento, che parteciperanno ai tavoli di governance, alle azioni di sperimentazione, di monitoraggio e valutazione per analizzare in modo complesso ed olistico le azioni progettuali. Gli enti di ricerca coinvolti sono:

- Politecnico di Bari
- Università degli Studi di Bari
- LUM Giuseppe Degennaro
- Consiglio Nazionale delle Ricerche

2.2.3 Enti Pubblici

Per poter garantire un impatto significativo delle sperimentazioni, è necessario che le Amministrazioni

Pubbliche operanti nel territorio di riferimento partecipino attivamente secondo il modello della quadrupla elica, partecipando ai tavoli di governance alla condivisione di dati etc, e per questo sono state sottoscritte delle apposite Lol. Di particolare rilievo è il coinvolgimento della Città Metropolitana che ha inserito il MaaS tra i progetti strategici del suo PMS sostenuto da tutti i 41 sindaci. In particolare, gli enti coinvolti sono:

- Regione Puglia
- Città Metropolitana di Bari
- A.R.T.I. – Agenzia Regionale per la Tecnologia e l’Innovazione
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale
- Aeroporti di Puglia
- Fiera del Levante
- Policlinico Bari

2.2.4 Mondo Imprenditoriale

Il MaaS implica la definizione di nuovi modelli e opportunità di business e per tale ragione la partecipazione del mondo imprenditoriale è imprescindibile per una corretta sperimentazione, valutazione e sostenibilità del modello che verrà testato. Tali enti verranno quindi coinvolti per l’attivazione di accordi per la condivisione dati ed informazioni in tempo reale e per la partecipazione ai tavoli di governance. Gli attori coinvolti sono:

- CCIAA di Bari
- Consorzio ASI
- Distretto Tecnologico Aerospaziale
- Distretto Produttivo dell’Informatica Pugliese
- MEDIS DIH
- ASSOPETROLI
- Enel X
- Operatori di Trasporto

Al fine di ottenere un’efficiente sperimentazione, il comune di Bari favorisce il coinvolgimento di soggetti che, non necessariamente siano direttamente legati al mondo dei trasporti, ma che sono riferimenti importanti nel panorama locale. Tali attori possono infatti contribuire alla sperimentazione anche promuovendo i servizi attraverso i loro mobility manager.

2.2.5 Ruoli

La figura successiva rappresenta in modo sintetico gli attori coinvolti e i loro ruoli all’interno del progetto di Bari. Si rimanda alla figura 2 per le interazioni dei diversi attori e il DS&SRF.

