CONVENZIONE

RELATIVA AL FINANZIAMENTO CONCESSO DAL DIPARTIMENTO PER LA TRASFORMAZIONE DIGITALE PER IL PROGETTO "MAAS4ABRUZZO"- CUP: C69B23000270006 - AVVISO PUBBLICO PER LA PRESENTAZIONE DI PROPOSTE D'INTERVENTO A VALERE SUL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA - MISSIONE 1 - COMPONENTE 1- SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. "MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY" - MAAS4ITALY - 7 TERRITORI FINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA - NextGenerationEU

VISTO

a) Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i Regolamenti (UE) n. 1296/2013, n. 1301/2013, n. 1303/2013, n. 1304/2013, n. 1309/2013, n. 1316/2013, n. 223/2014, n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 e, in particolare, l'art. 61 del citato Regolamento (UE,Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018 che al comma 3 precisa: "esiste un conflitto d'interessi quando l'esercizio imparziale e obiettivo delle funzioni di un agente finanziario o di un'altra persona" che partecipa all'esecuzione del bilancio "è compromesso da motivi familiari, affettivi, da affinità politica o nazionale, da interesse economico o da qualsiasi altro interesse personale diretto o indiretto".
b) Regolamento (UE) 2021/241, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza e, in particolare, l'art. art. 22, co. 1 del citato Regolamento (UE) 2021/241 rubricato "Tutela degli interessi finanziari dell'Unione" secondo il quale gli Stati membri, in qualità di beneficiari o mutuatari di fondi a titolo dello stesso, "adottano tutte le opportune misure per tutelare gli interessi finanziari dell'Unione e per garantire che l'utilizzo dei fondi in relazione alle misure sostenute dal dispositivo sia conforme al diritto dell'Unione e nazionale applicabile, in particolare per quanto riguarda la prevenzione, l'individuazione e la rettifica delle frodi, dei casi di corruzione e dei conflitti di interessi. A tal fine, gli Stati membri prevedono un sistema di controllo interno efficace ed efficiente nonché provvedono al recupero degli importi erroneamente versati o utilizzati in modo non corretto. Gli Stati membri possono fare affidamento sui loro normali sistemi nazionali di gestione del bilancio."
c) Art. 325 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.
d) Convenzione del Consiglio dell'Unione europea del 26 luglio 1995 relativa alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee.
e) Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio, notificata all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21, del 14 luglio 2021.
f) Articolo 17 del Regolamento UE 2020/852 che definisce gli obiettivi ambientali, tra cui il principio di non arrecare un danno significativo (DNSH, "Do no significant harm") e la Comunicazione della Commissione UE 2021/C 58/01 recante «Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" a norma del Regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza».
g) Regolamento 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021, recante le

disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti.

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

delle risorse in favore di ciascuna Amministrazione titolare degli investimenti del PNRR e corrispondenti milestone e target.

x) Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 23 febbraio 2023, recante "Modifiche alla tabella A allegata al decreto 6 agosto 2021, recante «Assegnazione delle risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e ripartizione di traguardi e obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione».

y) Articolo 1, comma 1042, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 ai sensi del quale con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le procedure amministrativo-contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037.

z) Articolo 1, comma 1043, secondo periodo della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del Next Generation EU, il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico.

aa) Articolo 1, comma 1044 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità di rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativi a ciascun progetto, da rendere disponibili in formato elaborabile, con particolare riferimento ai costi programmati, agli obiettivi perseguiti, alla spesa sostenuta alle ricadute sui territori che ne beneficiano, ai soggetti attuatori, ai tempi di realizzazione previsti ed effettivi, agli indicatori di realizzazione e di risultato, nonché a ogni altro elemento utile per l'analisi e la valutazione degli interventi.

bb) Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali".

cc) Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 settembre 2021 che definisce le modalità, le tempistiche e gli strumenti per la rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativa a ciascun progetto finanziato nell'ambito del PNRR, nonché dei milestone e target degli investimenti e delle riforme e di tutti gli ulteriori elementi informativi previsti nel Piano necessari per la rendicontazione alla Commissione Europea.

dd) Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 ottobre 2021 che definisce procedure amministrativo contabili in ordine alla gestione del Fondo di rotazione, al flusso degli accrediti, alle richieste di pagamento, alle modalità di rendicontazione per l'attuazione dell'iniziativa Next Generation EU Italia.

ee) Decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173 "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", convertito, con modificazioni, in legge 16 dicembre 2022, n. 204.

ff) Legge 30 dicembre 2023, n. 213 recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026";

gg) Circolare del 14 ottobre 2021, n. 21 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR, recante "Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR".

hh) Circolare del 29 ottobre 2021, n. 25 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR recante "Rilevazione periodica avvisi, bandi e altre procedure di attivazione degli investimenti".

ii) Circolare del Ministero dell'economia e delle finanze 14 dicembre 2021, n. 31, avente ad oggetto

"Rendicontazione PNRR al 31.12.2021 - Trasmissione dichiarazione di gestione e check-list relativa a milestone e target".

jj) Circolare del 30 dicembre 2021, n. 32 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR recante "Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente".

kk) Circolare del 31 dicembre 2021, n. 33 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) recante "Nota di chiarimento sulla Circolare del 14 ottobre 2021, n. 21 - Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR – Addizionalità, finanziamento complementare e obbligo di assenza del c.d. doppio finanziamento".

ll) Circolare del 18 gennaio 2022, n. 4 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR recante "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - art. 1 comma 1 del decreto-legge n. 80 del 2021- indicazioni attuative".

mm) Circolare del 24 gennaio 2022, n. 6 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato – recante "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Servizi di assistenza tecnica per le Amministrazioni titolari di interventi e soggetti attuatori del PNRR".

nn) Circolare del 10 febbraio 2022, n. 9 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato – recante "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Trasmissione delle Istruzioni tecniche per la redazione dei sistemi di gestione e controllo delle amministrazioni centrali titolari di interventi del PNRR".

oo) Circolare del 29 aprile 2022, n. 21 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante "Chiarimenti in relazione al riferimento alla disciplina nazionale in materia di contratti pubblici richiamata nei dispositivi attuativi relativi agli interventi PNRR e PNC".

pp) Circolare del 21 giugno 2022, n. 27 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Monitoraggio delle misure del PNRR".

qq) Circolare del 4 luglio 2022, n. 28 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante "Controllo di regolarità amministrativa e contabile dei rendiconti di contabilità ordinaria e di contabilità speciale. Controllo di regolarità amministrativa e contabile sugli atti di gestione delle risorse del PNRR - prime indicazioni operative".

rr) Circolare del 26 luglio 2022, n. 29 del Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante "Modalità di erogazione delle risorse PNRR".

ss) Circolare dell'11 agosto 2022 n. 30 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato recante: "Circolare delle procedure di controllo e rendicontazione delle misure del PNRR".

tt) Circolare del 13 ottobre 2022 n. 33 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Aggiornamento Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente (cd. DNSH)".

uu) Circolare del 17 ottobre 2022, n. 34 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Linee guida metodologiche per la rendicontazione degli indicatori comuni per il Piano nazionale di ripresa e resilienza".

vv) Circolare del 2 gennaio 2023, n. 1 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Controllo preventivo di regolarità amministrativa e contabile di cui al decreto legislativo 30 giugno 2011,

n. 123. Precisazioni relative anche al controllo degli atti di gestione delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza".

ww) Circolare del 13 marzo 2023, n. 10 della Ragioneria Generale dello Stato recante "Interventi PNRR. Ulteriori indicazioni operative per il controllo preventivo e il controllo dei rendiconti delle Contabilità Speciali PNRR aperte presso la Tesoreria dello Stato".

xx) Circolare del 22 marzo 2023 n. 11 della Ragioneria Generale dello Stato recante: "Registro Integrato dei Controlli PNRR - Sezione controlli milestone e target".

yy) Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 14 aprile 2023 n. 16 recante "Integrazione delle Linee Guida per lo svolgimento delle attività di controllo e rendicontazione delle Misure PNRR di competenza delle Amministrazioni centrali e dei Soggetti Attuatori";

zz) Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 15 settembre 2023 n. 27 recante "Integrazione delle Linee Guida per lo svolgimento delle attività di controllo e rendicontazione delle Misure PNRR di competenza delle Amministrazioni centrali e dei Soggetti Attuatori. Adozione dell'Appendice tematica Rilevazione delle titolarità effettive ex art. 22 par. 2 lett. d) Reg. (UE) 2021/241 e comunicazione alla UIF di operazioni sospette da parte della Pubblica amministrazione ex art. 10, d.lgs. 231/2007";

aaa) Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 22 dicembre 2023 n. 35 recante "Strategia generale antifrode per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - versione 2.0";

bbb) "Linee guida per i Soggetti Attuatori della Misura 1.4.6. "Mobility As A Service for Italy" Missione 1 – Componente 1 del PNRR Finanziato dall'Unione europea - NEXTGENERATIONEU", approvate con Decreto del Coordinatore dell'Unità di Missione n. 9/2022-PNRR del 29/12/2022.

ccc) Strategia generale Antifrode per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Settembre 2022) elaborata dalla Ragioneria Generale dello Stato.

ddd) Manuale di attuazione della Politica antifrode - all. 36 del Sistema di gestione e controllo dell'Unità di Missione PNRR - approvato con decreto del Coordinatore il 12 agosto 2022.

eee) Circolare del 15 giugno 2022, n. 1 dell'Unità di Missione PNRR recante "Politica per il contrasto alle frodi e alla corruzione e per prevenire i rischi di conflitti di interesse e di doppio finanziamento".

fff) Circolare del 23 settembre 2022, n. 2 dell'Unità di Missione PNRR recante" Tutela della sana gestione finanziaria –Indicazioni ai fini dell'attuazione degli interventi".

ggg) Circolare del 28 dicembre 2022, n. 3 dell'Unità di Missione PNRR recante "Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR".

hhh) Circolare n. 4 del 28 dicembre 2022 dell'Unità di Missione "Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR".

iii) Circolare n. 5 del 18 ottobre 2023 dell'Unità di Missione "Ulteriori indicazioni ai fini della rilevazione dei titolari effettivi".

jjj) Circolare dell'Unità di Missione n. 6 dell'11 dicembre 2023 "Prossime scadenze per la valorizzazione degli Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR da parte dei Soggetti Attuatori".

kkk) Decreto-legge n. 36 del 30 aprile 2022, convertito con modificazioni dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, recante "Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)".

lll) Decreto-legge n. 13 del 24 febbraio 2023 recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari

al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune" convertito con modificazioni dalla legge n. 41 del 21 aprile 2023.

mmm) Regolamento (CE) 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70;

nnn) Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale.

ooo) Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale" e in particolare l'articolo 41, comma 1, che modifica l'art.11 della legge 16 gennaio 2003, n.3, istitutiva del CUP, prevedendo che "Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti d'investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso".

ppp) Legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" e, in particolare, l'articolo 11, comma 2-bis, ai sensi del quale "Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso.

qqq) Delibera del CIPE n. 63 del 26 novembre 2020 che introduce la normativa attuativa della riforma del CUP.

rrr) Articolo 25, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito con modificazioni dalla L. 23 giugno 2014, n. 89, che, al fine di assicurare l'effettiva tracciabilità dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni prevede l'apposizione del codice identificativo di gara (CIG) e del Codice unico di Progetto (CUP) nelle fatture elettroniche ricevute.

sss) Regolamento generale UE sulla protezione dei dati 2016/679 del Parlamento europeo del Consiglio del 27 aprile 2016 e ss.mm.ii.

ttt) Decreto del Segretario Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri 9 luglio 2014 "Procedura di segnalazione di illeciti o di irregolarità'. disciplina della tutela del dipendente pubblico che segnala illeciti" (c.d. whistleblower).

uuu) Codice di comportamento e di tutela della dignità e dell'etica dei dirigenti e dei dipendenti della Presidenza del Consiglio dei Ministri 16 settembre 2014.

vvv) Accordo di collaborazione ex art. 15 legge 7 agosto 1990, n. 241, sottoscritto tra il Dipartimento per la trasformazione digitale e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 11 novembre 2021, che concerne la collaborazione delle Parti ai seguenti fini:

- definizione e articolazione delle specifiche tecniche dei contenuti delle proposte progettuali previste dai dispositivi di attuazione del Sub-investimento 1.4.6;
- collaborazione nella definizione del dettaglio dei criteri di selezione degli interventi;
- collaborazione nelle attività di valutazione e selezione delle proposte progettuali;
- collaborazione nell'indirizzo, nella sorveglianza e nel seguito delle sperimentazioni;
- collaborazione nella gestione e monitoraggio delle sperimentazioni;
- collaborazione nella valutazione delle sperimentazioni e nel trarre conseguenze per eventuali aggiornamenti normativi;
- collaborazione nel definire le azioni attuative e di riforma normativa, necessarie alla corretta,

efficace e tempestiva attuazione del Sub-investimento 1.4.6.

VISTO ALTRESI'

a) il decreto n. 58/2023-PNRR del 12 aprile 2023 del Capo del Dipartimento della trasformazione digitale di approvazionedell'Avviso pubblico per la presentazione di Proposte di intervento a valere su PNRR -MISSIONE 1 - COMPONENTE 1 Sub-investimento 1.4.6. "Mobility As A Service for Italy" - MAAS4ITALY - 7 TERRITORI", pubblicato il 14 aprile 2023 sul sito https:/ innovazione.gov.it;

b) la ricezione delle proposte progettuali (Scheda Progetto) complete della strategia e degli obiettivi di intervento, delle informazioni identificative al momento disponibili, delle informazioni anagrafiche inerenti al Soggetto attuatore, dei budget previsionali e relative tipologie di costi previsti, dei risultati attesi, e dei relativi tempi di realizzazione, nonché del cronoprogramma di attuazione e spesa dei singoli progetti;

c) il decreto n. 140/2023-PNRR del 12 settembre 2023 di approvazione della graduatoria provvisoria relativa ai soggetti attuatori ammessi al finanziamento a valere sul predetto Avviso, pubblicato il 13 settembre 2023 sul sito del Dipartimento;

d) Il decreto n. 150/2023 - PNRR del 28 settembre 2023 di approvazione della graduatoria definitiva relativa al predetto Avviso con il quale la Regione Abruzzo, Soggetto Attuatore del Progetto "MAAS4BABRUZZO", è stato ammesso al finanziamento a valere sull'Avviso predetto, pubblicato il 28 settembre 2023 sul sito del Dipartimento;

e) la nota prot. n. DTD_PNRR-0003300-P-02/10/2023 di trasmissione degli atti della procedura al Comitato tecnico di cui all'Accordo DTD - MIT, per gli adempimenti previsti dall'art. 10, comma 10, dell'Avviso pubblico;

f) il percorso negoziale avviato ai sensi del citato art. 10, comma 10, dell'Avviso pubblico tra il Comitato Tecnico di cui all'Accordo DTD-MIT e i Soggetti ammessi al finanziamento, volto all'introduzione di eventuali contenuti ed elementi migliorativi delle proposte selezionate, sulla scorta di quanto indicato dalla Commissione di valutazione, non comportanti modifiche sostanziali o di elementi che sono stati oggetto di attribuzione di punteggi;

g) il verbale del Comitato Tecnico del 18 dicembre 2023 con il quale è stato approvato, ai sensi dell'art. 3, comma 8, lett. i) dell'Accordo DTD-MIT, il Piano Operativo della Regione Abruzzo, per un importo totale pari ad euro 2.300.000,00 (duemilionitrecentomila/00) per il progetto "MaaS4Abruzzo";

h) la nota del Responsabile del procedimento del 21 dicembre 2023 con la quale si richiede alla Regione Abruzzo la trasmissione della versione definitiva del Piano Operativo ai sensi dell'art. 11 dell'Avviso;

i) la nota del 22 dicembre 2023 con cui la Regione Abruzzo ha trasmesso formalmente il Piano Operativo del progetto "MaaS4Abruzzo" relativo all'Avviso pubblico "MAAS4ITALY - 7 TERRITORI", a valere sulla Misura 1.4, sub-investimento 1.4.6. - Mobility as a Service for Italy della Missione 1 – Componente 1 del PNRR;

l) il decreto n. 2/2024- PNRR dell'11 gennaio 2024 del Capo del Dipartimento per la trasformazione digitale dott. Angelo Borrelli, con cui è stata delegata alla firma della Convenzione la dott.ssa Cecilia Rosica, Coordinatore dell'Unità di Missione del Dipartimento per la trasformazione digitale;

m) la nota del 25 gennaio 2024 con cui la Regione Abruzzo ha trasmesso formalmente l'aggiornamento del Piano Operativo del progetto "MaaS4Abruzzo" relativo all'Avviso pubblico "MAAS4ITALY - 7

TERRITORI", a valere sulla Misura 1.4, sub-investimento 1.4.6. - Mobility as a Service for Italy della Missione 1 – Componente 1 del PNRR;

CONSIDERATA

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

TUTTO CIO' PREMESSO E RITENUTO

TRA

la **Presidenza del Consiglio dei ministri, Dipartimento per la trasformazione digitale** (di seguito anche "Dipartimento"), con sede in Roma, Largo Pietro Brazzà, n.86, C.F.: 80188230587, in persona della dott.ssa Cecilia Rosica, Coordinatore dell'Unità di Missione PNRR del Dipartimento per la trasformazione digitale, giusta delega alla firma della presente Convenzione con decreto n. 213/2023 - PNRR del 21 dicembre 2023 del Capo del Dipartimento per la trasformazione digitale, dott. Angelo Borrelli;

E

la **Regione Abruzzo** (di seguito Soggetto Attuatore) con sede in Via Leonardo da Vinci n. 6, C.F. 80003170661, in persona del Dott. Giovanni Marchese, Dirigente del Servizio Trasporto Pubblico (DPE005) del Dipartimento Infrastrutture e Trasporti (DPE) della Regione Abruzzo, in qualità di legale rappresentante, giusti poteri di firma con deliberazione della Giunta regionale n. 103 del 15 febbraio 2024;

nel prosieguo indicati anche come "Parti",

SI CONVIENE QUANTO SEGUE

Art. 1
Oggetto

1. La presente Convenzione disciplina i rapporti tra le Parti per la realizzazione del progetto "MaaS4Abruzzo", nell'ambito della realizzazione degli obiettivi previsti dalla Misura 1.4.6 della Missione 1 - Componente 1 del PNRR.
2. La presente Convenzione definisce inoltre gli obblighi delle Parti, le procedure di rendicontazione e pagamento.

Art. 2
Durata del progetto

1. Le attività, indicate dettagliatamente nel progetto allegato, dovranno essere avviate secondo quanto previsto dall'art. 7 dell'Avviso.
2. Il progetto dovrà essere portato materialmente a termine e completato entro la data indicata nella scheda progetto, ovvero nella diversa data eventualmente concordata tra le Parti nel contesto della definizione di eventuali variazioni in conformità con le disposizioni di cui all'art. 7, del presente Atto.

Art. 3
Obblighi del soggetto attuatore

1. Il Soggetto Attuatore è obbligato a:
   a) assicurare il rispetto di tutte le disposizioni previste dalla normativa comunitaria e nazionale, con particolare riferimento a quanto previsto dal Regolamento (UE) 2021/241 e dal decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021, come modificato dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;
   b) assicurare l'adozione di misure adeguate volte a rispettare il principio di sana gestione finanziaria secondo quanto disciplinato nel Regolamento finanziario (UE, Euratom) 2018/1046 e nell'art.22 del Regolamento (UE) 2021/241, in particolare in materia di prevenzione dei conflitti di interessi, delle frodi, della corruzione e di raccolta dei dati sul titolare effettivo e di recupero e restituzione dei fondi che sono stati indebitamente assegnati;
   c) rispettare il principio di non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali, ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852;
   d) rispettare gli ulteriori principi trasversali previsti dal PNRR quali, tra l'altro, il principio del contributo all'obiettivo climatico e digitale (c.d. tagging), ove previsto, e l'obbligo di protezione e valorizzazione dei giovani;
   e) rispettare il principio di parità di genere in relazione agli articoli 2, 3, paragrafo 3, del TUE, 8, 10, 19 e 157 del TFUE, e 21 e 23 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea;
   f) adottare proprie procedure interne, assicurando la conformità ai regolamenti europei e a quanto indicato dal Dipartimento;
   g) dare piena attuazione al progetto così come illustrato nella scheda progetto, garantendo l'avvio tempestivo delle attività progettuali per non incorrere in ritardi attuativi e concludere il progetto nella forma, nei modi e nei tempi previsti, nel rispetto della tempistica prevista dal relativo cronoprogramma di progetto e di sottoporre al Dipartimento le eventuali modifiche al progetto;
   h) individuare eventuali fattori che possano determinare ritardi che incidano in maniera considerevole sulla tempistica attuativa e di spesa, definita nel cronoprogramma, relazionando al Dipartimento suglistessi;
   i) garantire, nel caso in cui si faccia ricorso alle procedure di appalto, il rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente;
   j) garantire il rispetto delle disposizioni delle norme in materia di aiuti di stato ove applicabile;
   k) rispettare, in caso di ricorso diretto ad esperti esterni all'Amministrazione, la conformità alla

pertinente disciplina comunitaria e nazionale, nonché alle eventuali specifiche circolari/disciplinari che potranno essere adottati dall' Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;

l) adottare il sistema informativo indicato dal Dipartimento finalizzato a raccogliere, registrare e archiviare in formato elettronico i dati per ciascuna operazione necessari per la sorveglianza, la valutazione, la gestione finanziaria, la verifica e l'audit, tenendo conto delle indicazioni che verranno fornite dall'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;

m) riportare sul sistema informativo indicato dal Dipartimento i dati e la documentazione utile all'esecuzione dei controlli preliminari di conformità normativa sulle procedure di aggiudicazione da parte dall'Unità di Missione del Dipartimento, sulla base delle indicazioni fornite da quest'ultima;

n) garantire la correttezza, l'affidabilità e la congruenza dei dati di monitoraggio finanziario, fisico e procedurale, e di quelli che comprovano il conseguimento degli obiettivi dell'intervento e assicurarne l'inserimento nel sistema informativo e gestionale indicato dal Dipartimento nel rispetto delle indicazioni che saranno fornite dall'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;

o) fornire tutte le informazioni richieste relativamente alle procedure e alle verifiche in relazione alle spese rendicontate conformemente alle procedure e secondo le indicazioni fornite dall'Unità di Missione del Dipartimento;

p) garantire la conservazione della documentazione progettuale nel rispetto di quanto previsto all'art. 9 punto 4 del decreto legge 77 del 31 maggio 2021, che, nelle diverse fasi di controllo e verifica previste dal sistema di gestione e controllo del PNRR, dovranno essere messi prontamente a disposizione su richiesta dell'Amministrazione centrale titolare di intervento PNRR, dell'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR), dell'Unità di Audit, e delle competenti Autorità giudiziarie nazionali e autorizzare la Commissione, l'OLAF, la Corte dei conti e l'EPPO a esercitare i diritti di cui all'articolo 129, paragrafo 1, del regolamento finanziario;

q) facilitare le verifiche dell'Unità di Missione del Dipartimento, dell'Unità di Audit, e di altri organismi autorizzati, che verranno effettuate anche attraverso controlli in loco presso i Soggetti Attuatori pubblici delle azioni fino a cinque anni a decorrere dal 31 dicembre dell'anno in cui è effettuato l'ultimo pagamento;

r) inoltrare le richieste di pagamento all'Unità di Missione del Dipartimento con allegata la rendicontazione dettagliata delle spese e dei valori realizzati in riferimento agli indicatori associati al progetto nel periodo di riferimento per il contributo al perseguimento dei target associati alla misura PNRR di riferimento;

s) assicurare, in materia di costi per il personale, il rispetto delle disposizioni di cui all'Art. 1 del Decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, coordinato con la legge di conversione 6 agosto 2021, n. 113, recante: «Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia»;

t) partecipare, ove richiesto, alle riunioni convocate dal Dipartimento e/o dal Comitato di attuazione previsto dall'Accordo tra il Dipartimento e il MIT;

u) garantire, anche attraverso la trasmissione di relazioni periodiche sullo stato di avanzamento del progetto, che l'Unità di Missione del Dipartimento riceva tutte le informazioni necessarie, relative alle linee di attività per la trasmissione trimestrale delle informazioni sullo stato di attuazione degli interventi e sugli obiettivi conseguiti, nonché gli eventuali scostamenti rispetto

al cronoprogramma di cui all'articolo 8 del Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021;

v) contribuire al raggiungimento obiettivi iniziali, intermedi e finali associati alla Misura 1.4.6 del PNRR, assicurare il rispetto delle scadenze intermedie di cui all'art. 7 dell'Avviso e fornire, su richiesta dell'Unità di Missione del Dipartimento, le informazioni necessarie per la predisposizione di tutta la documentazione pertinente finalizzata a comprovare il conseguimento obiettivi iniziali, intermedi e finali di pertinenza inerenti l'attuazione dei progetti;

w) garantire il rispetto degli obblighi in materia di comunicazione e informazione previsti dall'art. 34 del Regolamento (UE) 2021/241 indicando nella documentazione progettuale che il progetto è finanziato nell'ambito del PNRR, con esplicito riferimento al finanziamento da parte dell'Unione europea e all'iniziativa Next Generation EU (utilizzando la frase "finanziato dall'Unione europea – Next Generation EU"), riportando nella documentazione progettuale l'emblema dell'Unione europea;

x) garantire una tempestiva diretta informazione agli organi preposti, tenendo informata l'Unità di missione del Dipartimento sull'avvio e l'andamento di eventuali procedimenti di carattere giudiziario, civile, penale o amministrativo che dovessero interessare le operazioni oggetto del progetto e comunicare le irregolarità o le frodi riscontrate a seguito delle verifiche di competenza e adottare le misure necessarie, in linea con quanto previsto dall'art. 22 del Regolamento (UE) 2021/2041;

y) assicurare, nei casi in cui per lo svolgimento delle attività previste si avvalga di propri fornitori – ferma restando la propria esclusiva responsabilità circa l'operato dei fornitori medesimi, l'osservanza, nelle relative procedure di affidamento, delle norme nazionali ed unionali in materia di appalti pubblici e di ogni altra normativa o regolamentazione prescrittiva pertinente;

z) rispettare, nel caso di utilizzo delle opzioni di costo semplificato che comportino l'adozione preventiva di una metodologia dei costi, quanto indicato nella relativa metodologia, previa approvazione da parte dell'Amministrazione responsabile;

aa) garantire l'utilizzo di un conto corrente dedicato necessario per l'erogazione dei pagamenti e l'adozione di un'apposita codificazione contabile e informatizzata per tutte le transazioni relative al progetto per assicurare la tracciabilità dell'utilizzo delle risorse del PNRR;

bb) indicare il CUP su tutti gli atti amministrativo/contabili;

2. Con riferimento all'obbligo di cui alla lett. j) di cui al precedente comma 1, fermo restando l'obbligo di assicurare ad ogni livello dell'attuazione del progetto il rispetto delle norme applicabili in materia di aiuti di stato, nel caso del contributo concesso per la digitalizzazione delle Aziende di TPL di cui all'art. 7 comma 1 lett. b) dell'Avviso, il Soggetto Attuatore:

   a) verifica che il contributo concesso non determini il caso di una sovracompensazione, ovvero che nel contratto di servizio non vengano considerati gli ammortamenti connessi con gli interventi relativi alla digitalizzazione oggetto del contributo pubblico;

   b) verifica che i costi sostenuti per i processi di digitalizzazione del servizio di TPL abbiano quale unico utilizzo quello relativo all'esercizio dei servizi di TPL cui fa riferimento il contratto di servizio;

   c) assicura che gli attivi ed i sistemi di digitalizzazione del servizio siano oggetto di vincolo di reversibilità in favore dell'amministrazione pubblica istituzionalmente competente per il servizio, ovvero in favore dei nuovi soggetti aggiudicatari del servizio, previo riscatto - se del caso - del valore residuo, determinato sulla base dei criteri stabiliti dalla misura 5, punti 9 e 10 dell'Allegato A alla deliberazione 17 Giugno 2015, n. 49, dell'Autorità di Regolazione

dei Trasporti, al nettodell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

Art.4
Obblighi in capo al Dipartimento per la Trasformazione Digitale

1. Ferma restando la responsabilità dell'attivazione degli interventi e del relativo monitoraggio, con la sottoscrizione della presente Convenzione il Dipartimento si obbliga a:

a) assicurare che le attività poste in essere dal Soggetto Attuatore siano coerenti con le indicazioni contenute nel PNRR;

b) presidiare in modo continuativo l'avanzamento del progetto e dei relativi milestone e target, vigilando costantemente su ritardi e criticità attuative, ponendo in essere le eventuali azioni correttive e assicurando la regolarità e tempestività dell'esecuzione di tutte le attività previste per l'attuazione;

c) rappresentare, attraverso l'Unità di missione istituita con DPCM 30 luglio 2021, il punto di contatto con l'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) di cui all'articolo 6 del decreto-legge 31 maggio 2021,
n. 77, per l'espletamento degli adempimenti previsti dal Regolamento (UE) 2021/241 e, in particolare, per la presentazione alla Commissione europea delle richieste di pagamento ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 2, del medesimo regolamento. La stessa provvede a supervisionare la trasmissione all'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) dei dati finanziari e di realizzazione fisica e procedurale degli investimenti e delle riforme, nonché dell'avanzamento dei relativi milestone e target, attraverso le specifiche funzionalità del Sistema informatico ReGiS di cui all'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n. 178;

d) verificare che il Soggetto Attuatore svolga una costante e completa attività di rilevazione dei dati di monitoraggio finanziario, fisico e procedurale, nonché di quelli afferenti al conseguimento di milestone e target di pertinenza dei progetti finanziati, in base alle indicazioni fornite dall'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR), compresa la raccolta dei dati sul c.d. titolare effettivo;

e) assicurare l'utilizzo del sistema di registrazione e conservazione informatizzata dei dati, istituito dal Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, ai sensi dell'articolo 1, comma 1043, della legge 31 dicembre 2020, n. 178, (Sistema informativo ReGiS) necessari alla sorveglianza, alla valutazione, alla gestione finanziaria, ai controlli amministrativo-contabili, al monitoraggio e agli audit, verificandone la corretta implementazione;

f) trasmettere all'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) i dati finanziari e di realizzazione fisica e procedurale degli investimenti e delle riforme, nonché dell'avanzamento dei relativi milestone e target, attraverso le specifiche funzionalità del Sistema informatico ReGiS di cui all'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n. 178;

g) adottare le iniziative necessarie a prevenire le frodi, i conflitti di interesse ed evitare il rischio di doppio finanziamento degli interventi, secondo le disposizioni del Regolamento (UE) 2021/241;

h) garantire l'avvio delle procedure di recupero e restituzione delle risorse indebitamente utilizzate, ovvero oggetto di frode o doppio finanziamento pubblico;

i) vigilare sull'applicazione dei principi trasversali e in particolare sul principio del tagging clima e digitale e sul principio di "non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali" di cui all'art. 17 del Regolamento (UE) 2020/852;

j) vigilare, qualora pertinenti, sull'applicazione dei principi della parità di genere, della protezione e valorizzazione dei giovani e del superamento dei divari territoriali;

k) vigilare sugli obblighi di informazione e pubblicità di cui all'art. 34 del Regolamento (UE) 2020/2021;
l) fornire tempestivamente ai Soggetti Attuatori le informazioni necessarie e pertinenti all'esecuzione dei compiti assegnati;
m) garantire il massimo e tempestivo supporto ai Soggetti Attuatori per il raggiungimento degli obiettivi prefissati e per l'adozione di tutti gli atti ritenuti necessari e rientranti nelle materie di propria competenza;
n) curare la gestione del flusso finanziario per il tramite dell'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) del Ministero dell'economia e delle finanze, impegnandosi a rendere tempestivamente disponibili le risorse finanziarie destinate all'attuazione dell'investimento in funzione della loro fruibilità;
o) elaborare le informazioni fornite dai Soggetti Attuatori ai fini della presentazione alla Commissione Europea e alla Cabina di regia del PNRR delle relazioni di attuazione periodiche e finali;
p) collaborare, alla risoluzione di eventuali problematiche o difficoltà attuative segnalate dal Soggetto Attuatore;
q) assolvere ad ogni altro onere e adempimento previsto a carico dell'Amministrazione responsabile dalla normativa comunitaria in vigore, per tutta la durata della presente Convenzione.

Art. 5
Procedura di rendicontazione della spesa e dell'avanzamento verso Milestone e Target del PNRR

1. Il Soggetto attuatore deve registrare i dati di avanzamento nel sistema informativo che sarà indicato dal Dipartimento e implementare tale sistema con la documentazione necessaria per consentire l'espletamento dei controlli amministrativo-contabili a norma dell'art. 22 del Regolamento (UE) 2021/241.
2. Il Soggetto attuatore dovrà inoltrare la richiesta di trasferimento al Dipartimento comprensiva della documentazione relativa ai pagamenti da effettuare e della documentazione che comprova gli avanzamenti relativi agli indicatori di progetto con specifico riferimento ai milestone e target del PNRR. Tale richiesta dovrà essere corredata dalla ulteriore documentazione specificatamente indicata nel successivo art.6.
3. I pagamenti da effettuare inclusi nelle domande di trasferimento del Soggetto attuatore, se afferenti a progetti estratti a campione, sono sottoposti, alle verifiche, da parte delle strutture deputate al controllonell'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 "MAAS4ABRUZZO" il Dipartimento riconosce al Soggetto attuatore l'importo massimo di euro 2.300.000,00 (duemilionitrecentomila/00) come ristoro delle speseeffettivamente sostenute per le attività svolte.

2. Successivamente alla registrazione della presente Convenzione da parte degli organi di controllo, il Soggetto Attuatore inoltra la richiesta di trasferimento delle risorse all'Unità di Missione, ad avvenuto inserimento della documentazione di spesa e della documentazione utile a comprovare l'effettiva realizzazione delle opere e/o servizi realizzati, in coerenza con gli obiettivi previsti dalla misura nel sistema informativo di cui al successivo articolo 8. L'Unità di missione del Dipartimento, verificata la corretta alimentazione del citato sistema informativo, autorizza il MEF al trasferimento delle risorse sul conto corrente n. 401 - 0031195, presso la Tesoreria provinciale dello Stato- L'Aquila.
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 secondoil modello riportato in Allegato 1 alla presente Convenzione, sono sottoscritte da parte del legale rappresentante del Soggetto Attuatore e sono corredate dalla documentazione indicata nel medesimo Allegato 1.
7. La richiesta di saldo, predisposta secondo il modello riportato in Allegato 2 alla presente Convenzione, è sottoscritta da parte del legale rappresentante del Soggetto Attuatore ed è corredata dalla documentazione indicata nel medesimo Allegato 2.
8. Il Soggetto Attuatore **è tenuto ad eseguire i pagamenti entro il termine di 30 giorni dall'accredito del contributo e, nei successivi 10 giorni, deve caricare su ReGiS tutta la documentazione a comprova dei pagamenti effettuati (mandati quietanzati) elaborando su ReGiS il Rendiconto di progetto.** Salvo casi debitamente motivati, ogni successiva richiesta di erogazione del contributo può essere inoltrata al Dipartimento soltanto qualora siano stati eseguiti i pagamenti ai fornitori relativi alle precedenti erogazioni ricevute e siano stati caricati a sistema ReGiS i relativi documenti comprovanti che le spese sono state effettivamente sostenute.

Art. 7
Variazioni del progetto

1. Il Soggetto attuatore può proporre variazioni alla scheda progetto che dovranno essere accolte con autorizzazione scritta dall'Unità di Missione del Dipartimento.
2. Il Dipartimento si riserva la facoltà di non riconoscere ovvero di non approvare spese relative a variazionidelle attività del progetto non autorizzate.
3. Il Dipartimento si riserva comunque la facoltà di apportare qualsiasi modifica al progetto che ritenga necessaria al fine del raggiungimento degli obiettivi previsti dal PNRR, previa consultazione con il Soggetto attuatore.
4. Le variazioni proposte dal Soggetto Attuatore potranno riguardare:
   a) il cronogramma dell'intervento; tali variazioni dovranno comunque rispettare i termini previsti per la conclusione degli interventi;
   b) la spesa ammissibile, in misura tale da non alterare natura, obiettivi e condizioni di attuazione

dell'operazione, ferme restando le disposizioni di cui all'art. 8 dell'Avviso e l'impossibilità di aumento del costo totale dell'intervento e dell'ammontare del contributo concesso;

c) altre modifiche, diverse da modifiche sostanziali che alterino la natura, gli obiettivi o le condizioni di attuazione del progetto, con il risultato di comprometterne gli obiettivi originari.

5. Il Soggetto Attuatore inoltra al Dipartimento, l'istanza di variazione, adeguatamente motivata, prima di mettere in atto le modifiche. Il Dipartimento valuterà la variazione richiesta e verificherà che non muti sostanzialmente il progetto per il quale il contributo è stato concesso.
6. La durata del processo di verifica sarà proporzionata alla complessità dell'operazione e l'esito, approvazione o rigetto, sarà comunicato via PEC al Soggetto Attuatore.
7. Resta inteso che laddove la variazione comporti modifiche ai costi di progetto, la loro ammissibilità decorre dalla data di ricevimento, da parte del Dipartimento, della richiesta di variazione.
8. In caso di assenza di preventiva richiesta di variazione o di mancata approvazione, il Dipartimento si riserva la facoltà di decidere la revoca del finanziamento, ovvero di non riconoscere spese relative a variazioni delle attività del progetto non autorizzate.
9. Fatte salve le disposizioni di cui ai commi precedenti, costituiscono difforme e/o parziale realizzazione dell'Intervento la difformità totale o parziale rispetto al progetto originario, la parziale realizzazione dell'Intervento, la non corretta rendicontazione finale dello stesso, il parziale raggiungimento degli obiettivi previste.
10. Nei casi di cui al comma precedente il Dipartimento, previo contraddittorio con il Soggetto Attuatore, procederà alla revoca parziale del finanziamento.
11. Le disposizioni di cui ai precedenti commi 9 e 10 si applicano anche ai casi di rideterminazione del finanziamento per irregolarità riscontrate a seguito di controlli a qualsiasi titolo effettuati, per le quali non si procede alla revoca totale.

Art. 8
Monitoraggio

1. Il Soggetto Attuatore fornisce i dati del progetto utilizzando il sistema informativo REGIS di cui all'articolo1, comma 1043 della legge di bilancio n. 178/2020 (legge bilancio 2021), sviluppato per supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo del PNRR e atto a garantire lo scambio elettronico dei dati tra i diversi soggetti coinvolti nella Governance del PNRR.
2. Il Soggetto Attuatore è tenuto ad effettuare il monitoraggio, garantendo il rispetto degli obblighi in materia nei confronti della UE, secondo le indicazioni fornite dall'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento.

Art. 9
Controlli

1. Il Dipartimento si riserva il diritto di esercitare, in ogni tempo, con le modalità che riterrà opportune, verifiche e controlli sull'avanzamento finanziario, procedurale e fisico dell'Intervento, oltre che il rispetto degli obblighi previsti dalla normativa vigente, nonché dal presente Avviso e la veridicità delle dichiarazioni e informazioni prodotte dal Soggetto Attuatore. Nello specifico, le strutture coinvolte a diversi livelli di controllo eseguono le verifiche su milestone e target in conformità con quanto stabilito dall'art. 22 del Regolamento (UE) 2021/241 al fine di garantire la tutela degli interessi finanziari dell'Unione, la prevenzione, individuazione e rettifica di frodi, di casi di corruzione e di conflitti di interessi.

2. Le domande di erogazione del finanziamento da parte del Soggetto Attuatore, se afferenti a progetti estratti a campione, sono sottoposte alle verifiche, da parte delle strutture deputate al controllo del Dipartimento.
3. Le verifiche non sollevano, in ogni caso, il Soggetto Attuatore dalla piena ed esclusiva responsabilità dellaregolare e perfetta esecuzione del Progetto.
4. Il Dipartimento rimane estraneo ad ogni rapporto comunque nascente con terzi in dipendenza della realizzazione dell'intervento. Le verifiche effettuate riguardano esclusivamente i rapporti che intercorrono con il Soggetto Attuatore.
5. In caso di verifica, in sede di controllo, del mancato pieno rispetto della disciplina nazionale ed europea, anche se non penalmente rilevanti, il Dipartimento procederà alla revoca totale o parziale del contributo e al recupero delle eventuali somme già erogate, fatte salve le disposizioni di cui all'art.14.

Art. 10
Informazione, pubblicità e comunicazione dei risultati

1. Il Soggetto Attuatore è obbligato al rispetto delle norme applicabili in materia di informazione e pubblicità del finanziamento dell'intervento, secondo quanto in merito previsto dall'art. 34 del Regolamento (UE) 2021/241.
2. In particolare, il Soggetto Attuatore è tenuto ad informare i terzi in modo chiaro che il progetto in corso di realizzazione è stato selezionato e finanziato nell'ambito del PNRR con una esplicita dichiarazione di finanziamento che reciti "finanziato dall'Unione europea - NextGenerationEU", valorizzando l'emblema dell'Unione Europea.

Art. 11
Disimpegno delle risorse

1. L'eventuale riduzione del sostegno, correlato al mancato raggiungimento di milestone e target del Progetto "MAAS4ABRUZZO" comporta la conseguente riduzione proporzionale delle risorse di cui all'art. 8 comma 1, fino all'eventuale totale revoca del contributo del contributo stesso, come stabilito dall'art. 8, comma 5 del decreto-legge 31 maggio 2021, n.77.
2. L'Amministrazione titolare adotta tutte le iniziative volte ad assicurare il raggiungimento di target e milestone stabiliti nel PNRR: laddove comunque essi non vengano raggiunti per cause non imputabili al Soggetto attuatore, la copertura finanziaria degli importi percepiti o da percepire per l'attività realizzata e rendicontata è stabilita dall'Amministrazione titolare in raccordo con l'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) sulla base delle disposizioni vigenti in materia di gestione finanziaria delle risorse previste nell'ambito del PNRR.

Art. 12
Rettifiche finanziarie

1. Ogni difformità rilevata nella regolarità della spesa, prima o dopo l'erogazione del contributo pubblico in favore del Soggetto attuatore, dovrà essere immediatamente rettificata e gli importi eventualmente corrisposti dovranno essere recuperati secondo quanto previsto dall'articolo 22 del Regolamento (UE) n. 2021/241.
2. A tal fine, durante la realizzazione del progetto, l'Unità di Missione potrà procedere al recupero delle somme indebitamente corrisposte tramite compensazione su successive richieste di

trasferimento.

3. Il Soggetto attuatore è obbligato a fornire tempestivamente ogni informazione in merito ad errori o omissioni che possano dar luogo a riduzione o revoca del contributo.

Art. 13
Meccanismi Sanzionatori

1. Sono motivi di revoca totale o parziale del Contributo:
   a) il mancato raggiungimento, nei tempi assegnati, degli obiettivi previsti dell'investimento ammesso a contributo, secondo quanto previsto dall'articolo 8 del decreto-legge n. 77 del 31/05/2021, come modificato dalla legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108;
   b) il mancato rispetto delle disposizioni di cui all'art. 10 della presente Convenzione (informazione e comunicazione);
   c) tutti i casi di violazione degli obblighi di cui all'art. 3 del presente Atto.
2. Il decreto di revoca costituisce in capo all'amministrazione titolare di risorse il diritto ad esigere l'immediato recupero del contributo erogato e dispone il recupero delle eventuali somme già erogate e non dovute.
3. Dopo aver acquisito agli atti, fatti o circostanze che potrebbero dar luogo alla revoca, il Dipartimento , in attuazione degli art. 7 ed 8 della legge n. 241/90 e s.m.i., comunica agli interessati l'avvio della procedura di contestazione (con indicazioni relative: all'oggetto del procedimento promosso, alla persona responsabile del procedimento, all'ufficio presso cui si può prendere visione degli atti) e assegna ai destinatari della comunicazione un termine di trenta giorni, decorrente dalla ricezione della comunicazione stessa, per presentare eventuali controdeduzioni.
4. Entro il predetto termine di trenta giorni dalla data della comunicazione dell'avvio della procedura di contestazione, gli interessati possono presentare al Dipartimento, scritti difensivi, redatti in carta libera, nonché altra documentazione ritenuta idonea, mediante posta elettronica certificata.
5. Il Dipartimento esamina gli eventuali scritti difensivi e, se opportuno, acquisisce ulteriori elementi di giudizio, formulando osservazioni conclusive in merito.
6. Il Dipartimento:
   a) qualora non ritenga fondati i motivi che hanno portato alla contestazione, adotta il provvedimento di archiviazione dandone comunicazione al Soggetto Attuatore;
   b) fatte salve le disposizioni di cui all'art.14 della presente Convenzione, qualora ritenga fondati i motivi che hanno portato all'avvio della suddetta procedura, procede alla predisposizione e l'emissione del provvedimento di revoca e al relativo recupero delle somme.
7. Decorsi sessanta giorni dalla ricezione della comunicazione del provvedimento, qualora il Soggetto Attuatore non abbia corrisposto quanto dovuto, il DTD provvederà ad informare la struttura competente in materia di recupero in merito alla mancata restituzione delle somme, al fine dell'avvio delle procedure di recupero in conformità con le disposizioni di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

Art. 14
Potere Sostitutivo

1. In caso di mancato rispetto da parte del Soggetto Attuatore degli obblighi e degli impegni

finalizzati all'attuazione del Progetto "MAAS4ABRUZZO"– CUP: C69B23000270006, consistenti anche nella mancata adozione diatti 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:
4. per l'Amministrazione titolare, la dott.ssa Cecilia Rosica, Coordinatore dell'Unità di Missione del Dipartimento per la trasformazione digitale;
5. per il Soggetto attuatore, l'Arch. Francesco Cotellessa, Responsabile dell'Ufficio Programmazione e Tariffe TPL del Servizio Trasporto Pubblico (DPE005) del Dipartimento Infrastrutture e Trasporti (DPE) della Regione Abruzzo.