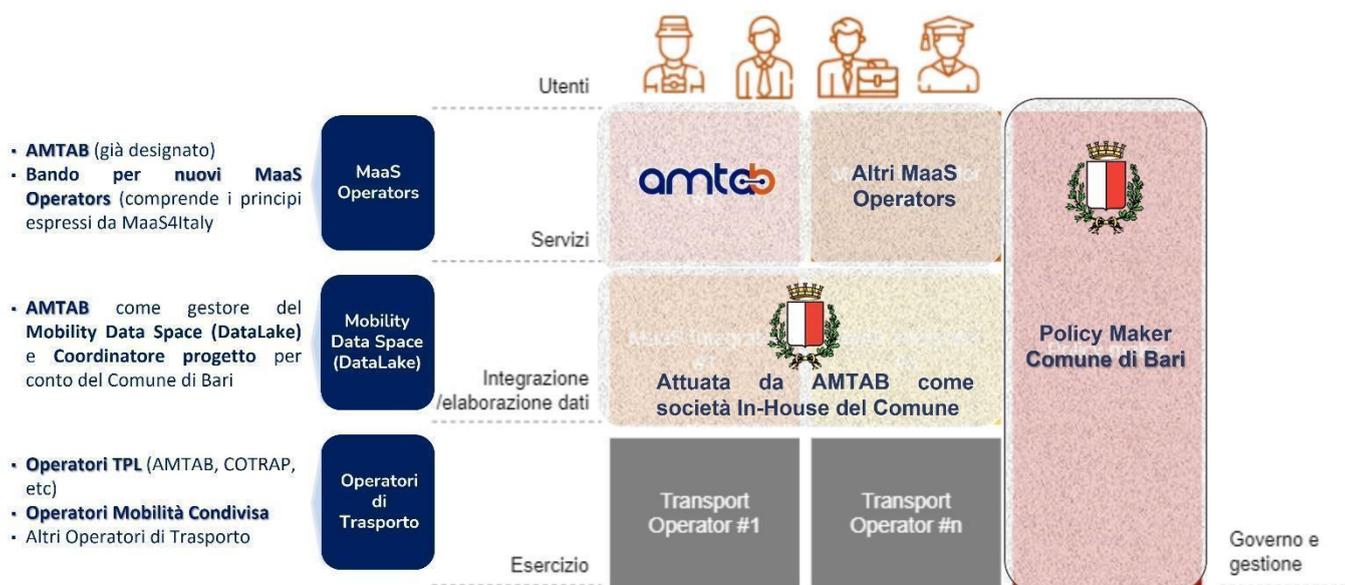


Fig.1 – Attori e ruoli del MaaS di Bari

Policy Maker: Il Comune di Bari coordina le politiche di mobilità locali. In particolare, approva e abilita i modelli incentivanti per la diffusione dei servizi di mobilità del MaaS. La tutela dei cittadini e delle loro esigenze vengono garantite attraverso l’attuazione di politiche che, analizzando l’utilizzo e la soddisfazione degli utenti per i servizi offerti, vengono continuamente migliorate.

MaaS Operators: Erogano i servizi che aggregano le varie opzioni di viaggio e trasporto multimodale e permettono all’utente di avere un accesso integrato all’offerta complessiva di trasporto esistente sul territorio.

Interagiscono con il DS&SRF sfruttandone appieno le funzionalità e devono obbligatoriamente registrarvisi, accettandone le condizioni di adesione. Dovranno utilizzare i servizi del DS&SRF per interagire tra di loro e con gli operatori del trasporto, per esporre i dati di loro competenza e per registrare i viaggi.

Operatori MaaS, anche in competizione tra loro, offrono “viaggi” alla loro clientela con approccio modulare e scalabile su aree territoriali che potenzialmente superano l’area locale. Gli Operatori MaaS dovranno avere accesso alle informazioni sui singoli servizi di trasporto dell’area di interesse dei loro utenti. I MaaS operators potranno utilizzare il DS&SRF per estendere le aree di copertura del servizio ad Operatori di Trasporto e del TPL di altre realtà locali accreditati sul DS&SRF stesso.

Potranno inoltre definire eventuali accordi commerciali con i vari Operatori di trasporto (tariffe integrate) da esporre sul DS&SRF in ottemperanza alle regole che esso definisce.

Nel contesto di Bari, AMTAB ricopre il duplice ruolo di:

- MaaS Operator
- Operatore di trasporto (Azienda Mobilità e Trasporti Autofiloviari di Bari) e, in questa veste, definirà accordi:
 - o “pubblici” con altri operatori di trasporto allo scopo di realizzare tariffe integrate
 - o “riservati” (visibili ma non accessibili) con i MaaS Operators

Altri MaaS Operators individuati attraverso manifestazione di interesse (come dettagliato nella descrizione del WP 1) parteciperanno attivamente nell’Ecosistema MaaS di Bari attraverso l’integrazione al DS&SRF, secondo i principi, le linee guida e i tempi previsti dal progetto MaaS4Italy.

Mobility data space: È un Data Lake progettato secondo i canoni della modern IT e secondo gli standard del dominio mobilità che raccoglie e mantiene tutte le informazioni utili al Comune di Bari per il Mobility Management. Il Mobility Data Space è un facilitatore per la connessione verso il RAP, ma non è un elemento di utilizzo obbligatorio da parte degli operatori di trasporto e mobilità.

È in corso di realizzazione da parte del Comune di Bari con l'utilizzo dei fondi PON METRO. Verrà messo, ove possibile, in riuso per il progetto Maas for Italy e alimenterà i servizi RAP quando attivi.

Transport Operators – Pubblici e Privati : Il Ruolo degli operatori di trasporto pubblici e privati all'interno dell'ecosistema MaaS riguarda:

- 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

2.3. Integrazione con la piattaforma DS&SRF - MaaS4Italy

Bari opererà in modo che i diversi "utenti" (intesi come gli **utilizzatori autorizzati dei servizi B2B DS&SRF**) del MaaS for Italy dell'area agiscano in ottemperanza alle regole indicate relativamente ai diversi "diritti" di accesso e "impegni" di esposizione di dati e informazioni per il DS&SRF. Essi saranno:

- Operatori di servizi di trasporto ("Operatori del trasporto", di linea o meno)
- Operatori di servizi di mobilità ("Operatori di mobilità")
- Operatori di servizi MaaS ("Operatori MaaS"), tra cui AMTAB
- Il Comune di Bari in qualità di Autorità locale

L'Ecosistema MaaS di Bari verrà attuato secondo lo schema indicato in figura 2.