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 stessoconnessi. Tali dati saranno trattati dalle Parti con sistemi cartacei e/o automatizzati - ad opera di propri dipendenti e/o collaboratori che, in ragione della propria funzione e/o attività, hanno la necessità di trattarli, per le sole finalità suindicate e limitatamente al periodo di tempo necessario al loro conseguimento.
6. Qualora, nell'ambito dello svolgimento delle attività di cui alla presente Convenzione, una delle Parti si trovi nella condizione di affidare all'altra attività di trattamento di dati personali di propria titolarità o di cui è stata nominata responsabile del trattamento da parte del relativo Titolare, quest'ultima si impegna fin da ora al pieno rispetto di tutte le istruzioni che saranno impartite dalla prima e a sottoscrivere un separato accordo scritto volto a formalizzare la nomina a responsabile o a sub-responsabile del trattamento, al fine di procedere a una corretta gestione delle attività di trattamento di dati personali, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 28 GDPR.

Art. 18
Efficacia

1. L'efficacia della presente Convenzione decorre dalla registrazione da parte dei competenti organi di controllo.

Art. 19
Disposizioni finali

1. Per quanto non espressamente previsto o disciplinato all'interno della presente Convenzione, trovano applicazione le disposizioni di natura legislativa e regolamentare vigenti.
2. Il presente Accordo si compone di 19 articoli ed è sottoscritto digitalmente.

Il Dipartimento per la Trasformazione Digitale
Il Coordinatore dell'Unità di Missione PNRR
Dott.ssa Cecilia Rosica

ROSICA CECILIA
PRESIDENZA
CONSIGLIO DEI
MINISTRI
20.02.2024
11:40:44
GMT+01:00

La Regione Abruzzo
Dirigente del Servizio Trasporto Pubblico del
Dipartimento Infrastrutture e Trasporti
Dott. Giovanni Marchese

GIOVANNI MARCHESE
DIRIGENTE REGIONE ABRUZZO
20.02.2024 12:10:56 GMT+01:00

UNIONE EUROPEA
NEXT GENERATION EU

Piano Operativo

“Regione Abruzzo”

MaaS4Italy - 7 Territori

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA TRASFORMAZIONE DIGITALE

MaaS Mobility as a Service for Italy

Indice

1. INTRODUZIONE 3

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO 4

2.1. OBIETTIVI DEL PROGETTO 4
2.2. STATO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI IN OTTICA MAAS 7
2.2.1. Piano regionale / provinciale del trasporto 8
2.2.2. Esperienza maturata nell'ambito Maas 9
2.2.3. Stato di avanzamento del Regional Access Point ("RAP") 10
2.2.4. Modalità di integrazione delle piattaforme di vendita 12
2.2.5. Utilizzo dei fondi per lo sviluppo del sistema dei trasporti 12
2.3. AREA IN CUI VERRÀ EFFETTUATA LA SPERIMENTAZIONE 13
2.4. SCENARIO ARCHITETTURALE 15
2.5. ATTORI COINVOLTI 16
2.5.1. Operatori di servizi di trasporto e mobilità 16
2.5.2. Operatori di servizi Maas ("Maas Operator") 17
2.5.3. Utenti 18
2.5.4. Altri soggetti coinvolti 19
2.6. SERVIZI DA RENDERE DISPONIBILI AI CITTADINI 20
2.7. MODELLI DI BUSINESS 20
2.8. REPLICABILITÀ E SCALABILITÀ DEL PROGETTO 21
2.9. VALORE AGGIUNTO DEL PROGETTO E INNOVAZIONE 22

3. MODALITÀ OPERATIVE 23

3.1. MODELLO DI GOVERNANCE 23
3.2. MODALITÀ ORGANIZZATIVE E STRUMENTI DI MONITORAGGIO DEGLI OBIETTIVI 23
3.3. MODALITÀ ASCOLTO DELL'UTENTE 24
3.4. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI 24
3.5. RISPETTO DEI PRINCIPI TRASVERSALI 25

4. PIANO PROGETTUALE 28

4.1. DESCRIZIONE DELLE FASI E DELLE ATTIVITÀ DI PROGETTO 28
4.2. DETTAGLIO INTEGRAZIONE 32
4.2.1. Integrazione Operatori di trasporto e Mobilità (Rif. WP 3) 32
4.2.2. Integrazione MaaS Operator (Rif. WP 2) 33
4.3. CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ 33
4.4. PIANO SPESE 34
4.5. PARTECIPAZIONE A PROGETTI / PROGRAMMI EUROPEI IN CORSO 37

1. Introduzione

Descrivere brevemente le finalità dell'Avviso ed il relativo percorso all'Ente Attuatore.
Si raccomanda inoltre di inserire inoltre i seguenti paragrafi:
Il presente Piano Operativo è redatto in linea con i criteri definiti dall'Avviso.
La costruzione del progetto pilota, e del piano operativo, ha utilizzato come riferimento primo la seguente documentazione:
- Discussion Paper Data Sharing and Service Repository Facilities, in costante aggiornamento sul sito del Ministero;
- Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy, nella versione ultima diffusa dal Ministero e dal GdL nazionale.
- Recovery and Resilience Facility Operation arrangements between the European Commission and Italy (22/12/21)
Il soggetto attuatore e gli stakeholder coinvolti nel pilot dichiarano quindi:
- di aver preso atto delle indicazioni fornite nei documenti sopra citati;
- che il piano operativo rispetta tali indicazioni, in ottemperanza anche alle caratteristiche normative, contrattuali e tecnologiche esistenti;
- che il piano operativo e il pilot perseguono il concetto di competizione aperta e inclusiva tra gli attori coinvolti al fine di generare e massimizzare i benefici per gli utenti finali;
- che, qualora il testo del presente piano operativo si presti a interpretazioni differenti dai suddetti indirizzi di attuazione, questi ultimi prevalgono.

Il Ministero per l'Innovazione tecnologica e la Transizione Digitale (MITD), poi Dipartimento per la Trasformazione Digitale (DTD) della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS), poi 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.

In data 14 aprile 2023, il Dipartimento suddetto promuove un Avviso pubblico finalizzato allo sviluppo del servizio *"Mobility as a Service (MaaS)"* attraverso cui finanziare n. 7 Regioni italiane e/o Province autonome con dotazione finanziaria complessiva pari a euro 16.100.000,00 (sedicimilionicentomila/00). Con Decreto n. 150/2023 - PNRR l'Abruzzo risulta finanziata nell'ambito della riserva prevista per le regioni del mezzogiorno (40%) per un importo di progetto pari a complessivi euro 2.300.000,00 (duemilionitrecentomila/00). La milestone dell'investimento 1.4.6 cui fa riferimento in particolare questo progetto è: **M1C1-23: T1 2025. Soluzioni di mobilità come servizio M2.** La misura fa riferimento all'attuazione di sette progetti pilota volti a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio nelle aree "follower", tenuto conto della valorizzazione dell'esperienza acquisita nelle città metropolitane "pronte al digitale" (città selezionate con precedente Avviso).

Il presente Piano Operativo è redatto in linea con i criteri definiti dall'Avviso. L'intero progetto presentato e le relative linee operative utilizzano come riferimento per la realizzazione dell'ecosistema MaaS la seguente documentazione, nelle sue evoluzioni e/o aggiornamenti in essere e futuri:

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

Il soggetto attuatore dichiara quindi:

- di aver preso atto delle indicazioni fornite nei documenti sopra citati;
- che il piano operativo rispetta tali indicazioni, in ottemperanza anche alle caratteristiche normative, contrattuali e tecnologiche esistenti;
- che il piano operativo e il pilot perseguono il concetto di competizione aperta e inclusiva tra gli attori coinvolti al fine di generare e massimizzare i benefici per gli utenti finali;
- che, qualora il testo del presente piano operativo si presti a interpretazioni differenti dai suddetti indirizzi di attuazione, questi ultimi prevalgono.

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

2. Descrizione del progetto

Nei paragrafi successivi dettagliare i contenuti del progetto presentato con particolare riferimento a: articolazione sintetica dei contenuti progettuali, individuazione degli attori coinvolti e del loro ruolo, obiettivo del progetto e sua capacità di contribuzione al perseguimento del target di riferimento.

2.1. Obiettivi del progetto

Inserire l'impegno a seguire quanto previsto dalla milestone M1C1-23, del Recovery and Resilience Facility Operation arrangements between the European Commission and Italy (22/12/21), sia direttamente che supportando il Dipartimento per la trasformazione digitale per il raggiungimento della stessa, il cui testo è di seguito riportato e che si suggerisce di includere:
Description of the milestone or target in the CiD
The milestone refers to the implementation of the second wave of seven pilot projects aimed at testing Mobility as a Service solutions in 'follower' areas. Municipalities are expected to capitalize on the experience of digital-ready metropolitan cities selected under the first wave. 40% of pilot projects shall be located in the South.
Verification mechanism
Summary document duly justifying how the milestone (including all the constitutive elements) was satisfactorily fulfilled. This document shall include as an annex the following documentary evidence:
a) Report by MIMS/MITD demonstrating the implementation of required actions and justifying how these have led to achieving the objective of the investment.
b) Certificates of completion signed by the contractor and the competent authority demonstrating the implementation of pilot and indicating their location
Qualitative Indicators (for milestones)
Pilot results assessed by Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) in collaboration with universities
Timeline for completion
Q1 2025
Descrivere sinteticamente il progetto ed indicare in che modo il progetto contribuisca al raggiungimento degli obiettivi PNRR, indicare inoltre gli aspetti di coerenza con le condizionalità della misura 1 componente 1 del PNRR, convergenza con le condizionalità e gli obiettivi di milestone e target di riferimento, le finalità tecniche e gli obiettivi rispetto ai fruitori del servizio.

Il progetto **MaaS4Abruzzo** contribuisce al raggiungimento degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), in coerenza con le condizionalità della misura 1, componente 1 del PNRR, in particolare nelle seguenti aree tematiche:

⇒ ***Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo.***
Le azioni previste dal progetto afferiscono alla transizione digitale delle aziende di trasporto pubblico e privato, operanti nei diversi comparti di offerta di servizi (bus, bike, ecc.), nonché dei Comuni aderenti in quanto gestori diretti/indiretti di aree parking, servizi di bike sharing/monopattino e/o scooter services. L'innovazione digitale produrrà un effetto a cascata sulla domanda di trasporto in quanto i servizi saranno maggiorente accessibili, fruibili e interconnessi contemporaneamente all'offerta di servizi alla mobilità e a quella turistico-culturale presenti nei territori coinvolti. Dunque il progetto mira a soddisfare le seguenti tematiche del PNRR:

- esperienza di viaggio seamless *(senza soluzione di continuità);*
- esperienza di viaggio più efficiente *(travel planning ragionato);*
- esperienza di viaggio facilitata e facilmente fruibile tramite una piattaforma integrata con opzioni di prenotazione e pagamento *(unica Piattaforma RAP regionale con più Maas Operators di riferimento);*
- esperienza di viaggio ottimizzata, favorendo al cliente la possibilità di viaggiare, grazie ad un unico biglietto integrato, su più mezzi di trasporto, in maniera multimodale;
- piattaforma gestita a livello commerciale dai MaaS Operator, favorendo la competizione e quindi puntando al miglioramento dell'efficienza/convenienza del servizio offerto.

⇒ ***Infrastrutture per una mobilità sostenibile.***
Il progetto ricade su di un'area a valore aggiunto per la sostenibilità dei trasporti, in quanto insistente nell'ambito della "Costa verde dei trabocchi" con pista ciclopedonale nata su un tracciato ferroviario FF.SS. dismesso e posizionata proprio a ridosso della costa, alla base delle aree collinari interne delle province di Chieti e Pescara; la pista presenta un'offerta turistico-ricettiva e di mobilità dolce in forte crescita, che ospita

un turismo in evidente destagionalizzazione grazie soprattutto agli eventi sportivi (es. Giro d'Italia 2023), culturali ed enogastronomici che i Comuni e le associazioni territoriali mettono in campo tutto l'anno. Deciso è l'impegno degli operatori di trasporto nell'impiegare mezzi ecologici in tale area e soprattutto multiservizio (bus-bike, treno-bike). Dunque il progetto mira a soddisfare le seguenti tematiche del PNRR:

- decarbonizzazione, riduzione congestioni da traffico ed emissioni inquinanti;
- esperienza di viaggio intermodali e/o multimodali di facile accesso e fruibilità.

La Regione Abruzzo si impegna a seguire quanto previsto dalla milestone M1C1-23, del *Recovery and Resilience Facility Operation arrangements between the European Commission and Italy (22/12/21),* sia direttamente che supportando il DTD per il raggiungimento della stessa. L'obiettivo è quello di contribuire a sviluppare e sperimentare un **ecosistema MaaS** nazionale, in grado di orientare le politiche di trasporto verso modalità sostenibili e inclusive, offrire un complesso di soluzioni di mobilità che integrino il trasporto collettivo ad altri servizi correlati (es. mobilità sharing, sosta, percorsi accessibili verso luoghi costieri e sub-costieri di interesse turistico, culturale e religioso) e siano in grado di ridurre l'uso del mezzo privato favorendo lo sviluppo di una **mobilità intermodale-multimodale** a minor impatto ambientale.

Il progetto **Maas4Abruzzo** riflette l'architettura nazionale del **Maas4Italy** in quanto realizza l'introduzione di piattaforme digitali, nuovi modelli di business, la condivisione di dati e l'interazione tra i differenti soggetti che offrono servizi di mobilità. Inoltre, alimenta e utilizza la piattaforma aperta per i dati di mobilità, denominata ***"Data Sharing and Service Repository Facilities - DS&SRF"***, quale unico punto di accesso nazionale all'insieme dei dati di offerta di trasporto e mobilità disponibili per il MaaS, abilitando così l'utente a scegliere tra possibili opzioni di viaggio e facilitarne la prenotazione e il pagamento.
Dunque, il Maas4Abruzzo, quale laboratorio di sperimentazione regionale, consente di testare la piattaforma aperta nazionale e l'interazione tra i vari soggetti che potranno offrire servizi di mobilità. In questo modo potranno traguardarsi più rapidamente significativi risultati a livello nazionale in termini di omogeneità del servizio offerto ai cittadini con la creazione di un accesso semplificato e inclusivo a varie opzioni di mobilità.

Gli **obiettivi regionali del progetto Maas4Abruzzo,** che hanno come punto di arrivo quanto appena descritto, sono:

a) **La digitalizzazione per l'efficientamento delle singole aziende di TPL e dei servizi per la mobilità dolce**, al fine di incentivare una progressiva partecipazione verso le piattaforme RAP/NAP di tutti gli attori del territorio (processo di transizione digitale dei servizi di mobilità);
b) **L'integrazione digitale dei servizi di TPL e la mobilità dolce insistenti nell'area pilota su un'unica piattaforma regionale**, interfacciabile con le singole aziende e con gli utenti finali, al fine di rendere maggiormente fruibile, affidabile e interoperabile l'offerta di mobilità presente sul territorio: ad oggi la piattaforma già sperimentata nell'area pilota è la "*webapp trabocchimob"* (Livello 2) che potrà essere oggetto di ampliamento (numero servizi e operatori) e innovazione digitale (creazione App);
c) **L'analisi dell'efficacia del sistema MaaS attraverso il coinvolgimento proattivo e diversificato di 2.000 utenti** al fine di studiare il valore generato dallo spostamento della domanda verso un'offerta di mobilità integrata (analisi comportamentale e *customer satisfaction*);
d) **L'analisi degli impatti del modello MaaS sperimentato e sua ripetibilità/estendibilità.**

Il Soggetto Attuatore, ovvero la Regione Abruzzo, si impegna a rispettare i tempi e le modalità di rendicontazione del progetto pilota e sua annessa comunicazione ai Ministeri e Dipartimenti di competenza, allegando le seguenti prove documentali (*Meccanismo di verifica*):

a) Relazione al DTD che dimostri l'attuazione delle azioni richieste e giustifichi come queste abbiano portato al raggiungimento dell'obiettivo dell'investimento;
b) Certificati di completamento firmati dal contraente e dall'autorità competente che dimostrano l'attuazione del progetto pilota e ne indicano l'ubicazione;
c) Indicatori qualitativi per obiettivo, in termini di risultati ottenuti, tenuto conto delle milestone/target definiti dal progetto MaaSforItaly

Il periodo di realizzazione del progetto è: 01/2024 - 03/2026.
Per misurare il miglioramento della qualità atteso dalla realizzazione del progetto, vengono definiti nell'**Allegato 1** al presente Piano Operativo i principali **indicatori di qualità (KPI)** previsti nell'ambito del progetto, così come identificati dal Tavolo Scientifico costituito dai Referenti Scientifici individuati all'interno delle Università da parte dei primi 3

progetti pilota e in costante evoluzione. Il dettaglio dei KPI utilizzato nell'Allegato 1 è quello fornito dall'allegato *"V_04_KPI sperimentazione MaaS for Italy"*.
Il progetto Maas4Abruzzo è articolato nelle seguenti azioni:

a) "***Azioni Trasversali***"
   a.1 - Preparazione e Governance;
   a.2 - Piano di Comunicazione.

b) "***Azioni di Progetto***"
   b.1 - Dotare le aziende di TPL (pubbliche e private), aderenti al progetto di sperimentazione, di tutti gli strumenti della digitalizzazione funzionali alla realizzazione dello stesso attraverso procedure di acquisizione previste dalla legge e coordinate dalla Regione;
   b.2 - Attivare e coordinare, a regia regionale, la partecipazione di eventuali operatori sharing e servizi comunali al processo di integrazione digitale dei servizi di trasporto per il popolamento del RAP, nonché ampliare la piattaforma di back-end di interfaccia dati con il NAP(DS&SRF), ovvero del RAP regionale;
   b.3 - Selezionare e formare un elenco di Maas Operator aderenti al progetto mediante Avviso pubblico;
   b.4 - Completare la piattaforma di vendita integrata (PdV), alimentata dagli integratori locali ed utilizzata da Maas Operators individuati come sopra;
   b.5 - Favorire la piena integrazione di tutti gli operatori coinvolti nel progetto nell'architetture nazionale (NAP, DS&SRF)
   b.6 - Incentivare la partecipazione degli utenti al progetto tramite l'utilizzo del meccanismo del *cash back* con cui gli utenti ricevono un vantaggio reale e tangibile dalla sperimentazione; in tal modo si cerca di stimolare l'uso dei servizi Maas posti in essere;
   b.7 - Realizzare apposita indagine di *customer satisfaction* su un campione di circa 2000 utenti (a cura del CERVAS);
   b.8 - Analizzare gli impatti del modello MaaS e redigere il report finale (a cura del CITRAMS).

Le procedure di affidamento a cura della Regione Abruzzo, che dovranno espletarsi in funzione della realizzazione del progetto di sperimentazione, avranno luogo nel rispetto del codice dei contratti pubblici e di ogni altra disciplina comunitaria e nazionale nella materia di riferimento.
Si precisa che nel quarto trimestre 2023 la Regione Abruzzo ha provveduto a designare il Gruppo di Lavoro, come comunicato all'Unità di Missione PNRR, con mail del 3 novembre 2023 e provvederà entro il 31 dicembre ad istituire il Tavolo di Coordinamento Territoriale, definire il calendario degli incontri di coordinamento con gli attori coinvolti nel progetto, presentare il Piano Operativo, deliberare la Pubblicazione dell'Avviso per la qualificazione dei MaaS Operator e redigere il Piano di Comunicazione del progetto. Entro il 1° Trimestre 2024 sottoscriverà le convenzioni con Comuni e Partner progettuali.

Il Piano Operativo è redatto conformemente agli standard definiti dall'Avviso, impegnandoci a seguire le direttive della M1C1-23, del *Recovery and Resilience Facility Operation arrangements between the European Commission and Italy (22/12/21)*, sia direttamente che supportando il Dipartimento per la trasformazione digitale per il raggiungimento della stessa. Il progetto MaaS4Abruzzo è progettato per essere un modello replicabile e adattabile, contribuendo non solo agli obiettivi locali, ma anche alla coesione e al valore aggiunto europeo nel settore della mobilità sostenibile. Il testo è di seguito riportato:

Description of the milestone or target in the CiD
The milestone refers to the implementation of the second wave of seven pilot projects aimed at testing Mobility as a Service solutions in 'follower' areas. Municipalities are expected to capitalize on the experience of digital-ready metropolitan cities selected under the first wave. 40% of pilot projects shall be located in the South.
Verification mechanism
Summary document duly justifying how the milestone (including all the constitutive elements) was satisfactorily fulfilled. This document shall include as an annex the following documentary evidence:
a) Report by MIMS/MITD demonstrating the implementation of required actions and justifying how these have led to achieving the objective of the investment.
b) Certificates of completion signed by the contractor and the competent authority demonstrating the implementation of pilot and indicating their location
Qualitative Indicators (for milestones)
Pilot results assessed by Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) in collaboration with universities.

Timeline for completion
Q1 2025

2.2. Stato del sistema dei trasporti in ottica MaaS

Descrivere sinteticamente l'estensione territoriale della rete di trasporti, la tipologia degli attori coinvolti (es bus/sharing/..) e il loro grado di integrazione sia a livello tecnico, sia a livello di tariffazione.

La Regione Abruzzo è attraversata da Nord a Sud dal Corridoio Transeuropeo Baltico-Adriatico, parte della rete TEN-T europea. Recentemente la Commissione Europea ha revisionato il Regolamento che disciplina lo sviluppo delle reti a valenza europea, individuando nuovi tratti di rete e nodi da comprendere nelle reti *Core* e *Comprehensive*. Il territorio abruzzese è interessato, quindi, a livello di rete stradale TEN-T dalla presenza del **nodo di Pescara (*urban node*)** con l'**Aeroporto d'Abruzzo** e l'**Interporto d'Abruzzo** oltre che dalla **rete ferroviaria (Direttrice Adriatica e linea trasversale Pescara-Roma)** e dalla **rete autostradale**. Quest'ultima è composta da tre tratti: **l'A24 Roma-Teramo, l'A25** che si separa dall'A24, arriva a Pescara e infine, lungo la costa, l'**Autostrada Adriatica A14 Bologna-Taranto**.
Nella **rete ferroviaria,** la dorsale adriatica ricopre un ruolo fondamentale di collegamento fra nord e sud del paese anche se classificata di rango principale ma esclusa dalla rete AV/AC italiana. Regione Abruzzo e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), attraverso un Protocollo d'Intesa, hanno codificato una collaborazione volta alla pianificazione integrata dell'accessibilità multimodale alle stazioni ferroviarie, rafforzandone il ruolo di centralità rispetto ai servizi di mobilità e a una rete di mobilità urbana e territoriale resa complessivamente più efficace e capace di incentivare gli spostamenti attivi, con mezzi pubblici, condivisi ed elettrici, anche al servizio delle specifiche vocazioni del territorio. Il lavoro congiunto mira anche a contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, in particolare il riequilibrio modale e la decarbonizzazione, definiti dal Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile del MIT approvato con DPCM 30/04/2019.

Gli attori coinvolti nel progetto sono:
- Regione Abruzzo, quale soggetto attuatore, nell'ambito della funzione di governance, ha il compito di acquisire la partecipazione di ulteriori MaaS Operators e operatori di sharing mobility interessati, nonché attivare ogni procedura atta a completare le forniture e servizi tecnologici, utili alla riuscita della sperimentazione, ed estendere la piattaforma di interfaccia RAP_NAP;
- N. 2 Maas Integrator (minimo), con il compito di raccogliere, ed eventualmente convertire in formato digitale, i programmi di esercizio, i piani tariffari e ogni dato dei Servizi delle aziende TPL (pubbliche e private) utile alla strutturazione della piattaforma di vendita e all'alimentazione del RAP, nonché condurre l'esercizio della piattaforma di vendita;
- N. 2 MaaS Operator (minimo), con il ruolo di fornirei i servizi di intermediazione verso gli utenti (pianificazione dei viaggi, acquisto dei titoli, informazione e supporto al viaggio, etc.) utilizzando dati e servizi dell'architettura locale e nazionale (Piattaforma di vendita, NApo, DS&SRF) stipulando i necessari accordi commerciali con gli operatori di trasporto e mobili;
- N. 7 Aziende di TPL che sottoscriveranno apposita convenzione come da schema approvato in sede progettuale; tali aziende collaboreranno al processo di digitalizzazione della propria offerta di trasporto;
- N. 3 Comuni afferenti all'area della sperimentazione, che sottoscriveranno apposita convenzione come da schema approvato in sede progettuale; tali Enti collaboreranno al processo di diffusione e coinvolgimento delle aziende che offrono servizi alla mobilità insistenti sul proprio territorio;
- N. 1 o più operatori di bike-sharing, che collaboreranno al processo di digitalizzazione della propria offerta di servizi; N. 2 centri di ricerca con il compito di svolgere l'indagine di mercato, redigere l'analisi degli impatti (ex ante, in itinere, ex post) e definire il modello MaaS e la sua efficacia.

Sono in essere diverse iniziative volte all'integrazione delle diverse modalità di trasporto pubblico, bus e treno, con servizi di **Sharing Mobility.** In Abruzzo, i servizi di modalità condivisa, perlopiù effettuati con monopattini, bike e scooter, sono presenti nelle località della Costa dei Trabocchi, registrando un maggior utilizzo nella città di Pescara. Uno stimolo alla diffusione dei servizi di sharing, per la loro complementarietà e capillarità di ultimo miglio rispetto al trasporto pubblico locale, è stato dato anche dalla normativa nazionale, che con decreto n. 417 del 28/12/2022 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze che ha ripartito

tra le Regioni le risorse per il finanziamento dei progetti destinati a promuovere i servizi di sharing mobility, assegnando alla Regione Abruzzo una somma complessiva di euro 1.228.426,68 per il triennio 2022-2024, la quale ne sta curando l'attuazione, con il vincolo per i partecipanti di consentire al servizio di interfacciarsi alle piattaforme MaaS che saranno attivate da Regione o Comuni.

La **mobilità ciclistica**, con la quale il governo regionale intende assicurare un forte contributo alla lotta all'inquinamento e al rilancio di città più sostenibili, salubri e vivibili, alla promozione del turismo e del cicloturismo ed alla migliore e più sana fruizione del territorio, vede come parte integrante, oltre alle altre reti, la ciclovia Via Verde dei Trabocchi, itinerario ciclopedonale che valorizza la costa dell'Abruzzo meridionale, fra Pescara e Vasto. Per circa 42 chilometri è possibile pedalare e camminare nello scenario suggestivo della **Costa dei Trabocchi**. L'obiettivo generale è, comunque, quello di realizzare una rete ciclabile regionale, interconnessa ed integrata con il sistema del trasporto pubblico locale ferroviario ed automobilistico e con le infrastrutture al servizio dei ciclisti (nodi di scambio intermodale, parcheggi dedicati, velostazioni, ciclofficine, punti di informazione cicloturistica e punti ristoro). Lo schema punta a sviluppare le diverse specificità territoriali regionali, ricche di qualità ambientali, paesaggistiche e culturali, comprese quelle delle aree interne rese maggiormente accessibili ai ciclisti dalla diffusione delle biciclette elettriche.

Per quanto concerne il grado di integrazione dei servizi multimodali offerti, la Regione sta concentrando ogni sforzo della propria attività di pianificazione al coordinamento degli orari dei servizi gomma-ferro e nell'offrire all'utente la possibilità di percorrere l'ultimo miglio con mezzi condivisi (bike, scooter, monopattini, ecc.), laddove vi è carenza di capillarità del trasporto su gomma e soprattutto laddove la compresenza dell'infrastruttura ciclabile e ferroviaria favorisce l'interscambio modale.
L'Abruzzo conta in totale **43 aziende di TPL su gomma** che operano sul territorio. Di queste 43 aziende, 10 operano in ambito urbano, 20 in ambito extraurbano e 13 offrono servizi misti. Per i servizi urbani, in Abruzzo, sono stati offerti 1.132.915.415 posti chilometro all'anno. Per i servizi extraurbani ne sono stati offerti 2.416.546.449. Per l'extraurbano i dati relativi al numero di passeggeri chilometro trasportati sono, per l'anno 2019, di 600.651.223.
In particolare, la società unica abruzzese TUA spa, *in house* alla Regione, esercita su tutto il territorio regionale circa il 70% dei Servizi TPL regionali. Nel dettaglio, effettua annualmente circa 30 milioni di chilometri di Servizi Urbani e Interurbani su gomma, e 1 milione di chilometri di Servizi Ferroviari; utilizzando una flotta di oltre 800 autobus e 14 treni.

Entrando nel merito del sistema tariffario attualmente vigente, si fornisce, come riferimento, l'ultimo atto con cui la Regione ha provveduto ad adeguare le tariffe: con la DGR n.548 del 25/08/2016 avente ad oggetto l'adeguamento delle tariffe del trasporto pubblico locale e con il quale si è realizzata la progressiva parificazione per alcune fasce chilometriche (0-70 km) dei biglietti ferroviari con i biglietti della gomma. Nell'area metropolitana Chieti-Pescara vige il sistema tariffario integrato c.d. "UNICO" che è l'unico progetto di integrazione tariffaria interessante, tra l'altro, la porzione di territorio oggetto di sperimentazione Maas. Il sistema tariffario attualmente vigente è composto da tariffa tradizionali quali la tariffa chilometrica e quella unica. I pagamenti digitali (EMV) sono attivi solo su un servizio sperimentale gestito dal vettore TUA SPA su linee che non intersecano l'area di sperimentazione.

2.2.1. Piano regionale / provinciale del trasporto

Indicare se è già stato approvato un piano regionale del trasporto e, in caso affermativo, indicare la rispettiva data di approvazione e aggiungere una descrizione sintetica del piano in relazione al contesto di progetto. (cfr. Allegato 2 – E5)

Il **Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2035)**, adottato con DGR n. 479 del 23.08.2022, è il principale strumento di pianificazione delle infrastrutture trasportistiche e della mobilità della Regione. Tra le sue finalità principali vi è quella di definire reti di infrastrutture e servizi in grado di:

- garantire **l'accessibilità** ai territori per le persone e per le merci;
- contenere i consumi energetici e **ridurre le emissioni** di inquinanti e di gas serra;
- promuovere un **sistema integrato di mobilità** in cui il **trasporto collettivo** svolga una funzione fondamentale
- incentivare un'organizzazione razionale del traffico, favorendo la cultura della **mobilità sostenibile** e lo sviluppo dell'**innovazione tecnologica**.

Con la redazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2035 (PRIT 2035), la Regione Abruzzo adegua la propria azione di pianificazione strategica nei settori della mobilità delle persone e del trasporto e logistica delle merci ai più recenti indirizzi dell'Unione Europea.
Tra i 9 obiettivi strategici del nuovo PRIT abbiamo lo **"sviluppo dell'intermodalità"** e **lo "sviluppo di soluzioni innovative ed intelligenti per il trasporto e la mobilità"**, tra le quali oltre all'ITS, il **MaaS**.
Gli investimenti della Regione Abruzzo atti a costruire una infrastruttura dedicata all'ottimizzazione dei trasporti in ottica MaaS ha visto l'attuazione dei seguenti progetti per:

a) Dotazione di mezzi e infrastrutture: la Regione Abruzzo, Intervento 2.8.2 - Documento FESR 2021-2027 approvato dalla Commissione europea - Decisione C(2022) 9380 dell'08.12.2022 Azioni: Acquisto di mezzi pubblici di trasporto; potenziamento servizi digitali del TPL (bigliettazione elettronica e sistemi ITS).
b) Dotazione tecnologica alla TUA Spa: la Regione Abruzzo ha favorito la transizione digitale della società *in house* TUA Spa approvandone il piano di transizione digitale *(DGR 879 del 28/12/2022)* mirato all'evoluzione dell'attuale piattaforma ticketing e di tutti i dispositivi hardware di bordo e di terra per l'emissione e validazione dei titoli di viaggio, comprese obliteratrici fisiche e digitali, hardware per l'AVM di bordo e la sala di controllo, integrando e salvaguardando gli investimenti già effettuati. Il progetto è in fase di implementazione e prevede per TUA un potenziale ruolo di aggregazione e sintesi intermodale. Il finanziamento a TUA, previsto mediante fondi Fesr 2021-2027, è complementare e dunque compatibile, con i finanziamenti MaaS4Italy In ottemperanza a quanto previsto in materia dalla Circolare n. 33 MEF – RGS del 31 dicembre 2021 sarà rispettato il divieto di doppio finanziamento, con cui si prescrive che il medesimo costo di un intervento non possa essere rimborsato due volte a valere su fonti di finanziamento pubbliche anche di diversa natura. I diversi finanziamenti citati rientrano invece nell'ipotesi ammessa di cumulo, con cui si ammette la possibilità di stabilire una sinergia tra diverse forme di sostegno pubblico di uno stesso intervento, che vengono in tal modo "cumulate" a copertura di diverse quote parti di un progetto/investimento.
c) Regolamentazione dei rapporti con gli operatori di TPL: nell'ambito della regolazione dei rapporti con gli operatori privati, la Regione ha sottoscritto apposita convenzione in cui si definiscono gli interventi richiesti in merito alla digitalizzazione dei singoli operatori e alla dotazione di mezzi ecologici.

2.2.2. Esperienza maturata nell'ambito Maas

Indicare sinteticamente l'esperienza maturata, eventuali progetti implementati, lo stato di avanzamento e i risultati raggiunti, livello di integrazione dei servizi Maas raggiunto. (cfr. Allegato 2 – E1)

La Regione Abruzzo nel 2018 ha concluso il progetto di bigliettazione elettronica Sm@rticket candidabile a costituire il primo step per l'implementazione del sistema Maas regionale. La sperimentazione ha riguardato i titoli di viaggio di n. 3 aziende nei servizi di TPL (TUA, DI FONZO, LA PANORAMICA) operanti nei comuni dell'area metropolitana Chieti-Pescara e nel Comune di Lanciano.
L'obiettivo del progetto messo in campo dalla Regione (Misura Por Fesr "Servizi Digitali nel Trasporto Pubblico Locale") in collaborazione con il Polo Inoltra e tali vettori del TPL, è stato quello di digitalizzare alcuni servizi volti a sperimentare abbonamenti elettronici (Sm@rticket) che ha visto 5.000 smartcard diffuse con sistema contactless; il servizio è stato sperimentato anche nell'integrazione delle tariffe sociali. L'azione ha promosso anche l'aggiornamento di attrezzatura di bordo delle aziende partecipanti al progetto.

A seguire il Polo Inoltra, nel 2019, ha avviato il progetto pilota della piattaforma "*WebAPP TrabocchiMob*" per la digitalizzazione e l'acquisto di titoli di viaggio afferenti più operatori della mobilità (n. 5 operatori TPL e n. 2 operatori di bike sharing), oggi attiva sull'area oggetto di sperimentazione. La webAPP consente la costruzione del travel planning e l'acquisto dei titoli per una o più modalità di trasporto e/o servizi, sperimentata in ambito stagionale, da giugno ad agosto, per gli anni 2019-2020-2021 ed ha visto anche la partecipazione di gestori balneari che, in convenzione, hanno consentito la promozione di pacchetti turistici "trasporto + ombrellone".

Nel triennio considerato, la sperimentazione della webAPP è stata considerata efficace ed un caso di esperienza internazionale, premiata all'expo di Dubai nel 2022, nell'ambito del forum "Stay rural 4.0".
Nel periodo di sperimentazione, attraverso la webAPP, è stato prenotato il 60% dei servizi di TPL presenti lungo la costa adriatica, di cui il 40% aventi direzione mare. Di questi, il 39% di servizi di prenotazione bus ha previsto anche la

prenotazione di stalli bike, concentrando la richiesta nel fine settimana, a partire dal giovedì. Nel periodo di alta stagione, dal 1 al 15 agosto, sono state affittate oltre 100 bike ed effettuati oltre 320 noleggi. Sono state realizzate 1.000 interviste per rilevare i fabbisogni di mobilità e la *customer satisfation* di servizi di trasporto multimodali erogati. Dalle analisi dello stato dell'arte, sono stati rilevati circa 250 contatti/giorno sulla pagina della webAPP TrabocchiMob.

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

Descrivere lo stato di avanzamento dello sviluppo del RAP, indicando: nominativo del referente, presenza di fondi dedicati, stato avanzamento lavori e data prevista per ultimazione lavori (laddove già avviati) e la l'eventuale presenza di meccanismi di allaccio automatico del RAP al NAP per l'invio dei dataset. Descrivere inoltre se il RAP provvederà alla traduzione di protocolli non standard (nel caso dettagliare quali) in NeTEx e SIRI per il NAP/DS&SRF. Indicare infine se è stata firmata una Convenzione tra la Regione o Provincia Autonoma ed il CCISS per l'invio dei dati al NAP. (cfr. Allegato 2 – E3). Indicare il numero di Operatori di Trasporto e Mobilità che già inviano le informazioni al RAP ed il livello NeteX di tali informazioni (cfr. Allegato 2 – E4)

Lo sviluppo del componente RAP, a cura della Regione Abruzzo, ha come referente l'arch. Francesco Cotellessa.
Il sistema regionale di raccolta e uniformazione dati (RAP) predisposto dalla Regione Abruzzo prevede:
Lo sviluppo del componente RAP, il cui referente è la Regione Abruzzo, è previsto in tre step:

1. Produzione file NeTEx; tale passo è stato avviato per un set limitato di linee dal principale operatore di trasporto pubblico regionale TUA alla data di presentazione della domanda; il file è stato validato.
2. Realizzazione di una prima interfaccia RAP, in modalità as-a-service, e finanziata con fondi propri della Regione, per l'esposizione delle API al NAP per la trasmissione dei flussi NeTEx;
3. Integrazione della soluzione RAP nella Piattaforma di integrazione dati di mobilità, residente nei sistemi regionali, ed integrazione dati di altri operatori di trasporto.

Ad oggi è stato completato quanto al punto 1 e 2.
Il completamento della predisposizione del RAP esteso, residente nei sistemi regionali è previsto nell'ambito del work package WP3 del presente Piano operativo.
La Piattaforma di integrazione riceve i dati dalle aziende di trasporto e mobilità, tramite i layer di integrazione, in diversi standard de facto, quali GTFS o anche direttamente in NeTEx. Nel caso in cui le aziende interessate non siano in grado di fornire i dati in uno standard, ma in un formato elettronico proprietario, saranno sviluppati ad hoc opportuni *adapter* nello strato di integrazione dati di mobilità. Il completamento della predisposizione del RAP esteso, residente nei sistemi regionali è previsto nell'ambito del work package WP3 del presente Piano operativo.
La componente RAP comprenderà i dati statici e dinamici del trasporto pubblico locale relativi agli operatori partner come di seguito precisati nel presente piano operativo.

Nome dell'operatore di trasporto	**Territorio di riferimento (Nazionale / Interregionale, Regione, Città metropolitana, Comune capoluogo)**	**Servizio offerto (es. Operatore di trasporto pubblico locale, operatore di monopattini in sharing, …)**	**Tipologia di accordo sottoscritto tra le parti (es. Accordo, lettera di intenti, …)**	**Stato dell'accordo**
TUA SPA	REGIONALE	OPERATORE TPL (pubblico)	Dichiarazione di Adesione-Convenzione	Dichiarazione di Adesione al progetto MaaS Convenzione da sottoscrivere
DONATO DI FONZO&F.LLI SPA	COMUNE DI LANCIANO COMUNE DI VASTO-SAN SALVO REGIONALE- PROVINCIA DI CHIETI INTERREGIONALE	OPERATORE TPL (privato)	Rappresentato dal Consorzio INOLTRA (Socio Ordinario) Dichiarazione di Adesione-Convenzione	Dichiarazione di Adesione al progetto MaaS *Rappresentato dal Consorzio INOLTRA (Socio Ordinario)* Convenzione da sottoscrivere

CIVITARESE VIAGGI SRL	COMUNE DI ORTONA REGIONALE-PROVINCIA DI CHIETI INTERREGIONALE	OPERATORE TPL (privato)	Rappresentato dal Consorzio INOLTRA (Socio Ordinario) Dichiarazione di Adesione-Convenzione	Dichiarazione di Adesione al progetto MaaS *Rappresentato dal Consorzio INOLTRA (Socio Ordinario)* Convenzione da sottoscrivere
AUTOSERVIZI CERELLA SRL	REGIONALE-PROVINCIA DI CHIETI INTERREGIONALE	OPERATORE TPL (pubblico-gruppo TUA Spa)	Rappresentato dal Consorzio INOLTRA (Socio Ordinario) Dichiarazione di Adesione-Convenzione	Dichiarazione di Adesione al progetto MaaS *Rappresentato dal Consorzio INOLTRA (Socio Ordinario)* Convenzione da sottoscrivere
AUTOSERVIZI LA PANORAMICA SRL	COMUNE DI CHIETI	OPERATORE TPL (privato)	Rappresentato dal Consorzio INOLTRA (Socio Ordinario) Dichiarazione di Adesione-Convenzione	Dichiarazione di Adesione al progetto MaaS *Rappresentato dal Consorzio INOLTRA (Socio Ordinario)* Convenzione da sottoscrivere
SOCIETA' AUTOSERVIZI TESSITORE SRL	COMUNE DI VASTO URBANO	OPERATORE TPL (privato)	Rappresentato dal Consorzio INOLTRA (Partner) Dichiarazione di Adesione-Convenzione	Dichiarazione di Adesione al progetto MaaS *Rappresentato dal Consorzio INOLTRA (Socio Ordinario)* Convenzione da sottoscrivere

Il sistema regionale di raccolta e uniformazione dati (RAP) è predisposto dal Soggetto Attuatore affinché si possano approntare i dati dei servizi di trasporto pubblico e di mobilità nei formati standard previsti (NeTEx e SIRI), con opportuni flussi che il modulo RAP renderà disponibili al NAP.

Lo sviluppo del componente RAP, il cui referente è la Regione Abruzzo, è previsto in tre step:

1) Produzione file NeTEx; tale passo è stato avviato per un set limitato di linee dal principale operatore di trasporto pubblico regionale TUA alla data di presentazione della domanda; il file è stato validato.
2) Realizzazione di una prima interfaccia RAP, in modalità as-a-service, e finanziata con fondi propri della Regione, per l'esposizione delle API al NAP per la trasmissione dei flussi NeTEx;
3) Integrazione della soluzione RAP nella Piattaforma di integrazione dati di mobilità, residente nei sistemi regionali.

Realizzazione dei moduli necessari a rendere disponibili i dati dinamici secondo lo standard SIRI, seguendo le specifiche dell'architettura nazionale.

La Piattaforma di integrazione, riceve i dati dalle aziende di trasporto e mobilità, tramite i layer di integrazione, in diversi standard de facto, quali GTFS/GTFS-RT /GBFS o anche direttamente in NeTEx/SIRI Nel caso in cui le aziende interessate non siano in grado di fornire i dati in uno standard, ma in un formato elettronico proprietario, saranno sviluppati ad hoc opportuni *adapter* nello strato di integrazione dati di mobilità. Il completamento della predisposizione del RAP esteso, residente nei sistemi regionali è previsto nell'ambito del work package WP3. La soluzione RAP integrata sostituirà il RAP light di cui al precedente punto 2.

È stata firmata, inoltre, in data 16 ottobre 2023 la Convenzione tra la Regione Abruzzo e il CCISS per l'invio dei dati di mobilità al NAP.