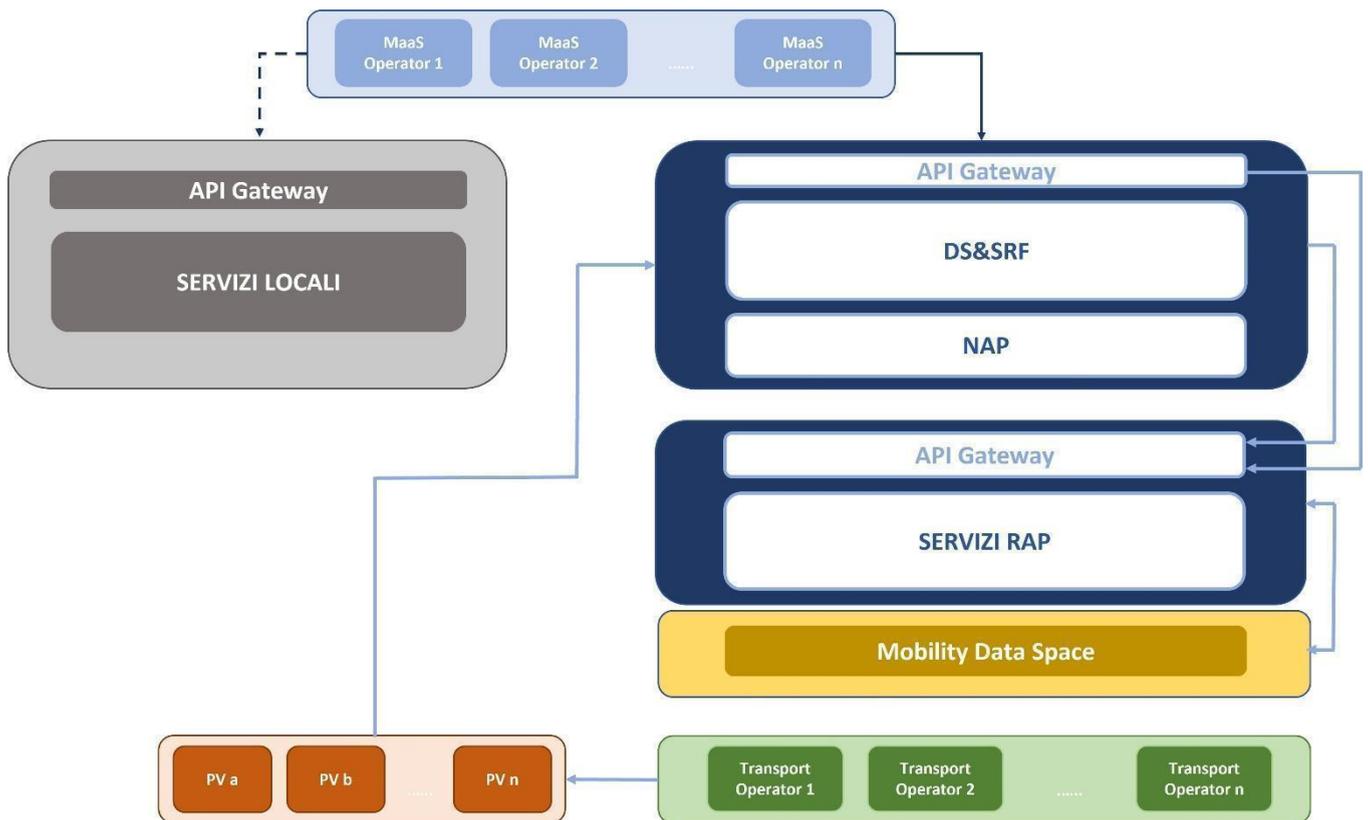


Figura 2: Interazioni fra i diversi attori e il DS&SRF.

Il progetto MaaS4Italy di Bari è basato sulle seguenti componenti essenziali:

- **Servizi RAP:** è la componente architetture delegata alla condivisione/pubblicazione dei dati di dominio condiviso con NAP/DS&SRF: integra 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

Il comune di Bari provvederà a condividere i dati di rilevanza in suo possesso (sia statici che dinamici) contenuti nel Mobility Data Space, secondo i formati e le regole stabilite.

- **Servizi locali:**
 - o oltre ai servizi necessari al RAP/NAP/DS&SRF sono a disposizione di qualunque service provider informazioni/servizi open data sulla mobilità di utilità generale a disposizione del Mobility data Space di Bari, quali ad esempio:
 - Analisi della domanda locale
 - Performance dell'Offerta di Mobilità
 - Offerta culturale e turistica locale
 - o servizi che sono stati già progettati nella piattaforma di Bari e che ai fini del progetto MaaS4Italy potranno essere esposti attraverso il DS&SRF. 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 dal MaaS Operator

2.4. La Sperimentazione MaaS4Italy

2.4.1 Coinvolgimento degli utenti

Nel MaaS la “persona” diventa il soggetto principale intorno al quale ruota lo sviluppo dei servizi. È stata realizzata una segmentazione su: profilo utente, motivo dello spostamento, frequenza e orari, conoscenza del territorio, propensione all'utilizzo di sistemi digitali e alla spesa, che ha portato a scegliere per Bari le seguenti fasce d'utenza e % di composizione del campione:

- **Studenti 30%** : spostamenti sistematici, forte propensione all'uso del digitale e di nuovi servizi di mobilità, bassa alla spesa.
- **Pendolari 30%** : spostamenti sistematici, propensione buona al digitale, discreta all'utilizzo di nuovi servizi mobilità e di spesa.
- **Over65 20%**: spostamenti non sistematici, propensione scarsa al digitale e a nuovi servizi, medio-bassa alla spesa.
- **Businessman 5% - Shopping 5%**: spostamenti non sistematici, buona propensione al digitale, a nuovi servizi di mobilità e alla spesa
- **Turisti 10%** : spostamenti a lungo raggio, propensione discreta all'uso di nuovi servizi e , buona alla spesa.

Poiché la rappresentatività del campione è importante per tutte le città e deve essere il primo passo delle sperimentazioni, in parallelo con le analisi ex-ante (sul campione) da verificare comunque con i dati sulla città, il campione da coinvolgere nella sperimentazione verrà ulteriormente studiato anche in collaborazione con gli istituti di ricerca coinvolti (vedi WP4- attività A4.3)

Nel rispetto del principio che la partecipazione alle sperimentazioni, aperta a tutti i cittadini, per garantire la massima partecipazione e rappresentatività degli utenti appartenenti alle categorie di interesse, verrà predisposto un invito a partecipare all'iniziativa con l'obiettivo di coinvolgere almeno 2.500 utenti volontari che acquisteranno a loro spese dei pacchetti per usufruire dei servizi messi a disposizione; gli utenti potranno anche acquistare del credito a scalare e utilizzare i servizi MaaS in modalità pay-per-use.

Precedentemente ed in concomitanza alla pubblicazione dell'invito a partecipare, verranno realizzate azioni di comunicazione catchy, articolate su diversi canali di comunicazione, finalizzate a sensibilizzare ed informare gli utenti e garantire la fidelizzazione per tutto il periodo di sperimentazione (vedi WP3)

Per il coinvolgimento degli utenti appartenenti alle categorie precedentemente indicate verranno coinvolti attori specifici per veicolare opportunamente l'invito a partecipare. Per esempio, per rendere possibile il coinvolgimento dei turisti si coinvolgerà l'associazione albergatori di Bari che provvederà a stimolare la partecipazione dei suoi fruitori.

2.4.2 Monitoraggio

Il Comitato di Gestione definirà un piano di monitoraggio specifico, in cui verranno definiti KPI, relativi valori target e modalità di monitoraggio, in linea con quanto riportato nella griglia obiettivi KPI condivisa dal Ministero. I kpi, infatti, saranno sviluppati in coordinamento con il GdL nazionale e con le altre città, come pure saranno progettati insieme i servizi di data analytics raccolti. Il sistema sarà dotato di un CRM online innovativo basato su AI e su customer experience che permetterà un sistema di feedback costante da parte degli utenti circa la qualità, efficienza ed efficacia dei servizi erogati.

Durante la fase di sperimentazione verrà effettuata un'analisi di customer satisfaction, anche con l'utilizzo di mystery client, per ottenere i dati necessari alla validazione dei risultati ottenuti. In particolare, nel WP4.3 si stabiliranno le modalità di inserimento di “mystery client” per mettere alla prova la tenuta e la reattività dei servizi anche in casi di utenti particolarmente esigenti.

3. Modalità operative

1. Modello di Governance del progetto

L'ecosistema MaaS è interessato da diversi attori, ciascuno dei quali ha i propri obiettivi da aggiungere ed è quindi fondamentale individuare un modello di governance chiaro e stabile per permettere all'ecosistema di svilupparsi e crescere.

All'interno dell'ecosistema MaaS di Bari si identificano, come anticipato nei paragrafi precedenti, tre principali ruoli la cui collaborazione e comunicazione è essenziale per garantire un servizio proficuo:

- **Operatori di trasporto**, erogatori materiali dei servizi di trasporto pubblici e privati;
- **MaaS Operator**, provider di servizi digitali per soddisfare l'esperienza di viaggio dell'utente; promuove la vendita di servizi di mobilità con offerte commerciali intermodali (es. bundle, abbonamenti, etc.);
- **Policy Maker**, soggetto che coordina le politiche pubbliche e può abilitare un cambiamento nello scenario di mobilità.

Il questo scenario i ruoli indicati sono così rivestiti:

- ✓ **Policy Maker**: Comune di Bari
- ✓ **MaaS Operator**: AMTAB e altri MaaS operators selezionati attraverso manifestazione di interesse
- ✓ **Operatori di trasporto**: Elencati al capitolo 2.2, fra cui AMTAB

Il **Comune di Bari** rappresenta invece il soggetto che **coordina** le **politiche pubbliche di mobilità** in grado di abilitare un cambiamento nello scenario di mobilità.