2.2.4. Modalità di integrazione delle piattaforme di vendita

Descrivere la modalità tecnica di interconnessione tra piattaforme di vendita e MaaS Operator e la procedura commerciale e di accordi tra piattaforme di vendita e MaaS Operator. (cfr. Allegato 2 – D3)

Lo scenario architetturale proposto prevede la realizzazione di un RAP come strato di aggregazione e integrazione regionale, i cui dati saranno forniti dagli operatori di trasporto e mobilità direttamente, tramite il RAP regionale.
Nell'ambito del progetto la Regione svilupperà una sua PdV, in aggiunta alle piattaforme di vendita dei singoli operatori, per la realizzazione di tariffe integrate, definite in collaborazione con gli operatori di trasporto coinvolti, e con gestione del clearing.
Tramite la piattaforma RAP, utilizzando il protocollo NETEX livello 3, gli operatori di Trasporto e la PdV regionale forniranno al NAP e al DS&SRF i riferimenti (indirizzi) delle relative piattaforme di vendita.
Il DS&SRF fornirà quindi ai MaaS operator il catalogo delle piattaforme di vendita, in base alle informazioni fornite dagli operatori di trasporto, come da servizio 9 indicato nelle specifiche del DS&SRF.
Per quanto riguarda gli accordi e le procedure commerciali tra piattaforme di vendita e MaaS Operator, questi saranno stabiliti direttamente da ciascun MaaS Operator con i singoli operatori di trasporto tramite convenzioni.

I MaaS operator, quindi, potranno acquistare i titoli tramite le piattaforme di vendita degli operatori di trasporto. In generale, salvo valutazioni diverse in corso di progetto, la PdV regionale non sarà "abilitata" a fare accordi commerciali con i MaaS Operator.
I MaaS operator che utilizzano occasionalmente viaggi in Abruzzo potranno, in assenza di accordi commerciali, acquistarli in modalità B2C ("per conto del viaggiatore", senza sconti).

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

Indicare e dettagliare se e come i fondi o parte di essi verranno utilizzati al fine di digitalizzazione dei pagamenti, inclusivo di piattaforme di vendita avanzate, ovvero di adeguamento ai protocolli standard o per altri scopi.

Gli strumenti di pianificazione nazionali e regionali hanno posto obiettivi di integrazione modale e tariffaria del trasporto pubblico locale e di bigliettazione elettronica allo scopo di offrire al cittadino un sistema di trasporto con linee fra loro interrelate tramite il coordinamento degli orari e dei servizi in determinati spazi di interscambio e la possibilità di acquistare un solo titolo di viaggio per tutto lo spostamento indipendentemente dal numero di mezzi, vettori e trasbordi effettuabili. Di conseguenza, la Regione ha destinato risorse europee e nazionali allo sviluppo dei sistemi digitali di bigliettazione che supporteranno il processo di integrazione tariffaria allo stato attuale in esame al tavolo regionale del dipartimento regionale dei trasporti.

Stante quanto sopra, la Regione ha finanziato molteplici iniziative che intersecano l'ambito di interesse del Maas, in quanto risultano ad esso complementari perché ciascuna di esse contribuisce alla realizzazione di parti diverse ma integrate del sistema di digitalizzazione del trasporto pubblico abruzzese: con Decisione C(2022) 9380 final della Commissione europea del 8.12.2022 è stato approvato il "Programma regionale Abruzzo FESR 2021-2027" che prevede un importante investimento di 30,8 mln di euro per l'acquisto di autobus elettrici, la realizzazione del Sistema di bigliettazione elettronica e l'installazione di sistemi ITS nel TPL, questi ultimi finanziati per euro 14,3 milioni, e un programma di interventi per 11 milioni di euro destinati alla multimodalità nei pressi dei nodi di interscambio come le stazioni ferroviarie per lo sviluppo di infrastrutture per la modalità ciclopedonale e TPL di linea, interventi di info-mobilità, l'integrazione di diverse modalità di trasporto di persone, allestimento di aree di scambio attrezzate per la ricarica dei veicoli elettrici del TPL. Gli interventi descritti nel campo della mobilità sostenibile sono finalizzati alla realizzazione e al potenziamento di nodi d'interscambio, prevalentemente nei pressi delle stazioni ferroviarie, attrezzate per la ricarica elettrica, con gestione digitalizzata, da collegare attraverso la realizzazione di nuovi tratti alla rete ciclabile esistente. Anche l'intervento di rinnovo del parco rotabile si affianca e supporta il processo di digitalizzazione grazie alle nuove dotazioni a bordo dei mezzi. Per completezza, si accenna anche alle risorse

complessive che la Regione Abruzzo ha destinato al rinnovo della flotta autobus, di 161,6 milioni di euro di cui 130,8 sono risorse statali e fanno capo al D.M. del MIT n. 223/2020, al D.I. 81/2020, alle risorse del Piano complementare del DM 315/2021 e del DM 256/2022 mentre 30,8 milioni di euro sono risorse FESR 21/27. Mentre, per quanto concerne il rinnovo della flotta ferroviaria, la Regione è beneficiaria di circa 83 mln stanziati con delibera CIPE n. 54/2016, D.M. del MIT n. 408/2017, D.M. del MIT 164/2021, del PNRR (DM 319/2021) e Piano complementare (DM 363/2021.

Si precisa che i fondi FESR destinati ai sistemi di digitalizzazione saranno erogati per l'attrezzaggio dei vettori non coinvolti nella presente sperimentazione. Si ricorda che gli operatori di trasporto regionali sono n. 43 a fronte dei n. 7 afferenti al presente progetto. Per quanto attiene i vettori che esercitano servizi sia nell'area oggetto di sperimentazione che al di fuori di essa, si precisa che i predetti fondi FESR saranno destinati a mezzi a servizio di linee che non rientrano nell'area di sperimentazione. Pertanto, non vi sarà alcuna sovrapposizione o doppio finanziamento poiché il tutto sarà regolato dalla regia regionale.

Questi finanziamenti, la cui strategia è attualmente in via di definizione, saranno impiegati in parte per digitalizzare i pagamenti, compresi l'implementazione di avanzate piattaforme di vendita, la pianificazione dei sistemi, la gestione del trasporto e l'adeguamento ai protocolli standard.

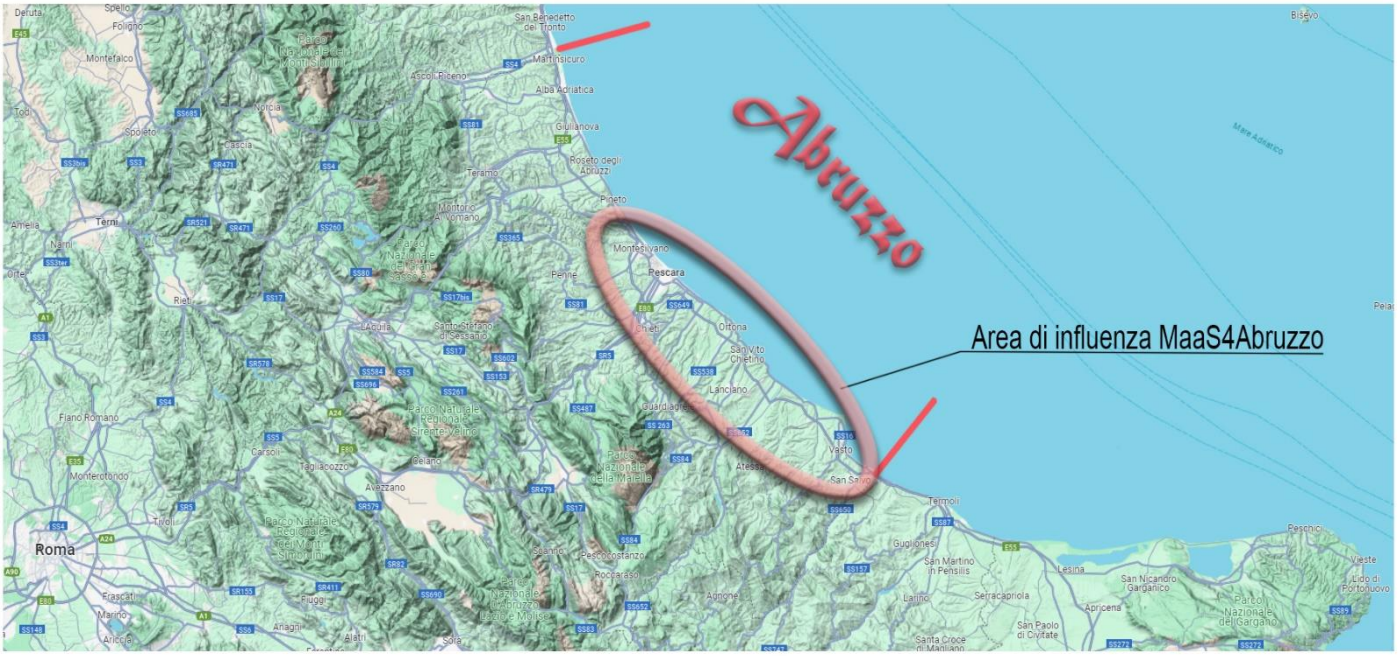
2.3. Area in cui verrà effettuata la sperimentazione

Indicare l'area in cui verrà effettuata la sperimentazione, in particolare elencare: i Comuni interessati, con relativa popolazione, le aree extraurbane interessate e altre aree di interesse, se pertinenti. Qualora disponibile, inserire una o più mappe di riferimento. (cfr. Allegato 2 – A0)

L'area di sperimentazione rappresenta la costa centro-sud della regione, che comprende n. 3 Comuni "Polo" (Cfr. Programma Regionale 2021-2027), a più alta densità di mobilità, che rappresentano i più grandi "poli di attrazione" nell'ambito delle Province di Pescara e Chieti (72% dei comuni della regione), non solo per n. di abitanti/famiglie (39.843/166.796) ma anche per la più alta densità turistica stagionale pari al 64% delle presenze turistiche da maggio a ottobre.

COMUNE	POPOLAZIONE	FAMIGLIE	ETA' MEDIA	NATALITA'	% INCREM TURSITCO ANNUALE/SU POPOLAZ RESID
PESCARA	321.309	135.380	44,7	7,9	40%
LANCIANO	35.251	14.176	45,5	7,8	25%
VASTO	41.283	17.240	44,8	8	40%
TOTALE	**397.843**	**166.796**			

L'area accoglie la pista ciclabile più lunga d'Europa "La Ciclovia Verde", 50km su tracciato ferroviario dismesso, che ospita stazioni ferroviarie attive, servizi di bike-sharing, servizi intermodali (bus-bike; treno-bike; parcheggi), una significativa concentrazione di operatori turistici con oltre 20 percorsi per turismo attivo (rete ciclabile); presenti nell'area collegamenti di TPL urbani-suburbani di ben 6 operatori di trasporto passeggeri.



Tutti i Comuni interessati presentano servizi TPL e bike sharing pubblici e/o privati, servizi per monopattini e aree di interscambio modale (parcheggi) in prossimità di terminal e/o stazioni ferroviarie. Il Comune di Pescara è policentrico di un'area "metropolitana" che unisce i Comuni di Chieti e Pescara attraverso un titolo di viaggio integrato denominato "biglietto UNICO". La tratta UNICO è utilizzata prevalentemente per motivi di studio e sanitari (collegamento con Policlinico di Chieti). Il comune di Pescara presenta una pista ciclabile che collega la città confinante di Montesilvano alla stazione periferica di Pescara Porta Nuova. Tale pista accoglierà nel medio periodo anche un servizio filobus. Le città di Lanciano e Vasto si trovano nel cuore della Via Verde costiera e offrono servizi per mobilità scolastica,

professionale e turistica (ciclostazioni, percorsi bike da/verso le aree suburbane, servizi per mobilità culturale, enogastronomica e turismo attivo).
Le aree extraurbane gravitanti intorno ai comuni designati rappresentano il 72% del territorio regionale, comprendendo 46 comuni della provincia di Pescara e 104 nella Provincia di Chieti con alcuni altri comuni a margine.

Provincia/Città Metropolitana	Numero Comuni	%comuni area target/regione	Superficie/KM2	%Sup. area target/regione
L'Aquila	108		5.047,34	
Teramo	47		1.954,34	
Chieti	**104**	*72%*	**2.599,53**	*35%*
Pescara	**46**		**1.230,29**	
Tot Comuni	305		10.831,50	

2.4. Scenario architetturale

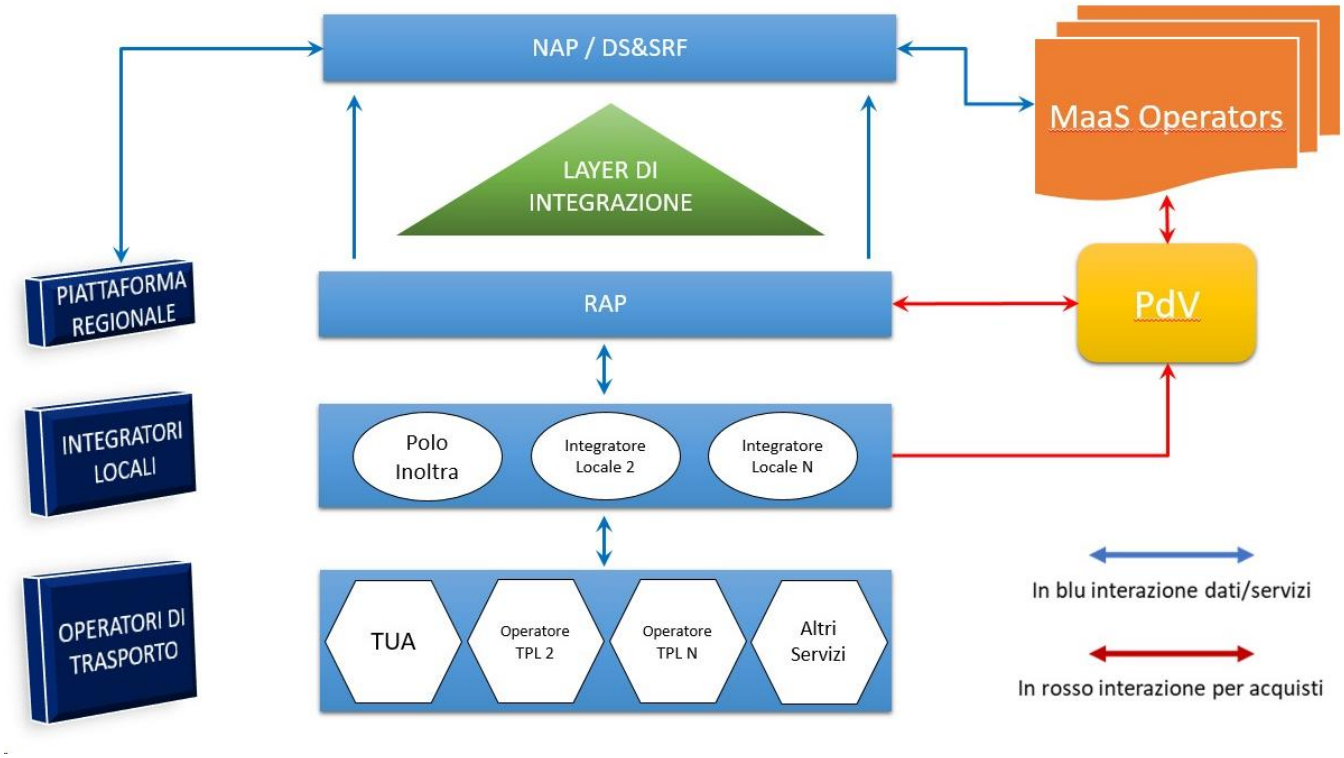
Descrivere lo scenario architetturale che si intende creare per facilitare l'integrazione con il DS&SRF, citando gli attori coinvolti nel progetto (ad esempio MaaS Operators, RAP / integratori territoriali, Operatori di trasporto / mobilità, ecc.), in linea con quanto riportato nel documento "Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy" e con l'architettura nazionale riferita al NAP e i relativi aggregatori regionali. (cfr. Allegato 2 – A5). Si suggerisce di inserire uno schema architetturale ove siano presenti i vari attori (es operatori di trasporto, MaaS Operator, …) e sistemi (es RAP/NAP/DS&SRF, piattaforme di vendita)

Come anticipato al paragrafo 2.2.4, l'architettura proposta prevede la realizzazione di uno strato di aggregazione e integrazione regionale, i cui dati saranno forniti dagli operatori di trasporto e mobilità; lo scenario architetturale prevede quanto segue:

a) **Una piattaforma di integrazione dei dati di mobilità statici e dinamici (RAP)**, con funzioni integrate di infomobilità, trip status, calcolo dei KPI e cruscotto per la loro visualizzazione, oltre a funzioni di customer satisfaction; i servizi RAP integrano i dati relativi alla mobilità (pubblica e/o privata) derivati dagli operatori di trasporto e mobilità coinvolti, sia direttamente che tramite integratori locali, gestendoli e convertendoli per il NAP, negli standard richiesti (per i dati statici NeTEx, per i dati dinamici real time SIRI), tramite il layer di integrazione; si prevede anche la raccolta di dati vs. il sistema regionale che sono pubblicati direttamente sul layer nazionale (ad esempio dati relativi ai servizi di trasporto ferroviari nazionali);
b) **Una piattaforma di vendita dematerializzata regionale**, utilizzabile su dominio regionale proprio, garante della riservatezza e gestione dei dati di ciascun operatore partecipante alla sperimentazione, pubblicabile sul DS&SRF e richiamabile attraverso i Layer di integrazione e accessibile direttamente dai MaaS Operators; offre anche le funzionalità di gestione catalogo tariffe e pacchetti MaaS, ticketing, interfaccia per la prenotazione, sblocco e blocco mezzi, motore di best fare, clearing per la gestione delle tariffe integrate; sarà anche eventualmente disponibile, un motore di travel planner, i cui dati verranno condivisi direttamente dagli operatori di trasporto coinvolti;
c) **Un layer di integrazione** con lo strato nazionale **DS&SRF,** presente per la comunicazione e condivisione dati tra RAP e PdV da e verso il DS&SRF. In linea con le specifiche del MaaS4Italy, i MaaS Operator coinvolti comunicheranno con la piattaforma DF&SRF, con l'obiettivo di condividere i dati degli utilizzatori dei servizi, veicolando le informazioni in totale sicurezza verso le piattaforme e canali di pagamento, forniti dagli operatori.
d) **Maas Operators**, da indentificarne ulteriori tramite manifestazione di interesse, integrati con il DS&SRF, per i servizi offerti dal DS&SRF, inclusa la registrazione dei viaggi, in accordo alle specifiche DS&SRF, ed integrati con le piattaforme di vendita esposte nel DS&SRF (dei vari operatori di trasporto e della PdV regionale)

e) **Operatori di trasporto presenti a livello regionale,** comprensivi di TUA, consorziati con Polo Inoltra, che raggruppa vari operatori di trasporto, ed altri operatori di trasporto, come precisati nel presente Piano operativo, per l'invio di dati di pianificazione del servizio, di dati dinamici, e di dati di tariffazione verso il RAP.

Lo schema che segue illustra quanto descritto:



2.5. Attori coinvolti

Descrivere gli attori coinvolti a diverso titolo in relazione al progetto presentato secondo la struttura indicata.

2.5.1. Operatori di servizi di trasporto e mobilità

Descrivere gli operatori di servizi di trasporto e mobilità con i quali la Regione o la Provincia Autonoma collabora alla realizzazione del progetto, indicando il servizio di trasporto offerto (ad es. operatore di trasporto pubblico locale, operatore di monopattini in sharing, ecc.) e l'ampiezza del territorio in cui pestano servizio gli operatori di trasporto coinvolti nel progetto, indicando se coprono il territorio nazionale/interregionale, regionale, metropolitano o comunale. Possono essere elencati i soli operatori di trasporto e mobilità che prevedano, per l'inizio della sperimentazione, la dematerializzazione dei titoli di viaggio e la trasmissione dei dati fino al NAP/DS&SRF in NeTEx/SIRI (quale protocollo nativo o in altro protocollo purché mediato dal RAP o altri sistemi). La collaborazione deve essere corredata dall'Accordo sottoscritto dalla Regione o P.A. con gli operatori del trasporto, attestante la predetta collaborazione. (cfr. Allegato 2 – A2). Qualora si prevedesse di coinvolgere altri operatori di trasporto non presenti nella lista, inserire tempi e modalità di coinvolgimento (es. avviso pubblico, …)

Si riporta a seguire la lista degli operatori di servizi di trasporto e mobilità con i quali la Regione o la Provincia Autonoma collabora alla realizzazione del progetto, precisando il servizio di trasporto offerto (ad es. operatore di trasporto pubblico locale, operatore di monopattini in sharing, ecc.) e l'ampiezza del territorio in cui prestano servizio gli operatori di trasporto coinvolti nel progetto, e precisando se coprono il territorio nazionale/interregionale, regionale, metropolitano o comunale.

Nome dell'operatore di trasporto	Territorio di riferimento (Nazionale / Interregionale, Regione, Città metropolitana, Comune capoluogo)	Servizio offerto (es. Operatore di trasporto pubblico locale, operatore di monopattini in sharing, …)
TUA SPA	REGIONALE	OPERATORE TPL (pubblico) – Servizi su gomma urbani, interurbani – Servizi ferroviari
DONATO DI FONZO&F.LLI SPA	COMUNE DI LANCIANO COMUNE DI VASTO-SAN SALVO REGIONALE- PROVINCIA DI CHIETI INTERREGIONALE	OPERATORE TPL (privato) – Servizi su gomma urbani, interurbani
CIVITARESE VIAGGI SRL	COMUNE DI ORTONA REGIONALE-PROVINCIA DI CHIETI INTERREGIONALE	OPERATORE TPL (privato) – Servizi su gomma urbani, interurbani
AUTOSERVIZI CERELLA SRL	REGIONALE-PROVINCIA DI CHIETI INTERREGIONALE	OPERATORE TPL (pubblico-gruppo TUA Spa) – Servizi su gomma interurbani
AUTOSERVIZI LA PANORAMICA SRL	COMUNE DI CHIETI	OPERATORE TPL (privato) – Servizi su gomma urbani
SOCIETA' AUTOSERVIZI TESSITORE SRL	COMUNE DI VASTO URBANO	OPERATORE TPL (privato) – Servizi su gomma urbani
LEGAMBIENTE	PESCARA E VARI COMUNI DELLA VIA VERDE	SERVIZI BIKE in n. 5 ciclostazioni su n. 3 comuni (Fossacesia, Vasto, Pescara)

Ciascun operatore in sede di presentazione del progetto ha accolto uno schema di convenzione in cui si riportano le modalità e le condizioni di partecipazione al progetto sperimentale. Il soggetto attuatore in fase di avvio della digitalizzazione provvederà a sottoscrivere le convenzioni per ciascun operatore.
Si prevede comunque di coinvolgere altri operatori di trasporto, non presenti nella lista, mediante apposito avviso pubblico, con particolare riferimento ai gestori di sharing mobility.

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

Descrivere gli operatori di servizi MaaS con i quali la Regione o la Provincia Autonoma collabora alla realizzazione del progetto, Qualora si prevedesse di coinvolgere altri operatori MaaS non presenti nella lista, inserire tempi e modalità di coinvolgimento (es. avviso pubblico, …)

Il MaaS Operator è un operatore economico che agisce a livello almeno metropolitano, interfacciandosi con le aziende di trasporto/servizi e l'utente-viaggiatore, consentendo di soddisfare le necessità di mobilità degli utenti: prenotazioni/acquisti, operazioni di riprogrammazione del viaggio, ecc. L'operatività dei MaaS Operator dovrà essere regolata sulla base di condizioni contrattuali direttamente con chi eroga i servizi agli utenti.
Ad oggi s'intende riconoscere quale MaaS Operator la Società Unica Abruzzese di trasporto TUA Spa società di TPL in House (MaaS Operator pubblico).
La Regione Abruzzo, per le finalità del presente progetto, intende pubblicare apposita Manifestazione di Interesse per la qualificazione dei MaaS operator indicati nel progetto e l'identificazione di ulteriori MaaS operator per aprire la sperimentazione al mercato. Si dà atto, al proposito, che gli operatori MaaS partecipanti alla sperimentazione MaaS4Italy e registrati al DS&SRF potranno offrire i loro servizi anche per viaggi nell'area del progetto MaaS4Abruzzo, interagendo con le PdV locali a pari condizioni rispetto agli operatori selezionati dalla Regione.

Nome del Maas Operator	Territorio di riferimento	Tipologia di accordo	Stato dell'accordo
Società Unica Abruzzese di trasporto TUA Spa	Regione Abruzzo	Convenzione	In fase di sottoscrizione
Altri Maas Operator da individuare	Regione Abruzzo	Convenzione a seguito di Manifestazione di Interesse	In fase di espletamento

2.5.3. Utenti

Descrivere:
- le fasce di utenti target che si intende coinvolgere durante le sperimentazioni di servizi Maas, anche in riferimento all'accessibilità per le fasce più deboli della popolazione. (cfr. Allegato 2 – C1)
- il numero di utenti target che si intende coinvolgere e il numero atteso di utenti che parteciperanno alla sperimentazione
- le modalità sia tecniche che formali di coinvolgimento degli utenti
- le modalità con le quali si intende analizzare le esigenze del target di utenza individuato.

I comuni afferenti all'area di sperimentazione ospitano circa 400.000 abitanti con oltre 166.000 famiglie di età media compresa tra i 40 e 50 anni, con una presenza media di due figli in età scolastica. Tale fascia di popolazione nell'area costiera sud dell'Abruzzo si incrementa significativamente durante la stagione turistica estiva.
L'obiettivo dell'intervento è quello di sviluppare un sistema di rilevazione che consenta di profilare 1.500 utenti sperimentatori del trasporto intermodale nonché un sistema di continuo monitoraggio dei fattori specifici per ogni profilo, in particolare per quelli più fragili. Ciò permetterà di testare la qualità dell'esperienza di mobilità.
Il numero di utenti target che si intende coinvolgere è di circa 2000 così, orientativamente, nelle seguenti fasce:

a) giovani di età scolastica 15-25 anni, attraverso focus group presso le scuole;
b) adulti di età compresa tra 26-50 anni che utilizzano mezzi pubblici per spostamenti per lavoro/servizi sanitari/turismo, attraverso focus group presso le principali aziende del territorio e in collaborazione con i Mobility Manager;
c) adulti di ogni genere ed età e provenienza.

Questo monitoraggio sarà effettuato sia ex-ante che ex-post.

In definitiva l'obiettivo minimo da Avviso è quello di traguardare come minimo 1.000 utenti che hanno fatto almeno un viaggio e fornito almeno una valutazione.
I MaaS operator in accordo con la Regione potranno offrire, nella fase sperimentale, bundle di servizi anche in abbonamento mirati a una o più delle fasce di utenti indicate con premialità di servizi ausiliari e complementari sia attraverso tariffe predisposte dalla Regione Abruzzo per specifiche fasce di utenti, che attraverso accordi con i MaaS Operator.

La gestione e la realizzazione della sperimentazione, dal progetto al coinvolgimento degli utenti, dalla raccolta dei dati all'analisi dei risultati, avverranno sotto il coordinamento della Regione Abruzzo attraverso:
• il Comitato Guida;
• il Tavolo di Coordinamento Territoriale a cui potranno partecipare i rappresentanti del mondo accademico e del tessuto imprenditoriale.
Tutte le attività sperimentali seguiranno gli indirizzi delineati dal Tavolo Scientifico MaaS4Italy, a cui la Regione parteciperà attivamente con un suo referente scientifico. Le modalità con cui si intende coinvolgere gli utenti sono le seguenti e verranno attuate anche con l'ausilio di società specializzate:

- Sperimentare il contributo di incentivi alla domanda per il raggiungimento degli obiettivi progettuali.
- Supportare la cooperazione tra gli attori dell'ecosistema MaaS
- Focus Group presso scuole, aziende e Comuni

Le modalità di analisi delle esigenze del target di utenza individuato saranno definite sin dalla fase ex ante e come meglio descritte nel paragrafo successivo.

2.5.4. Altri soggetti coinvolti

Descrivere altri soggetti coinvolti quali Università, Enti, Centri di ricerca, tessuto imprenditoriale e tutti quegli attori che si ritengono strategici al fine di realizzare le sperimentazioni di servizi Maas sul territorio e le rispettive modalità di coinvolgimento. (cfr. Allegato 2 – C4). Qualora si prevedesse di coinvolgere altri soggetti non presenti nella lista, inserire tempi e modalità di coinvolgimento (es. avviso pubblico, …)

I soggetti coinvolti nella fase di "Analisi degli utenti" sono:

a) Il CERVAS, quale Centro di Ricerca dell'Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara, che sin dalla fase progettuale ha aderito per lo sviluppo delle indagini comportamentali e di mobilità degli utenti;
b) Il CITRAMS, quale Centro di Ricerca Interdipartimentale per la Mobilità Sostenibile dell'Università di L'Aquila, che sin dalla fase progettuale ha aderito per lo sviluppo del Modello MaaS territoriale e sua valutazione di efficacia;
c) L'Istituto Tecnico Superiore per la Mobilità Sostenibile di Ortona, ITS MOST Academy, che sin dalla fase progettuale ha aderito per il supporto formativo e alle indagini di mobilità.

La Regione Abruzzo si riserva la facoltà di scegliere secondo le vigenti norme sugli appalti pubblici, una società esterna che supporti le indagini di cui al punto a), al fine di rispettare i tempi e gli indicatori di progetto.
Sarà coinvolto il Gruppo di Azione Locale GAL COSTA DEI TRABOCCHI al fine di sensibilizzare gli utenti target.

Nome dell'Ente coinvolto	Tipologia Ente (es. Università, Centro di ricerca, …)	Tipologia di accordo sottoscritto tra le parti	Obiettivo del coinvolgimento dell'Ente
CITRAMS	Centro di Ricerca Interdipartimentale per la Mobilità Sostenibile dell'Università di L'Aquila	*Convenzione*	Supporto alla valutazione del Business model MaaS Formazione
CERVAS	Centro di Ricerca per la Valutazione e lo Sviluppo socio-economico Università di Chieti-Pescara "G. D'Annunzio" DIPARTIMENTO DI NEUROSCIENZE, IMAGING E SCIENZE CLINICHE	*Convenzione*	• Analisi ex ante - fase di raccolta attiva delle esigenze degli utenti e di individuazione della "baseline" per la valutazione degli impatti. Analisi in itinere ed ex-post • Implementazione strumenti di valutazione comportamentale • Monitoraggio e variazione dei comportamenti di mobilità (abitudini e attitudini).
ITS MOST ACADEMY	Istruzione Superiore Tecnico-Specialistica E Professionalizzante Per La Mobilità Sostenibile	*Convenzione*	Formazione
GAL COSTA DEI TRABOCCHI	Gruppo di Azione Locale	*Convenzione*	Promozione e Orientamento

2.6. Servizi da rendere disponibili ai cittadini

Descrivere il tipo di servizi che si vogliono mettere a disposizione dei cittadini, degli specifici casi d'uso e dei rispettivi livelli di integrazione dei servizi MaaS, tenendo in considerazione che il minimo deve essere corrispondente al livello 2, esplicitando gli elementi di valorizzazione dei territori e di specifici target di utenza, nel rispetto di almeno uno dei seguenti requisiti: definizione di casi d'uso a copertura regionale; definizione di casi d'uso localizzati in aree a forte domanda di trasporto; definizione di casi d'uso localizzati in aree interne / piccoli comuni. (cfr. Allegato 2 – A1)

Il progetto intende costruire un futuro digitale, accessibile e multimodale, che permetterà agli utenti del territorio di spostarsi più facilmente e di programmare i propri viaggi direttamente tramite i MaaS operator utilizzando una app su smartphone in logica dematerilizzata, che dovrà consentire di compiere tutte le operazioni: dalla scelta del tragitto migliore, alla verifica della disponibilità dei mezzi, alla loro prenotazione, al pagamento dell'intera tratta, alla consultazione dei propri movimenti, all'aggiornamento di cambi di servizi prenotati/acquistati, per una nuova e completa "esperienza di mobilità". L'area a più alta concentrazione di domanda/servizi di mobilità regionale è quella indicata per la sperimentazione, nella quale già insiste un'esperienza MaaS di livello 2 con la presenza di una webapp multimodale 'trabocchimob' **(https://costadeitrabocchimob.it)** che consente: travel planning (da Pescara a Vasto), prenotazione di servizi di TPL, di servizi bus-bike e treno-bike, con conseguente acquisto integrato. Sono presenti in piattaforma i servizi di n. 6 operatori di TPL (TUA-DI FONZO-NAPOLEONE-CIVITARESE-CERELLA-TESSITORE), n. 1 operatore privato di bike sharing (BERRYBIKE), e Trenitalia, per la linea da Pescara centrale fino a Vasto. I sistemi sono stati digitalizzati a cura del Polo INOLTRA, le linee di trasporto TPL afferenti i comuni Polo di Lanciano e Vasto, nonché comuni costieri di minore dimensione: Ortona, San Vito Chietino, Fossacesia, San Salvo. I servizi digitalizzati sono stati pubblicati anche su piattaforma Google. I servizi afferiscono alla mobilità stagionale estiva e resi in modalità "statica".

Tali servizi, ampliati con i sistemi MaaS di cui al presente progetto consentiranno di sperimentare in **modalità "dinamica"**:

a) integrazione servizi TPL urbano ed extraurbano;
b) integrazione servizi alla mobilità (Bike-monopattini);
c) servizi parking comunali e taxi;
d) servizi di connessione digitale con le aree interne;
e**)** sperimentare la gestione integrata del biglietto "Unico".

Il presente progetto intende **sviluppare un sistema di integrazione del MaaS di livello 3-digitalizzazione/vendita di abbonamenti**.

2.7. Modelli di business

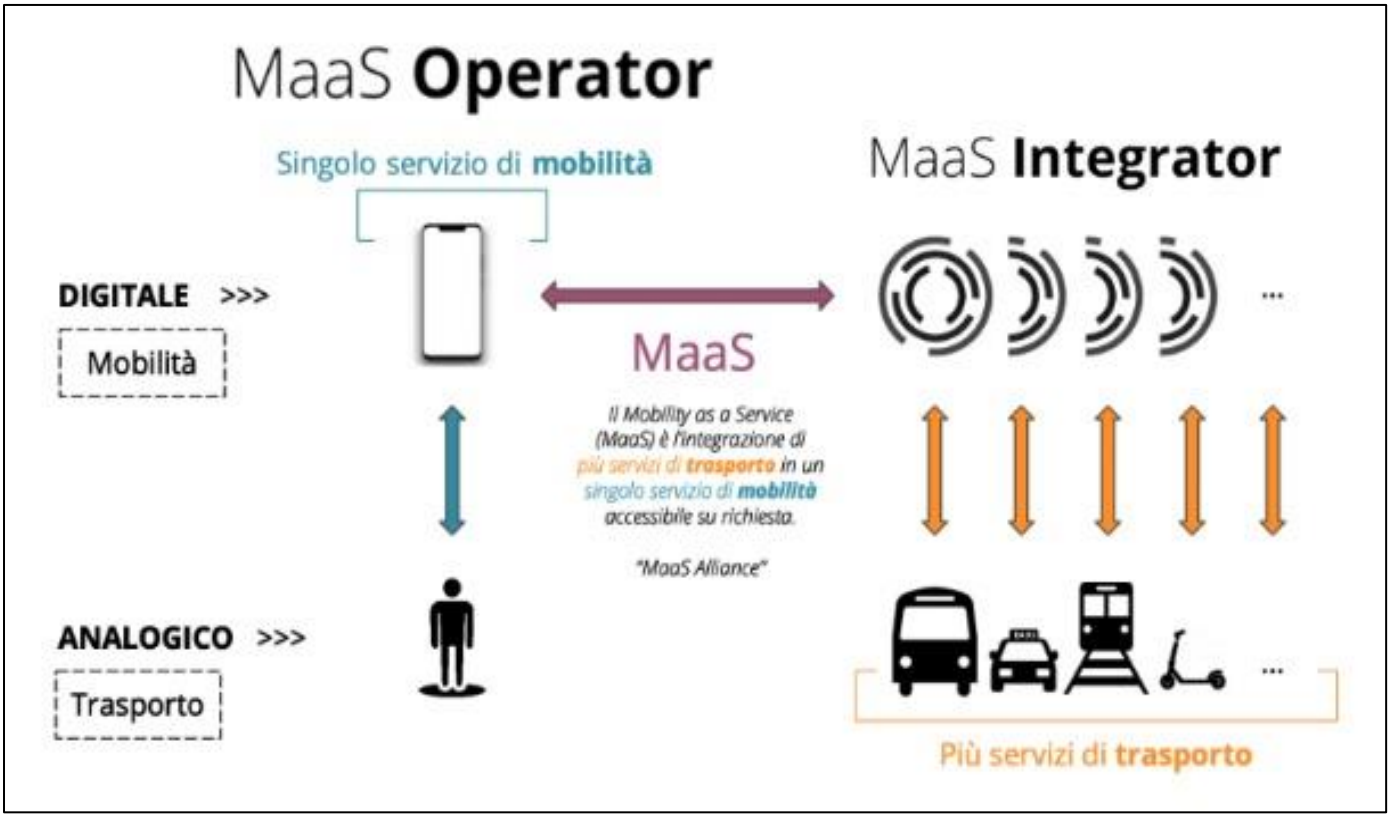
Descrivere il tipo di modelli di business ipotizzati (cfr. Allegato 2 – D2). In particolare, descrivere se si prevede un'incentivazione verso utenti od altri e le modalità e vincoli di erogazione

Il modello di business proposto intende creare una infrastruttura digitale che consenta a ciascun operatore di trasporto e mobilità di trasformare e ampliare la propria vision di erogazione dei servizi all'utenza. Infatti, la possibilità di avere un canale di vendita regionale accessibile a operatori MaaS locali e nazionali, con specifica connotazione dell'offerta consente maggiore visibilità e capacità di redditività, soprattutto nell'ottica intermodale/multimodale.
L'offerta di servizi consentirà di rendere il territorio più attrattivo anche per la domanda turistica. Tale processo avvierà una chiara semplificazione della *customer care* ottimizzando la qualità dei servizi offerti. Si evidenza che la possibilità di convergere su un unico sistema di governance renderà più semplice la sperimentazione e la gestione integrata della vendita del biglietto "Unico" e di abbonamenti integrati (MaaS di livello 3).
Per una corretta valutazione saranno definiti *opportuni indicatori* che terranno conto dei dati delle vendite effettuate durante il periodo di sperimentazione, e dei dati raccolti da interviste volte alla customer satisfaction, e delle analisi emerse su tavoli congiunti con tuti gli attori coinvolti nella sperimentazione.
Il modello configura un sistema "a rete aperto", in cui gli operatori potranno convergere sia verso i MaaS Operator per il supporto alla digitalizzazione e vendita su sistema regionale, che direttamente al NAP interconnettendosi ad altri operatori regionali e nazionali (Collaborative Business Model – CBM). Pertanto, il focus del modello è quello di massimizzare le potenzialità e le capacità dell'ecosistema dell'innovazione, collegando le diverse parti interessate nel

processo di creazione di travel planning, servizi intermodali/multimodali e sistemi di prenotazione/pagamento a reverse immediato.

Nel modello di business si prevede un'incentivazione verso utenti in modalità cashback, limitata al periodo di sperimentazione, al fine di incentivare la partecipazione.

Nella sperimentazione verranno applicati modelli di business tra MaaS Operator ed operatori di trasporto previo *agreement* tra i soggetti che prevedano che il MaaS Operator offra titoli di viaggio multimodali (anche in abbonamento e con bundle di servizi ausiliari), composti con tariffe standard di ciascun operatore per ciascuna delle tratte del viaggio. Il MaaS operator in questo caso stabilisce il prezzo del titolo complessivo garantendo a sé una fee percentuale dei ricavi degli operatori per ciascun viaggio acquistato.



2.8. Replicabilità e scalabilità del progetto

Indicare le modalità di prosieguo dei servizi MaaS a valle delle sperimentazioni, la sostenibilità economica nel lungo periodo, la scalabilità a livello nazionale e le modalità di interazione e collaborazione con le 3 città pilota finanziate con fondi PNRR, le 3 città finanziate con fondi a valere sul fondo complementare e con le altre Regioni / Province Autonome selezionate. (cfr. Allegato 2 – D4)

I partner partecipanti al progetto immaginano importanti opportunità per il proprio business derivanti dall'adozione di un progetto MaaS di successo, quali:

- possibilità di operare in un mercato nascente, potendone influenzare l'evoluzione;
- crescita della quota di mercato del trasporto collettivo;
- crescita del know-how interno relativo alle soluzioni MaaS;
- attivazione di nuovi canali per la promozione e la vendita dei servizi;
- migliore conoscenza della domanda e conseguente possibilità di modulazione dell'offerta;
- valorizzazione dei dati in proprio possesso.

La presenza dei principali attori del trasporto abruzzese, quali TUA e il Polo Inoltra, come propulsori dell'iniziativa e la messa a disposizione di asset in parte già disponibili, fa sì che i servizi MaaS potranno continuare ad essere erogati anche al termine della sperimentazione, nonché estesi all'intera regione.
Per la piattaforma di aggregazione e integrazione regionale saranno implementate esclusivamente soluzioni aperte e scalabili, basate su protocolli open e tecnologie standard, non proprietarie. Ciò riflette l'impostazione già seguita per gli asset disponibili a livello regionale e garantisce la scalabilità dello schema architetturale a livello nazionale.
È prevista la collaborazione con le città pilota di Roma e Napoli, previa stipula di appositi accordi, attraverso lo scambio delle *lesson learnt* durante le fasi di sperimentazione del MaaS4italy già intrapreso dalle città pilota, e la valutazione di eventuali integrazioni con operatori di trasporto che insistono in entrambe le aree.
La scelta della capitale e di Napoli risiede nel fatto che dall'Abruzzo si rileva un forte pendolarismo verso Roma, dimostrata dall'esistenza di diversi collegamenti di TPL, sia su gomma che su ferrovia, operati anche dagli stessi vettori che prendono parte alla sperimentazione. Analogamente, la zona sud della Regione Abruzzo, e nello specifico il Comune di Vasto, risulta ben collegato con il capoluogo campano.

2.9. Valore aggiunto del progetto e innovazione

Descrivere la differenziazione ed il valore aggiunto presentato rispetto ad altri progetti di MaaS realizzati o in corso. (cfr. Allegato 2 – C5)

Si espongono i punti di forza del progetto MaaS4Abruzzo:

A. rendere sistemiche e integrate le esperienze di mobilità sostenibili già realizzate sul territorio;
B. valorizzare di servizi multimodali (livello 2) nell'area di sperimentazione già attivi e gestiti dal Polo Inoltra;
C. elevato grado di sostenibilità nel tempo in termini di: estensione territoriale dei servizi MaaS, crescita di operatori aderenti, facilità di accesso, garanzia di autonomia gestionale dei singoli operatori;
D. elevata presenza di servizi comunali diversi dal TPL ad alta capacità di integrazione;
E. supporto alla Programmazione Regionale S3 2021-2027 al fine di sviluppare territori ITI (Territori Integrati) di cui al Regolamento UE 1060/2021, art. 28;
F. supporto allo sviluppo dell'area vasta di Chieti-Pescara che già gode di un biglietto unico integrato e di ampi servizi promossi dal Comune di Pescara quali:
    a. l'acquisto di biciclette a pedalata assistita e la realizzazione degli *ecomobility point*;
    b. Airlink, ovvero una soluzione combinata autobus-treno su Pescara che connette la stazione centrale all'Aeroporto d'Abruzzo;
    c. filovia in fase di attivazione;
    d. l'estensione dell'area metropolitana ai comuni limitrofi con "la Grande Pescara" (Montesilvano, Spoltore), con integrazione dei servizi alla mobilità con i comuni limitrofi
G. coordinamento e integrazione dei Programmi di Esercizio che connettono i paesi più interni della Provincia di Chieti con i Comuni costieri; ciò consentirà l'attivazione di una mobilità intelligente e condivisa nell'ambito provinciale, riducendo gli impatti negativi della frammentazione dei servizi e della carenza di infomobilità diffusa.

3. Modalità operative

Descrivere le modalità con cui si intende sviluppare la gestione della fase attuativa del progetto (organizzazione e operatività) secondo la struttura indicata, con particolare riferimento ai modelli di governance, di monitoraggio e rendicontazione.