I principali **benefici** di questo scenario sono:

- ✓ Perseguimento *obiettivi sociali* e di *sostenibilità*, incentivando nuovi servizi di mobilità;
- ✓ *Tutela della concorrenza* e mitigazione di possibili conflitti tra gli operatori;
- ✓ Garanzia di servizi inclusivi ed accessibili a tutti senza alcuna discriminazione;
- ✓ Promozione dello sviluppo di servizi di mobilità innovativi ed al contempo garanzia per il trasporto pubblico locale;
- ✓ Ottimizzazione della distribuzione delle risorse pubbliche per i trasporti e attrazione di nuove risorse.

L'attuazione e la gestione del Progetto MaaS for Italy all'interno del Comune di Bari sarà assicurata da una *governance trasversale* con un coinvolgimento di differenti attori.

Il coordinamento centrale sarà svolto dal Comune di Bari che assumerà quindi il compito di coordinare, monitorare e controllare lo stato di avanzamento delle differenti fasi progettuali.

Per garantire un coordinamento efficace tra i diversi attori saranno organizzate delle riunioni periodiche con l'ulteriore fine di garantire omogeneità delle procedure, integrazione tra le fasi progettuali e monitoraggio periodico del loro andamento.

Rispetto al contesto complessivo del progetto MaaS4Italy, tenendo conto della valenza nazionale che ricopre, la *governance* del progetto di Bari collaborerà a stretto contatto con i gruppi di lavoro nazionali dedicati ai diversi temi (Tavolo Sperimentazioni e Tavolo tecnico DS&SRF) fondamentali per la buona riuscita del progetto (vedi WP2.1 e W4.1)

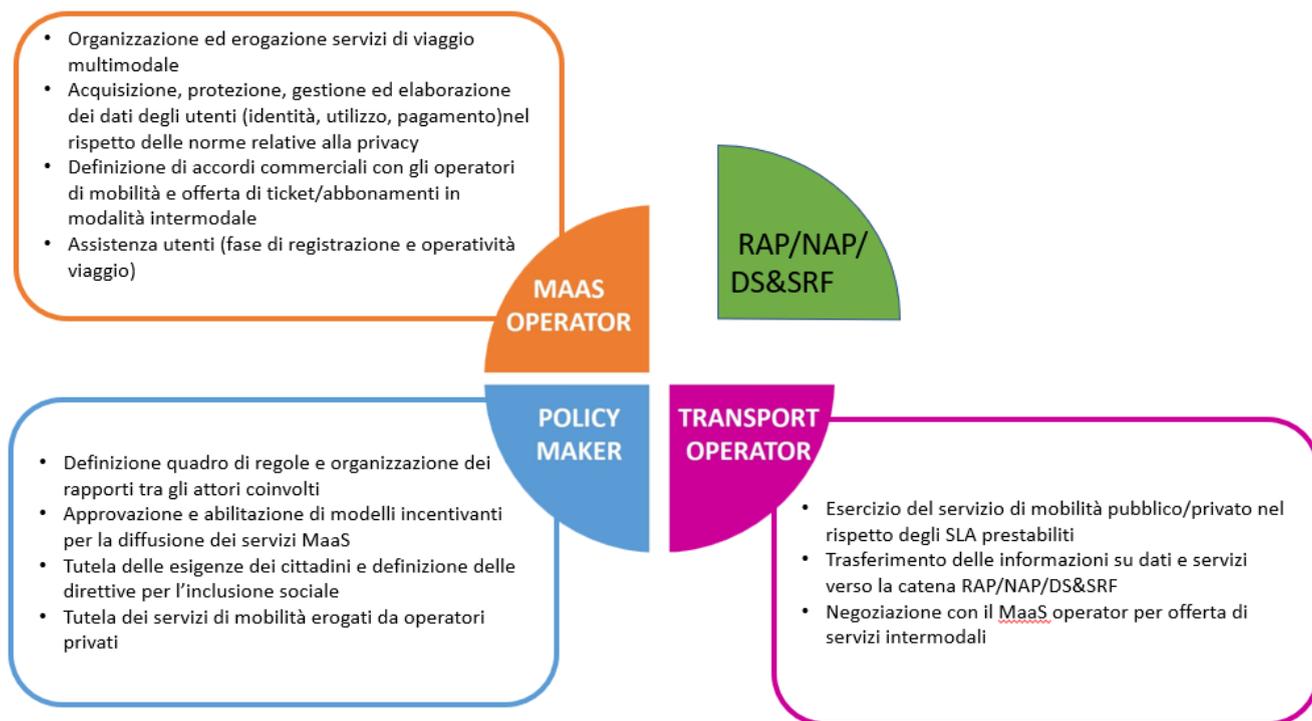


Figura 3 – Sintesi Principali Attività per ciascun Ruolo

2. Strumenti e modalità di monitoraggio e controllo interno del progetto

Efficienza ed Efficacia caratterizzeranno il sistema di Project Management del Comune di Bari per la realizzazione del Progetto, per assicurare il raggiungimento degli obiettivi definiti nel pieno rispetto dei vincoli temporali, economico-finanziari e procedurali.