3.1. Modello di governance

Descrivere il modello di governance adottato per la gestione della fase attuativa del progetto, prevedendo la presenza durante tutto l'arco di svolgimento delle attività di un Comitato di attuazione, un referente unico nei confronti del Dipartimento della Trasformazione digitale e il Ministero dei Trasporti, l'indicazione di un membro da includere nel Comitato scientifico proveniente da un Istituto universitario presente sul territorio. (cfr. Allegato 2 – D1)

La Governance è affidata alla Regione Abruzzo, che in qualità di soggetto attuatore, consente lo sviluppo del progetto, garantendo un equilibrio tra le parti pubbliche e private coinvolte.
La Regione individua i membri che presenzieranno lo svolgimento delle attività del Comitato di Attuazione.
Allo stato attuale il referente unico nei confronti del DTD è il Responsabile di Progetto Arch. Francesco Cotellessa e il membro del Comitato Scientifico è il Referente Scientifico Prof. Gino D'Ovidio.
La Regione si prende carico di definire l'insieme delle procedure formali e di ogni atto utile a regolamentare ed attuare lo scambio di dati, le competenze e le operazioni tra tutti i soggetti coinvolti nel MaaS.

Ai fini della creazione e del funzionamento efficiente del MaaS4Abruzzo, l'amministrazione regionale implementa l'infrastruttura dell'interfaccia dati, l'esposizione dei servizi assicurando la salvaguardia delle informazioni.
Sarà implementato un processo di monitoraggio interno su attività, risultati e rispetto del budget, un sistema di reporting per monitorare l'avanzamento dei lavori e le spese (procedure di rendicontazione), tenuto conto dei KPI - Linee Guida Ministeriali.

Il rapporto con i partner di progetto sarà gestito attraverso un **Tavolo di Coordinamento Territoriale (TCT)** che ospiterà:
- n. 1 rappresentante di ciascun Maas Operator;
- n. 1 rappresentante per ciascuna delle aziende di TPL partecipanti;
- n. 1 rappresentante per ciascun Comune aderente;
- n. 1 rappresentante per ciascuna delle aziende di servizi sharing aderenti.

3.2. Modalità organizzative e strumenti di monitoraggio degli obiettivi

Descrivere il modello organizzativo previsto per lo svolgimento del progetto, le modalità, gli strumenti di monitoraggio adottati e le azioni previste per la loro implementazione (cfr. Allegato 2 – D1). Lo strumento di monitoraggio interno che il soggetto attuatore implementerà, permetterà di disporre, in tempi certi, delle informazioni inerenti all'attuazione del progetto e di produrre i dati dinamici nel rispetto delle specifiche rilasciate. In particolare:
Numero di utenti attivi nella sperimentazione
Numero/elenco Maas Operator collegati al DS&SRF ed al NAP
Numero/elenco Operatori di trasporto e mobilità aderenti alla sperimentazione
Numero/elenco piattaforme di vendita
Avanzamento della spesa
Avanzamento degli output di progetto

Nel corso della sperimentazione, per monitorare l'effettivo andamento dell'iniziativa progettuale si effettueranno controlli sistematici su tre direttive di analisi prestabilite: la domanda, l'offerta e le prestazioni della piattaforma tecnologica. I dati raccolti in fase di monitoraggio saranno forniti al MIT per una valutazione complessiva dei risultati.
Un ulteriore fattore da monitorare attentamente, essendo centrale per la proposizione di servizi MaaS, è quello della piattaforma tecnologica RAP attraverso cui la regione Abruzzo aggregherà i dati degli Operatori locali, li renderà omogenei e disponibili per il NAP/DS&SRF.

Questi processi sono infatti non banali da garantire nella loro qualità, continuità ed efficienza. Si valuterà se si sia in grado di supportare un volume elevato di dati e di flussi operativi contemporaneamente senza incorrere in problemi operativi o di gestione.
Eventuali malfunzionamenti di qualsiasi genere emersi in fase di sperimentazione saranno attentamente analizzati e corretti. Infine, gli attori partecipanti al progetto pilota MaaS4Abruzzo si impegnano a:

- elaborare un rapporto della sperimentazione entro marzo 2025 in accordo con la Milestone Europea M1C1-13.
- garantire al meglio il trasferimento al DS&SRF dei dati necessari per consentire le stime dei KPI individuati nelle linee guida e più in generale le informazioni utili alla valutazione degli impatti nei territori, secondo quanto previsto dal Tavolo Scientifico.

3.3. Modalità Ascolto dell'utente

Descrivere gli strumenti e le modalità per assicurare un monitoraggio continuo dei bisogni ed eventuali spunti di miglioramento proposti dall'utente durante la durata totale del progetto. Descrizione degli strumenti e delle modalità per il monitoraggio della variazione dei comportamenti di mobilità (abitudini e attitudini) (cfr. Allegato 2 – C2)

Nell'ambito delle attività di monitoraggio si seguiranno le indicazioni fornite dal Tavolo Scientifico istituito nell'ambito del progetto MaaS4Italy.
Gli strumenti e le modalità posti in essere per assicurare un monitoraggio continuo dei bisogni ed eventuali spunti di miglioramento proposti dell'utente durante la durata totale del progetto, si articolano come a seguire:
Fase 1: Profilazione dei bisogni, delle abitudini e delle aspettative degli utenti

- PROFILAZIONE, attraverso ***interviste, sondaggi e focus*** per identificare aspettative (preferenze e timori) e abitudini di un campione rappresentativo di potenziali utenti del trasporto intermodale stratificato per profilo anagrafico e socioeconomico, stili e motivazioni di mobilità, livello di familiarità con il territorio (profilazione attraverso sistemi digitali);

Fase 2: Sviluppo del sistema di monitoraggio

- Definizione degli ***ITEM CHIAVE*** per rilevare i fattori che incrementano o diminuiscono l'ergonomia socio-cognitiva-affettiva dell'esperienza di mobilità;
- Progettare e ***sviluppare un sistema digitale*** per la somministrazione degli item chiave secondo la metodologia dell'Experiences Sampling;
- Costruzione di un ***sistema di Monitoraggio*** dell'esperienza di mobilità intermodale

Fase 3: Monitoraggio dell'esperienza di mobilità intermodale

- Analisi dei dati raccolti e generazione di un report di base-line "ex-ante" ed "ex-post": comparazione con i dati ex-ante per valutare l'effetto trasformativo dell'implementazione del piano e identificazione, in base ai diversi profili di "Mobility Personas" definiti in fase 1 e con attenzione particolare ai profili più deboli, degli eventuali miglioramenti o accorgimenti di design ergonomico socio-cognitivo-affettivo per migliorare sia l'esperienza di intermobilità, che la sua promozione e la propensione a consolidarla in un più evoluto stile di mobilità personale.

3.4. Valutazione degli impatti

Descrivere l'impatto del progetto e delle metriche / strumenti per il monitoraggio, nei seguenti ambiti: impatto economico; impatto ambientale; impatto socioculturale. (cfr. Allegato 2 – C3)

Nell'ambito delle attività di valutazione degli impatti si seguiranno le indicazioni fornite dal Tavolo Scientifico istituito nell'ambito del progetto MaaS4Italy.
Dal sistema di Monitoraggio dell'esperienza di mobilità intermodale, sarà possibile estrapolare dei KPI relativi a:
Impatto socio-economico

- Volume economico transazioni per acquisto servizi MaaS
- Valore economico medio transazione
- Spesa media per utente
- Costo medio per spostamento

- Indice di incidentalità
- Numero di utilizzatori per tipologia di servizio acquistato
- Distribuzione spaziale e temporale della domanda MaaS

Impatto ambientale

- Numero spostamenti MaaS totale e per modalità di trasporto
- Numero di spostamenti MaaS per range di spostamento (urbano, città Metropolitana, Regionale, interregionale etc.)

Impatto culturale

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

Efficacia delle azioni di comunicazione

- Numero di visualizzazioni
- Numero di interazioni
- Bouncing rate
- Numero di abbonamenti MaaS attivati sul totale degli abbonamenti attivi

In merito ai reclami ed alle interazioni, il progetto si pone lo scopo di riflettere sulla gestione delle stesse per addivenire ad un tempo di risposta breve per gli utenti ma nel contempo attribuendo a ciascun attore coinvolto le opportune responsabilità in caso di disservizi o anomalie.

3.5. Rispetto dei principi trasversali

Descrivere come si prevede che il progetto rispetti i principi trasversali identificati dal PNRR:
- Rispetto del principio di non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852 (DNSH);
- Rispetto del 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;
- Rispetto dei principi trasversali previsti dal PNRR quali, tra l'altro, il principio del contributo all'obiettivo climatico e digitale (c.d. tagging) e ove previsto, l'obbligo di protezione e valorizzazione dei giovani;
(cfr. "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza" - Cap.1 "Obiettivi generali e struttura del piano", par. "Le priorità trasversali")
Si raccomanda di inserire le modalità secondo cui i principi sono rispettati, utilizzando come punto di partenza quanto segue ed integrando coerentemente con il Progetto presentato, le modalità di realizzazione e gli obiettivi previsti:

Do No Significant Harm (DNSH)
Per il Progetto, il Soggetto Attuatore dovrà garantire che la realizzazione delle attività progettuali e le relative spese prevedano di non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali, ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.
Tale vincolo si traduce in una valutazione di conformità delle attività progettuali al principio del "Do Not Significant Harm" (DNSH), ex-ante, in itinere ed ex-post, in riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, di cui all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852, come evidenziato dalle seguenti circolari MEF:
- circolare MEF n.21 del 14/10/2021 che disciplina tra i requisiti di ammissibilità dei progetti del PNRR la necessità per tutti gli investimenti e riforme di rispettare il principio del DNSH;
- circolare MEF n. 32 del 30/12/2021 (coerentemente con il regolamento UE 2021/2139 del 4 giugno 2021) che rappresenta una guida operativa per il rispetto del suddetto principio (allegato alla Circolare: https://www.rgs.mef.gov.it/VERSIONE-I/circolari/2021/circolare_n. 32 del 2021).
Climate and Digital Tagging
Per il Progetto MaaS, il progetto contribuirà in misura del 100% dell'investimento al Digital Tag come previsto dal PNRR per la Misura 1- Componente 1- Investimento 1.4.6. Gli obiettivi primari di progetto sono di fatto legati alla digitalizzazione dei servizi per la mobilità con particolare riferimento a:
- garantire un'offerta di trasporto integrata e un'esperienza di viaggio digitale e reale (phygital) univoca, grazie all'integrazione delle varie piattaforme di trasporto disponibili;
- attivare un ruolo di Regolatore e Garante per la Pubblica Amministrazione, attraverso l'analisi dei dati di utilizzo, per orientare efficacemente le politiche di mobilità e sostenibilità e di programmare l'evoluzione dei servizi anche a medio/lungo termine;

- soluzioni digitali per incentivare il trasporto multimodale in orientare la tipologia dei trasporti verso modalità più accessibili e sostenibili.

Equità di Genere e Valorizzazione e protezione dei giovani

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

Riduzione divari territoriali

Con il progetto l'Ente Attuatore si candida, in quanto territorio pilota, a rivestire un ruolo di avanguardia nello sviluppo di un sistema digitale di mobilità intermodale. I cittadini potranno, quindi, essere fra i primi a sperimentare una compiuta esperienza MaaS. Il progetto intende operare con decisione per l'abbattimento di quegli ostacoli informativi, organizzativi, territoriali e culturali, partendo dalla cooperazione e digitalizzazione dei principali operatori del trasporto per arrivare ad una completa integrazione di tutte le modalità presenti nell'offerta di trasporto attuale, pronte ad essere fruite tramite l'intermediazione di più MaaS Operator.

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

Do No Significant Harm (DNSH)

Nell'attuazione del progetto Maas4Abruzzo, la Regione Abruzzo intende assicurare il raggiungimento degli obiettivi delle sperimentazioni MaaS sul territorio e la conseguente valutazione dell'impatto economico, ambientale e socioculturale nel contesto di riferimento, nello specifico, il progetto MaaS4Abruzzo mira a ridurre il numero di mezzi privati inquinanti in circolazione a favore di servizi di mobilità più sostenibili e a minor impatto ambientale, siano essi di tipo "dolce" (monopattini in sharing, bici elettriche in sharing, …) o tradizionali (TPL, auto elettriche in sharing, …).

In particolare, gli interventi previsti ***non arrecano nessun danno significativo all'ambiente*** (ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852 -DNSH), tenuto conto che le finalità principali del progetto sono:

- garantire un'offerta di trasporto integrata e un'esperienza di viaggio digitale e reale (phygital) univoca, grazie all'integrazione delle varie piattaforme di trasporto disponibili: aumentare la digitalizzazione del trasporto collettivo attraverso l'impiego di strumenti interoperabili per aumentare la qualità, sicurezza e attrattività dei sistemi di trasporto e abilitare la diffusione di servizi MaaS privilegiando i servizi di pagamento digitale, il monitoraggio e la gestione delle flotte, l'informazione agli utenti, la prevenzione degli assembramenti e la prenotazione dei viaggi;
- attivare un ruolo di Regolatore e Garante per la Pubblica Amministrazione, attraverso l'analisi dei dati di utilizzo, per orientare efficacemente le politiche di mobilità e sostenibilità e di programmare l'evoluzione dei servizi anche a medio/lungo termine;
- Incentivare soluzioni digitali per il trasporto multimodale e orientare la tipologia dei trasporti verso modalità più accessibili e sostenibili: creare e verificare le strutture abilitanti per facilitare lo scambio di dati e l'interazione efficace tra gli operatori del trasporto e le piattaforme di intermediazione, per assicurare una maggiore partecipazione e un più efficace interfacciamento con il servizio nazionale DS&SRF;

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

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

Climate and Digital Tagging

Il Progetto MaaS4Abruzzo contribuirà in misura del 100% dell'investimento al Digital Tag come previsto dal PNRR per la Misura 1- Componente 1- Investimento 1.4.6. Gli obiettivi primari di progetto sono di fatto legati alla digitalizzazione dei servizi per la mobilità. In particolare, sviluppare un ecosistema MaaS che parte da un livello locale cittadino e arriva a un livello più ampio nazionale richiede necessariamente la creazione di una nuova infrastruttura digitale che, da un lato è alimentata dalla condivisione di dati derivanti da fonti pubbliche e private già in essere o che verranno attivate conseguentemente alla costruzione dell'ecosistema stesso, dall'altro abilita la proposizione all'utente finale (cittadino) di soluzioni di mobilità puramente digitali per soddisfarne le esigenze di trasporto in modo più efficace ed efficiente.

Tale percorso rappresenta quindi un acceleratore trasversale della trasformazione digitale del territorio che impatta positivamente sui modelli economici e di governance pubblici e privati, e sull'attitudine e la propensione del singolo individuo all'utilizzo quotidiano di strumenti digitali e innovativi.
Gli obiettivi primari di progetto sono di fatto legati alla digitalizzazione dei servizi per la mobilità con particolare riferimento a:

- garantire un'offerta di trasporto integrata e un'esperienza di viaggio digitale e reale (phygital) univoca, grazie all'integrazione delle varie piattaforme di trasporto disponibili;
- attivare un ruolo di Regolatore e Garante per la Pubblica Amministrazione, attraverso l'analisi dei dati di utilizzo, per orientare efficacemente le politiche di mobilità e sostenibilità e di programmare l'evoluzione dei servizi anche a medio/lungo termine;
- soluzioni digitali per incentivare il trasporto multimodale in orientare la tipologia dei trasporti verso modalità più accessibili e sostenibili

Equità di Genere e Valorizzazione e protezione dei giovani

Un ulteriore elemento fondamentale su cui si basa lo sviluppo di un ecosistema MaaS è quello di favorire l'adozione su ampia scala di modelli di mobilità personale e collettiva più sostenibili e inclusivi. Il concetto alla base di tale iniziativa è la transizione da un modello tradizionale di proprietà e uso di veicoli privati a un modello di condivisione degli stessi attraverso servizi ad hoc. Ciò al fine di 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.
Nello specifico, la Regione Abruzzo nell'attuare il progetto MaaS4Abruzzo si impegna ad applicare nei bandi di gara che verranno pubblicati per la realizzazione degli interventi l'articolo 47 del d.lgs. n. 77 del 2021 convertito con la Legge n. 108/2021 e le relative linee guida applicative che definiscono le misure di incentivazione e di tutela delle pari opportunità generazionali e di genere, nonché quelle per l'inclusione lavorativa delle persone con disabilità.
L'applicabilità del progetto soprattutto nella fase sperimentale, non prevede né favorisce asimmetrie di genere di qualsiasi tipo ma, al contrario, si fonda sull'obiettivo di ***inclusività sociale e valorizzazione e protezione dei giovani***, poiché i servizi MaaS, essendo digitali e distribuiti nell'area sperimentale a più alta mobilità regionale, sono per natura più accessibili e fruibili dalle nuove generazioni.

Riduzione dei divari territoriali

Con il progetto MaaS4Abruzzo, la Regione Abruzzo si candida, in quanto territorio follower-pilota, a rivestire un ruolo di avanguardia nello sviluppo di un sistema digitale di mobilità intermodale. I cittadini potranno, quindi, essere fra i primi a sperimentare una compiuta esperienza MaaS. Il progetto intende operare con decisione per l'abbattimento di quegli ostacoli informativi, organizzativi, territoriali e culturali, partendo dalla cooperazione e digitalizzazione dei principali operatori del trasporto per arrivare ad una completa integrazione di tutte le modalità presenti nell'offerta di trasporto regionale, *abbracciando le altre Province di L'Aquila e Teramo*, pronte ad essere fruite tramite l'intermediazione di più MaaS Operator, consentendo anche una ***riduzione dei divari territoriali***. L'aumento dei livelli di omogeneità territoriale, di accesso a detti servizi digitali, è ancor più rafforzato dal fatto che la TUA SPA già opera come vettore TPL all'interno delle su menzionate provincie.

4. Piano progettuale

Descrivere il piano di progetto, le attività previste e i tempi attesi per il loro completamento, suddivise per fasi e inserite in un cronoprogramma che identifichi le principali milestones da conseguire entro i termini stabiliti dalla fase 3 del progetto PNRR "Maas" (M1C123 - T1 2025)

4.1. Descrizione delle fasi e delle attività di progetto

Descrivere le principali fasi di progetto, le relative attività e obiettivi, gli output intermedi e/o finali previsti, con particolare riferimento alle macro-attività sulle quali declinare il cronoprogramma: digitalizzazione TPL, integrazione con il DS&SRF, sperimentazioni e rapporto unico finale. Al fine di mantenere una uniformità progettuale, si richiede di mantenere i WP principali (WP1-WP7) nella definizione data ed espanderli nelle attività di dettaglio (es WP 1.1…)

La Fase preliminare

Durante la fase progettuale la Regione Abruzzo ha provveduto a sviluppare una strategia di concertazione "bottom-up" al fine di strutturare un progetto di sviluppo MaaS condiviso dagli attori più significativi, come indicato nell'Avviso, sottoscrivendo Protocolli d'Intesa con Comuni afferenti all'area sperimentale e stakeholders, rappresentanti quanto segue:

- il più alto livello di mobilità delle persone in termini di residenti e turisti;
- la concentrazione delle maggiori infrastrutture di terminali e di servizi alla mobilità;
- un'area metropolitana e due aree vaste di interconnessione sub-urbana, ovvero le due province, Chieti e Pescara, pari al 72% dei comuni abruzzesi;
- una significativa concentrazione di operatori turistici;
- una significativa concentrazione di operatori di TPL, già in possesso di tecnologie IoT di livello 2;
- una significativa concentrazione di operatori di servizi sharing;
- la presenza policentrica dell'Aeroporto di Pescara;
- la presenza di infrastrutture ciclopedonali su tutta la costa della regione, che necessitano interconnessione ovvero una intermodalità digitale atta a garantire una mobilità senza soluzione di continuità (filobus-bike-treno-bus, ecc.).

Il coinvolgimento del Centro di Ricerca per la Mobilità Sostenibile dell'Università di L'Aquila, il CITRAMS, e il Centro di Ricerca Comportamentale dell'Università Gabriele D'Annunzio di Chieti, CERVAS, rappresenta la base scientifica per lo studio dell'efficacia del progetto MaaS in termini di:

- analisi del target degli utenti coinvolti;
- livello di gradimento e utilità del progetto;
- valutazione del modello MaaS strutturato;
- replicabilità del modello su vasta scala regionale.

Si ravvisa il lavoro in corso da parte della Regione Abruzzo per l'estensione del RAP, che ha visto il preliminare coinvolgimento di TUA Spa, e a cui farà seguito la creazione di una struttura di coordinamento e gestione dedicata non solo all'operatore pubblico ma a tutti gli operatori privati e EELL che risultano affidatari e/o promotori di servizi alla mobilità.

Descrizione dei wp di progetto

Di seguito si fornisce una panoramica delle attività previste dalla pianificazione progettuale:

- ***WP 0: PREPARAZIONE E GOVERNANCE:***
  Descrizione: Fase di preparazione e gestione del progetto, la cui durata è quella dell'intero progetto. In questa fase l'obiettivo principale è strutturare l'organizzazione e la gestione del progetto, definendo i processi di decision making. In questa fase si prevede la gestione della qualità delle attività da eseguire, garantendo il monitoraggio delle attività in termini di tempo, costo e modalità di esecuzione.
  Output: Piano operativo, documenti di report mensili, documenti di analisi dei business model selezionati.
  Durata: gennaio 2024 - marzo 2026
  Attività:
  - **WP 0.1 – Predisposizione del Piano Operativo**: attività di predisposizione del documento definitivo relativo al Piano Operativo, che declina le responsabilità, i tempi e gli obiettivi del progetto lungo l'intera

durata

- **WP 0.2 – Gestione dell'interazione tra i partner e Armonizzazione delle attività dei vari WP**: attività di gestione dei rapporti con partner e stakeholder interessati all'esecuzione dei vari WP pianificati.

- **WP 0.3 – Risk Analysis e Quality Management**, attività di analisi dei rischi e di valutazione della qualità degli output durante l'intero progetto

- **WP 0.4 – Decisione dei modelli di business per il MaaS e Monitoring**: attività di valutazione dei diversi modelli disponibili implementabili nel progetto, nel rispetto dei principi declinati dal Paradigma MaaS, degli obiettivi e della sostenibilità del progetto. Si prevedono riunioni periodiche bimestrali, con annesse attività di raccolta dati, report e piani di azione come risoluzione delle criticità. Durante gli incontri periodici con gli stakeholder, si condividono i risultati legati all'avanzamento delle attività, con l'obiettivo di pianificare interventi migliorativi.