Verrà individuato un **team altamente qualificato** a supporto del RUP che aiuti a gestire la complessità insita del progetto incluso l'ampio partenariato. Saranno adottate le tecniche del **Project Management Agile**, caratterizzato da *sprint*, lavoro a stretto contatto tra tecnici e stakeholder, regolare ridefinizione delle priorità di lavoro, ma soprattutto approccio flessibile e rapido nell'indirizzare i cambiamenti, oltre agli strumenti standard: WBS, OBS, Gantt, Contingency Plan.

La **pianificazione di dettaglio** verrà affiancata da un continuo monitoraggio e valutazione secondo il ciclo **PDCA** per assicurare il raggiungimento dei goal.

La comunicazione interna ed esterna sarà fondamentale e attentamente curata, e a tale scopo verranno definiti e adottati strumenti cloud e di messaggistica istantanea insieme a canali più tradizionali.

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 del sistema MaaS di Bari. 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.

A questo proposito, sono state coinvolte tutte le Università e gli Enti di Ricerca operanti nel territorio di riferimento, che parteciperanno ai tavoli di governance, alle azioni di sperimentazione, di monitoraggio e valutazione per analizzare in modo complessivo i risultati del progetto anche attraverso analisi ex-ante ed ex-post, in linea con quanto stabilito nei Gruppi di lavoro relativi (vedi WP A.4.4.2)

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 funzione di PMO interne ed esterne per mantenere l'efficienza del progetto.

Particolare attenzione verrà dedicata alla stesura del rapporto finale delle sperimentazioni (vedi WP5.5), che prenderà in considerazione i risultati delle sperimentazioni incluse le attività propedeutiche alla sperimentazione, adozione e interfacciamento efficace con il Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF). Nella stesura di tale rapporto la città si farà carico di coinvolgere gli attori del progetto e di tenere in conto le indicazioni del Ministero.

3. Rispetto dei PRINCIPI TRASVERSALI

La parola chiave del MaaS di Bari è **sostenibilità**: economica, ambientale e socioculturale. I trasporti contribuiscono significativamente ai cambiamenti climatici, all'inquinamento atmosferico e acustico, e le infrastrutture di trasporto hanno un grave impatto paesaggistico e sulla vivibilità urbana. Al contempo, il Libro Bianco della Mobilità stabilisce che la libertà individuale deve intrecciarsi con quella collettiva per raggiungere l'obiettivo della sostenibilità, e per questo Bari sta perseguendo una politica di innovazione di un settore prettamente tradizionale come quello dei trasporti, per offrire agli utenti una customer experience di mobilità come servizio, agile, sicura, su misura e digitale per andare incontro alle nuove esigenze degli utenti che richiedono servizi sempre più innovativi, flessibili, veloci, convenienti e green.

Le misure che verranno adottate concorrono concretamente alla transizione ecologica e, in nessun caso, violeranno il principio del Do No Significant Harm (DNSH), ossia non arrecheranno un danno significativo all'ambiente, in perfetta sinergia con gli obiettivi specifici definiti nel PNRR.

4. Piano progettuale di dettaglio

Descrizione della struttura del progetto, descrizione dei contenuti delle fasi/WP in cui lo stesso è articolato e delle sottostanti attività, individuazione (se del caso) dei soggetti responsabili di ogni fase.

A seguito del completamento dell'attività di sottoscrizione della convenzione fra il Ministero ed il Comune di Bari, prevista in novembre, e del relativo consolidamento degli obiettivi iniziali, le macro-attività previste sono:

Macro Attività	Descrizione	Soggetti coinvolti	Tempistiche
Individuazione MaaS Operators	Bando per manifestazione di interesse, valutazione, selezione, accordo Maas Operators – Comune di Bari	Comune di Bari, MaaS Operators candidati	Maggio 2023 – Luglio 2023
Integrazione con DS&SRF	Progettazione, sviluppo, operation integrazione DS&SRF	Comune di Bari, operatori TPL, Ministero, MaaS Operator	Maggio 2023 – Dicembre 2023
Gestione Campagna di lancio	Progettazione, incentivi, media, comunicazione	Comune di Bari	Settembre 2023 – Dicembre 2023
Gestione Sperimentazione	Piani, Supporto a Maas operators, Incentivi, Individuazione utenti	Comune di Bari, MaaS Operators, Utenti, Università	Maggio 2023- Giugno 2024
Monitoraggio Sperimentazione	Acquisizione dati, KPI, reporting, Customer Satisfaction Survey	Comune di Bari, Ministero, MaaS Operators, Utenti	Luglio 2023 - Giugno 2024
Adeguamento ed Estensione sperimentazione	Integrazione evoluzioni DS&SRF, Estensione geografica, estensione modi di trasporto	Comune di Bari, MaaS Operators	Giugno 2024 – Giugno 2026
Supporto città Follower	trasferimento know how, condivisione specifiche, riuso	Comune di Bari, 7 territori follower	Febbraio 2024 - Giugno 2026
Digitalizzazione TPL	Beni strumentali, abilitazione servizi MaaS	Comune di Bari, TPL	Maggio 2023 Dicembre 2023

Si riporta nel seguito la descrizione di dettaglio dei WP proposti.

WP1 Individuazione MaaS Operators

- WP1.1 Stesura e pubblicazione bando per manifestazione di interesse
 - A1.1.1 Definizione requisiti e Stesura bando
 - A1.1.2 Delibera di giunta
 - A1.1.3 Pubblicazione bando
- WP1.2 Valutazione candidati e selezione
 - A1.2.1 Nomina commissione
 - A1.2.2 Valutazione e selezione candidati
- WP1.3 Firma accordo fra MaaS Operators selezionati e Comune di Bari

WP2 Integrazione con il Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF)

- WP2.1 Partecipazione a gruppi di lavoro
- WP2.2 Specifiche di dettaglio per integrazione con il DS&SRF
 - A2.2.1 Condivisione specifiche DS&SRF (Gdl DTD-MIT)
 - A2.2.2 Progettazione integrazione DS&SRF
- WP2.3 Sviluppo e implementazione di software specifici, necessari all'integrazione
 - A2.3.1 Esposizione sul DS&SRF dei servizi locali sviluppati
 - A2.3.2 Pubblicazione Informazioni statiche
 - A2.3.3 Pubblicazione Informazioni dinamiche
 - A2.3.4 pubblicazione accordi attivi con operatori di trasporto e accesso ai relativi servizi da parte dei MaaS Operators
 - A2.3.5 Registrazione dei viaggi da parte dei maas operator sul DS&SRF
 - A2.3.6 Condivisione tariffe e regole tariffarie
 - A2.3.7 Accesso a viaggi consolidati e non
- WP2.4 Realizzazione dei test di sistema e approvazione
 - A2.4.1 Data Driven Test design (casi d'uso)
 - A2.4.2 Supporto a esecuzione test su DS&SRF
- WP2.5 Esercizio

WP3 Gestione Campagna di lancio

- WP3.1 Progettazione campagna di lancio
 - A3.1.1 Ideazione campagna promozionale
 - A3.1.2 Definizioni canali e palinsesto in relazione a utenti target
- WP3.2 Realizzazione

WP4 Gestione Sperimentazione

- WP4.1 Partecipazione a gruppi di lavoro
- WP4.2 Definizione finale organi componenti gruppo di lavoro e coordinamento

- WP4.3 Selezione utenti target
 - A4.3.0 Indagine per l'analisi del target di utenti
 - A4.3.1 Definizione utenti target e consolidamento modalità di coinvolgimento
 - A4.3.2 Valutazione opportunità di inserimento "Mystery client"
 - A4.3.3 Selezione utenti target
 - A4.3.4 Selezione bundle di servizi utili ai fini valutazione impatti
- WP4.4 Consolidamento piani di sperimentazione
 - A4.4.1 Modelli di business alternativi, premialità e "serious gaming"
 - A4.4.2 Metodi diretti e indiretti per la valutazione degli impatti e analisi ex-ante ed ex-post
- WP4.5 Interazione continuativa con MaaS Operators
- WP4.6 Conduzione

WP5 Monitoraggio Sperimentazione

- WP5.1 Acquisizione dati
 - A5.1.1 Individuazione dati da acquisire secondi KPI stabiliti
 - A5.1.2 Predisposizione flussi informativi e archiviazione
- WP5.2 dashboard KPI
 - A5.2.1 Predisposizione apposita dashboard
 - A5.2.3 Test dashboard
- WP5.3 Reporting
 - A5.3.1 Analisi in itinere
 - A5.3.2 Analisi ex post
- WP5.4 Customer Satisfaction Survey
 - A5.4.1 Elaborazione questionario e modalità di somministrazione
 - A5.4.2 Coordinamento con enti di ricerca
- WP5.5 Elaborazione rapporto per milestones PNRR

WP6 Adeguamento ed Estensione sperimentazione

- WP6.1 Estensione modi di trasporto
- WP6.2 Adeguamento a evoluzione DS&SRF
- WP6.3 Estensione Area sperimentazione

WP7 Supporto città Follower

- WP7.1 Documentazione per trasferimento know how
- WP7.2 Incontri per condivisione specifiche

WP8 Digitalizzazione TPL

- WP8.1 Digitalizzazione TPL
 - A8.1.1 Attività di integrazione sull'esistente
 - A8.1.2 Digitalizzazione dei pagamenti

- o A8.1.3 Condivisione dati di Localizzazione in tempo reale

4.1 WP8 Digitalizzazione TPL

In relazione alle attività precedentemente indicati nel WP8, si riportano nel seguito i principali capitoli di spesa per l'utilizzo dei fondi per la digitalizzazione TPL:

- Aggiornamento SW AVM per la sua integrazione nell'architettura prevista dal progetto MaaS for Italy
- Nuova sensoristica di bordo per migliorare il monitoraggio e il rilevamento presenze di passeggeri ai fini sperimentazione MaaS for Italy
- Integrazione di sistema di pagamento dematerializzato

5. Articolazione temporale del Progetto

M&T dell'investimento/subinvestimento

*GANTT in relazione con M&T
(Vedi Pdf allegato)*

6. Costi del progetto

Articolazione dei costi del progetto (ad un livello appropriato alla complessità dello stesso).

La seguente tabella riporta i costi del progetto in relazione ai WP precedentemente riportati e alla loro articolazione su base annuale

Voce di costo			Importo totale (€)	2022	2023	2024	2025	2026
Spese per la conduzione e realizzazione delle sperimentazioni	Avvio sperimentazioni (es. incentivi diretti alla domanda degli utenti, etc..)	WP4 WP1	990.000,00 €		540.000 €.	250.000,00 €	100.000 €.	100.000 €
	Spese coerenti con i costi necessari alla realizzazione delle sperimentazioni, alla valutazione degli impatti e all'analisi dei risultati	WP4 WP5 WP6	800.000,00 €		450.000,0 €	200.000,00 €	75.000,00 €	75.000,00 €
Spese per la conduzione e del progetto	Spese per la promozione del progetto, animazione e gestione della comunicazione	WP3 WP4	180.000,00 €		120.000,0 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €
Spese per l'integrazione con il Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF)	Spese per la progettazione, lo sviluppo e l'implementazione di software specifici, necessari all'integrazione con la piattaforma nazionale di Data Sharing & Service Repository Facilities (DS&SRF)	WP2 WP4 WP6	250.000,00 €		170.000,0 €	40.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €
	Spese per l'acquisizione di software necessari all'integrazione con la piattaforma nazionale di Data Sharing and Service Repository Facilities	WP2	50.000,00 €		50.000,00 €			
Spese per supporto alle città follower		WP7	50.000,00 € ¹			20.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €

¹ Le attività di passaggio competenze, l'affiancamento e il supporto all'organizzazione e gestione della sperimentazione comprendono anche il riuso di quanto sviluppato per MaaS4Italy, ove possibile

Spese per il reclutamento del personale specificamente destinato alla realizzazione del progetto		WP5						
		WP4	180.000,00 €		100.000,00 €	40.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €
		WP6						
		WP7						

Spese per la digitalizzazione del TPL	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. (Nota 1)	WP8	800.000,00 €		800.000,00 €			
			Totale	3.300.000,00€.	Totale importi (anno 2023)	Totale importi (anno 2024)	Totale importi (anno 2025)	Totale importi (anno 2026)
					2.230.000,00 €	570.000,00€.	250.000,00€.	250.000,00€.

Tabella 1 – Costi del progetto MaaS4Italy Bari

Nota 1: Per un maggior dettaglio della spesa vedi WP8. Le aziende beneficiarie di tale finanziamento saranno:

- Amtab 650.000,00 € per completare la digitalizzazione dell'operatore di mobilità cittadino in funzione di integrazione col MAAS
- Cotrap 150.000, 00 €. euro per le attività di integrazione dei vari consorziati al RAP.

7. Interrelazione con altri interventi del PNRR

Indicare integrazione e complementarità con altri interventi finanziati I PNRR e/o da altre risorse

Lo sviluppo dell'ecosistema MaaS non prevede l'utilizzo di altri fondi provenienti dal PNRR, così come descritto in narrativa al cap.2.2.1. Nel capitolo indicato si descrive, infatti, il progetto MUVT 2.0, a valere sui fondi PON METRO 14-20, che prevede la progettazione e la realizzazione di servizi di raccolta dati dagli operatori di trasporto e della mobilità e loro condivisione nell'area metropolitana di Bari, secondo standard analoghi a quelli richiesti dal MIT ai fini RAP/NAP/DS&SRF.