- ***WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL***
  Descrizione: Fase di trasformazione tecnologica, con obiettivo di adeguare attraverso una digitalizzazione gli Operatori del trasporto e della mobilità (TPL), in convenzione, per rendere ottimizzato ed efficiente il servizio offerto al cliente finale, nel rispetto dei requisiti MaaS.
  Output: Analisi AS IS degli operatori, Documenti di report mensili sullo stato di avanzamento, Convenzioni sottoscritte con gli operatori aderenti, documenti di certificazione della digitalizzazione degli operatori coinvolti
  Durata: gennaio 2024 - aprile 2024
  Attività:
  - **WP 1.1 – Digitalizzazione dei servizi delle aziende TPL coinvolte in convenzione, che includono: Sistemi di bordo e di terra per la gestione di titoli di viaggio dematerializzati e pagamenti elettronici in modalità account base; Adeguamento sistemi AVM/AVL:** fase dedicata alla digitalizzazione dei servizi offerti dagli operatori

  - **WP 1.2 – Analisi AS IS dello stato degli operatori TPL:** fase di analisi dello stato degli operatori a cui sono destinati i fondi per la digitalizzazione, chiarendo cosa e come digitalizzare, operatore per operatore, colmando il gap tecnologico evidenziato

  - **WP 1.3 – Analisi dello stato di avanzamento e condivisione dati:** fase di monitoring durante la sperimentazione, utilizzando i dati condivisi periodicamente, attraverso incontri schedulati mensilmente, dagli operatori coinvolti

- ***WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)***
  Descrizione: fase di ricerca, individuazione e selezione dei MaaS Operator nel progetto, gestendo la collaborazione e integrazione per favorire l'ottimizzazione dei servizi di mobilità.
  Output: Manifestazione di interesse per MaaS Operator, Documento di Aggiudicazione dei MaaS Operator, Convenzione con i MaaS Operator selezionati
  Durata: gennaio 2024 - maggio 2024
  Attività:
  - **WP 2.1 – Predisposizione e condivisione del documento di manifestazione di interesse**: fase di preparazione e pubblicazione del capitolato della manifestazione di interesse, con identificazione delle specifiche di integrazione e dei requisiti di partecipazione

  - **WP 2.2 – Stipula della convenzione con i MaaS Operator:** attività di stipula e accordo con i MaaS Operator individuati

  - **WP 2.3 – Sviluppo della soluzione MaaS:** fase di integrazione, tra MaaS Operator e DS&SRF, dei titoli di viaggio dematerializzati, e configurazione del sistema

- **WP 2.4 – Testing:** quando saranno disponibili i dati nel DS&SRF

- **WP 2.5 – Gestione e supporto MaaS operator durante la sperimentazione**: fase di supporto dei rapporti tra Operatori di trasporto e MaaS Operator, predisponendo attraverso incontri periodici le relative convenzioni, in linea con gli accordi stipulati.

- ***WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'***
  Descrizione: Fase di sviluppo delle tecnologie software del PdV/RAP per favorire l'integrazione tra DS&SRF, MaaS Operator e Operatori TPL. Si definiscono le specifiche tecniche della tecnologia da predisporre, si costruisce il capitolato tecnico con i requisiti della soluzione. Infine, si passa allo sviluppo concreto della soluzione MaaS individuata.
  Output: Documentazione di progettazione della PdV/RAP, documentazione di gara, Test intermedi per operatore, documentazione di collaudo della Soluzione
  Durata: gennaio 2024 - maggio 2024
  Attività:
  - **WP 3.1 – Progettazione della soluzione:** fase di predisposizione documentale della progettazione della soluzione PdV/RAP, del capitolato tecnico, identificazione del procedimento di acquisto e della relativa documentazione di gara
  - **WP 3.2 – Pubblicazione del bando per la fornitura**: fase di pubblicazione del bando e selezione del fornitore per la realizzazione della piattaforma PdV/RAP
  - **WP 3.3 – Sviluppo soluzione:** fase di sviluppo della soluzione PdV/RAP progettata, in linea con le specifiche del capitolato tecnico
  - **WP 3.4 – Gestione avanzamenti, Test e integrazione**: fase di monitoring e test dell'integrazione con gli Operatori di trasporto, MaaS Operator e NAP
  - **WP 3.5 – Sviluppo della applicazione software analysis:** fase di sviluppo dei software per le analisi ex ante, in itinere ed ex post, predisponendo tool di raccolta feedback dal cliente, condivisione dei questionari e report. SI prevede l'implementazione di un tool di gestione delle modalità di incentivazione degli utenti partecipanti alla sperimentazione, allineando gli incentivi alle vendite e alle validazioni effettuate dagli utenti

- ***WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET***
  Descrizione: fase di gestione degli utenti partecipanti alla sperimentazione, dall'analisi dei requisiti di ogni cluster di utenti target, all'identificazione degli individui partecipanti.
  Output: Piano di comunicazione e selezione panel di utenti target, Documento di anagrafica degli utenti selezionati, tool di raccolta dati e feedback, tool di somministrazione dei questionari ex ante, in itinere ed ex post
  Durata: febbraio 2024 - giugno 2024
  Attività:
  - **WP 4.1 – Coordinamento delle attività:** fase di gestione delle attività, con identificazione degli obiettivi e controllo/ gestione della qualità in tutti i WP della fase, con l'obiettivo di individuare criticità e muovere interventi migliorativi e risolutivi

  - **WP 4.2 – Campagna di comunicazione:** fase di comunicazione e pubblicità per l'individuazione degli utenti partecipanti alla sperimentazione

  - **WP 4.3 – Data Analysis:** fase analitica dei dati raccolti dagli utenti attraverso i tool condivisi, questionari per le analisi ex ante, in itinere ed ex post la sperimentazione

Lo sviluppo della applicazione si intende incluso nel task WP3.

- ***WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE***
  Descrizione: Fase di progettazione e realizzazione del piano di sperimentazione, stabilendo le linee guida specifiche, i requisiti, i tempi e modalità di esecuzione della sperimentazione. In questa fase si prevedono

incontri con gli stakeholder per la predisposizione del documento descrittivo del piano sperimentale da attuare.
Output: Documentazione del piano di sperimentazione
Durata: gennaio 2024 - febbraio 2024
Attività:

- **WP 5.1 – Preparazione della documentazione del Piano di Sperimentazione:** Fase di redazione del documento di Piano di Sperimentazione, con le relative specifiche tecniche e approccio metodologico. Si predispone l'insieme dei requisiti del piano, stabilendo scadenze e obiettivi; l'approccio comunicazionale per gli utenti aderenti alla sperimentazione; le modalità condivise di incentivazione degli utenti; l'insieme dei KPI di analisi per la valutazione dell'avanzamento della sperimentazione, rappresentando i risultati attraverso report condivisi.

- ***WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE***
Descrizione: Fase operativa del progetto, durante la quale si procede ad eseguire quanto previsto dal piano di sperimentazione. Consiste nella raccolta dati durante la sperimentazione, monitorando gli aspetti a valore della sperimentazione e favorendo così analisi e risoluzioni delle criticità riscontrabili. È la fase di raccolta dell'insieme dei dati per proseguire con le analisi ex ante, in itinere ed ex post citate nei WP precedenti, con l'obiettivo di monitorare la customer satisfaction degli utenti coinvolti. In questa fase si monitora che funzioni il metodo di incentivazione proposto. Si predispone un help desk per mitigare alle problematiche relative alle criticità lato RAP e lato Operatori di Servizio. Quanto è emerso dai dati verrà discusso in riunioni schedulate periodicamente, mensili, costruendo, coinvolgendo tutti gli stakeholder, azioni di mitigazione alle criticità, ove possibile.
Output: Report periodici sull'avanzamento della sperimentazione riproponendo i risultati ottenuti
Durata: luglio 2024 - dicembre 2024
Attività:
  - **WP 6.1 – Governance della sperimentazione:** task trasversale all'intera durata della sperimentazione, responsabile della conduzione della sperimentazione nel rispetto dei requisiti di qualità del Piano di Sperimentazione condiviso al WP5.
  - **WP 6.2 – Data Analysis:** fase di analisi dei dati raccolti durante la fase di sperimentazione, vengono avviate le richieste agli utenti di compilazione dei feedback di valutazione in itinere, ed al termine ex post, per successive prime analisi. Verranno inoltre raccolte i dati su vendite e validazioni su piattaforma DS&SRF, per relative prime analisi in itinere.
  - **WP 6.3 – Customer service:** fase di supporto agli utenti nei processi di compilazione dei questionari per la raccolta feedback; supporto nell'ottenimento degli incentivi previsti dal piano di sperimentazione.
  - **WP 6.4 – Servizio di help desk:** fase di support in caso di indisponibilità dati o malfunzionamenti per velocizzare le risoluzioni alle criticità, sia lato RAP, sia lato operatori di servizio.
  - **WP 6.5 – Aggiornamento periodico dei dati disponibili:** fase di aggiornamento dei dati disponibili automaticamente al sistema RAP con check sull'avvenuta importazione dei dati con successo

- ***WP 7: REDAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE***
Descrizione: attività finale del progetto, il cui obiettivo è la redazione di un documento rapporto unico finale che riassumi i risultati ottenuti durante l'intero progetto. All'interno del documento è presente una sezione di possibili raccomandazioni MaaS sul futuro.
Output: Documento Rapporto Unico Finale
Durata: gennaio 2025 - marzo 2025
Attività:
  - **WP 7.1 – Raccolta dati e predisposizione documento rapporto unico finale:** fase di raccolta dati per la successiva predisposizione del rapporto unico finale. Il documento prevede: la descrizione degli

stakeholder coinvolti nel progetto (MaaS Operator, Operatori di trasporto, panel utenti); le modalità di indagine per le analisi ex ante, in itinere ed ex post; le modalità di coinvolgimento, comunicazione e incentivazione del panel utenti target; le modalità di monitoraggio e report durante le sperimentazioni; gli esiti delle sperimentazioni; le criticità emerse e le opportunità in ottica MaaS; i risultati ottenuti rispetto alle politiche tariffarie, alla comunicazione, all'impatto verso gli utenti.

- **WP 7.2 – Relazione finale EU:** con relativi contributi ove necessario.

4.2. Dettaglio Integrazione

In questa sezione deve essere presentato il dettaglio tecnico di integrazione

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

Al fine di partecipare alla sperimentazione, gli operatori di Trasporto Mobilità dovranno mettere a disposizione i dati statici e dinamici attraverso la piattaforma nazionale (RAP/NAP/DS&SRF) utilizzando i protocolli previsti: NeteX/SIRI e permettere l'emissione di titoli di viaggio dematerializzati attraverso piattaforme di vendita, si richiede di compilare, per ognuno degli attori coinvolti la data prevista.

In piena compatibilità con l'architettura nazionale MaaS4Italy e in ottemperanza alle condizioni indicate al paragrafo 7 del documento "Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy", gli operatori aderiranno al DS&SRF sottoscrivendo i "Termini e condizioni per l'adesione al DS&SRF".

Nel corso della sperimentazione verrà valutata la possibilità di inserire nuovi operatori in aggiunta a quelli proposti.

Nome Operatore	Data prevista digitalizzazione pagamenti	Nome piattaforma di vendita	Data prevista disponibilità dei dati statici (NeteX) su piattaforma nazionale	Data prevista disponibilità dei dati statici (SIRI) su piattaforma nazionale	Indicare se i dati sono inviati direttamente in NeteX/SIRI o mediati	Data prevista di ricezione dati in formato NeTEx/SIRI da parte del NAP
TUA SPA	31/05/2024	*Da definire*	31/05/2024	31/05/2024	mediati	30/06/2024
DONATO DI FONZO&F.LLI SPA	31/05/2024	*Da definire*	31/05/2024	31/05/2024	mediati	30/06/2024
CIVITARESE VIAGGI SRL	31/05/2024	*Da definire*	31/05/2024	31/05/2024	mediati	30/06/2024
AUTOSERVIZI CERELLA SRL	31/05/2024	*Da definire*	31/05/2024	31/05/2024	mediati	30/06/2024
AUTOSERVIZI LA PANORAMICA SRL	31/05/2024	*Da definire*	31/05/2024	31/05/2024	mediati	30/06/2024
SOCIETA' AUTOSERVIZI TESSITORE SRL	31/05/2024	*Da definire*	31/05/2024	31/05/2024	mediati	30/06/2024
COMUNE DI PESCARA	31/05/2024	*Da definire*	31/05/2024	31/05/2024	mediati	30/06/2024
COMUNE DI LANCIANO	31/05/2024	*Da definire*	31/05/2024	31/05/2024	mediati	30/06/2024
COMUNE DI VASTO	31/05/2024	*Da definire*	31/05/2024	31/05/2024	mediati	30/06/2024
LEGAMBIENTE	31/05/2024	*Da definire*	31/05/2024	31/05/2024	mediati	30/06/2024

4.2.2. Integrazione MaaS Operator (Rif. WP 2)

Al fine di partecipare alla sperimentazione, i MaaS Operator dovranno reperire i dati statici e dinamici attraverso la piattaforma nazionale (RAP/NAP/DS&SRF) utilizzando i protocolli previsti: NeteX/SIRI, utilizzare le piattaforme di vendita per l'emissione dei titoli di viaggio, e registrare i dati su DS&SRF, si richiede di compilare, per ognuno degli attori coinvolti la data prevista.
Ad ogni MaaS Operator corrisponderanno diversi operatori di trasporto che potranno avere date di integrazioni differenti, in ogni caso devono essere indicati i soli operatori le cui date di integrazione siano compatibili con l'inizio delle sperimentazioni.

Si riportano le date prevista di integrazione dei MaaS operator.

In piena compatibilità con l'architettura nazionale MaaS4Italy e in ottemperanza alle condizioni indicate al paragrafo 7 del documento "Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy", gli operatori aderiranno al DS&SRF sottoscrivendo i "Termini e condizioni per l'adesione al DS&SRF".

Nome del MaaS Operator	Data prevista di disponibilità app verso gli utenti	Data prevista invio dati viaggio a DS&SRF
TUA SPA	31/05/2024	30/06/2024
Altri operatori da manifestazione di interesse	31/05/2024	30/06/2024

Nome del MaaS Operator	Nome Operatore di Trasporto utilizzato (rif. 5.1)	Data prevista integrazione dati con Operatore di trasporto via Piattaforma Nazionale	Data prevista integrazione piattaforma di vendita con Operatore di trasporto
TUA SPA	La lista degli operatori per TUA SPA sarà definita entro fine 2023.		
Altri operatori da manifestazione di interesse	La lista sarà definita dagli stessi MaaS operator in occasione della risposta alla manifestazione di interesse		

4.3. Cronoprogramma delle attività

Inserire il cronoprogramma delle attività e sotto-attività (come definite nel paragrafo precedente, indicando data inizio e fine e spesa totale prevista (iva esclusa) (cfr. Allegato 2 – A4). Allegare inoltre il gantt di progetto.

In riferimento alla tabella di cui in appresso si rimanda, per una lettura più analitica, all'Allegato 2.

WP-AZIONE/ATTIVITA'	*Data inizio*	*Data fine*
WP 0: PREPARAZIONE E GOVERNANCE	Q1 2024	Q1 2026
WP 0.1: Predisposizione del Piano Operativo	Q1 2024	Q1 2025
WP 0.2: Gestione dell'interazione tra i partner e Armonizzazione delle attività dei vari WP	Q1 2024	Q1 2025
WP 0.3: Risk Analysis e Quality Management	Q1 2024	Q1 2025
WP 0.4: Decisione dei modelli di business per il MaaS e Monitoring	Q1 2024	Q1 2025
WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL	Q1 2024	Q4 2024
WP 1.1 – Digitalizzazione dei servizi delle aziende TPL coinvolte in convenzione, che includono: Sistemi di bordo e di terra per la gestione di titoli di viaggio dematerializzati e pagamenti elettronici in modalità account base; Adeguamento sistemi AVM/AVL: fase dedicata alla digitalizzazione dei servizi offerti dagli operatori	Q1 2024	Q4 2024
WP 1.2: Analisi AS IS dello stato degli operatori TPL	Q1 2024	Q2 2024

WP 1.3: Analisi dello stato di avanzamento e condivisione dati	Q1 2024	Q2 2024
WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)	Q1 2024	Q2 2024
WP 2.1: Predisposizione e condivisione del documento di manifestazione di interesse	Q1 2024	Q1 2024
WP 2.2: Stipula della convenzione con i MaaS Operator	Q1 2024	Q2 2024
WP 2.3: Sviluppo della soluzione MaaS	Q1 2024	Q2 2024
WP 2.4: Testing	Q2 2024	Q2 2024
WP 2.5: Gestione e supporto MaaS operator durante la sperimentazione	Q2 2024	Q2 2024
WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'	Q1 2024	Q2 2024
WP 3.1: Progettazione della soluzione MaaS	Q1 2024	Q1 2024
WP 3.2: Pubblicazione del bando per la fornitura	Q1 2024	Q1 2024
WP 3.3: Sviluppo soluzione	Q1 2024	Q2 2024
WP 3.4: Gestione avanzamenti, Test e integrazione	Q1 2024	Q2 2024
WP 3.5: Sviluppo della applicazione software analysis:	Q1 2024	Q2 2024
WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET	Q1 2024	Q2 2024
WP 4.1: Coordinamento delle attività	Q1 2024	Q2 2024
WP 4.2: Campagna di comunicazione	Q1 2024	Q1 2024
WP 4.3: Data Analysis	Q2 2024	Q2 2024
WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE	Q1 2024	Q1 2024
WP 5.1: Preparazione della documentazione del Piano di Sperimentazione	Q1 2024	Q1 2024
WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE	Q3 2024	Q1 2025
WP 6.1: Governance della sperimentazione	Q3 2024	Q1 2025
WP 6.2: Data Analysis	Q3 2024	Q1 2025
WP 6.3: Customer service	Q3 2024	Q1 2025
WP 6.4: Servizio di help desk	Q3 2024	Q4 2024
WP 6.5: Aggiornamento periodico dei dati disponibili	Q3 2024	Q4 2024
WP 7: REDAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE	Q2 2024	Q1 2025
WP 7.1: Raccolta dati e predisposizione documento rapporto unico finale	Q2 2024	Q1 2025
WP 7.2: Relazione finale EU: con relativi contributi ove necessario	Q1 2025	Q1 2025

4.4. Piano spese

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

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

a. *spese per la progettazione e realizzazione della piattaforma tecnologica di back-end e front-end per la erogazione dei servizi MaaS sul territorio, sostenute dal soggetto attuatore o da soggetti da esso individuato a termini di legge;*
b. *spese per l'avvio e conduzione delle sperimentazioni (es. incentivi diretti alla domanda degli utenti, etc.);*
c. *altre spese coerenti con i costi necessari alla realizzazione delle sperimentazioni, alle valutazioni degli impatti e, in generale, alle analisi dei risultati.*

4. ***Spese per la digitalizzazione del TPL:***
   a. *spese per l'acquisto e la messa in opera di beni strumentali atti ad abilitare i servizi MaaS: sistemi hardware e software e altri sistemi tecnologici per il controllo, il monitoraggio e il rilevamento delle prestazioni, la gestione dei dati, la digitalizzazione e dematerializzazione dei titoli di viaggio e ogni altro sistema assimilabile funzionale ai servizi MaaS.*
5. ***IVA realmente e definitivamente sostenuta per i costi di cui ai precedenti commi**, solo se non recuperabile, nel rispetto di quanto previsto dalla vigente normativa - tale importo dovrà quindi essere puntualmente tracciato per ogni progetto nei relativi sistemi informatici gestionali.*
6. ***Spese per il reclutamento di personale specificamente destinato alla realizzazione del progetto**, secondo quanto previsto all'art.1 del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, coordinato con la legge di conversione 6 agosto 2021, n. 113, e in particolare nel rispetto delle disposizioni di quanto al comma 2 del medesimo articolo.*

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

WP-AZIONE/ATTIVITA'	2024	2025	2026	Totale
WP 0: PREPARAZIONE E GOVERNANCE	**140.000,00**	**130.000,00**	-	**270.000,00**
WP 0.1 – Predisposizione del Piano Operativo				
WP 0.2 – Gestione dell'interazione tra i partner e Armonizzazione delle attività dei vari WP				
WP 0.3 – Risk Analysis e Quality Management				
WP 0.4 – Decisione dei modelli di business per il MaaS e Monitoring	70.000,00	70.000,00		140.000,00
	20.000,00	10.000,00		30.000,00
	50.000,00	50.000,00		100.000,00
WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL	**500.000,00**	-	-	**500.000,00**
WP 1.1: Digitalizzazione dei servizi delle aziende TPL coinvolte in convenzione, che includono: Sistemi di bordo e di terra per la gestione di titoli di viaggio dematerializzati e pagamenti elettronici in modalità Account Based; Adeguamento sistemi AVM/AVL	500.000,00	-	-	500.000,00
WP 1.2 – Analisi AS IS dello stato degli operatori TPL				
WP 1.3 – Analisi dello stato di avanzamento e condivisione dati				
WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)	-	-	-	-
WP 2.1 – Predisposizione e condivisione del documento di manifestazione di interesse	-	-	-	-
WP 2.2 – Stipula della convenzione con i MaaS Operator				
WP 2.3 – Sviluppo della soluzione MaaS				
WP 2.4 – Testing				
WP 2.5 – Gestione e supporto MaaS operator durante la sperimentazione				
WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'	**892.000,00**	-	-	**892.000,00**
WP 3.1 – Progettazione della soluzione MaaS	80.000,00	-	-	80.000,00
WP 3.2 – Pubblicazione del bando per la fornitura				
WP 3.3 – Sviluppo soluzione				
WP 3.4 – Gestione avanzamenti, Test e integrazione	750.000,00	-	-	750.000,00
WP 3.5 – Sviluppo della applicazione software analysis	40.000,00	-	-	40.000,00
	22.000,00			22.000,00
WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET	**40.000,00**	**10.000,00**	-	**50.000,00**
WP 4.1 – Coordinamento delle attività	40.000,00	10.000,00	-	50.000,00
WP 4.2 – Campagna di comunicazione				
WP 4.3 – Data Analysis				
WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE	-	-	-	-
WP 5.1 – Preparazione della documentazione del Piano di Sperimentazione	-	-	-	-
WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE	**150.000,00**	**52.098,36**	-	**202.098,36**
WP 6.1 – Governance della sperimentazione	40.000,00	10.000,00	-	50.000,00
WP 6.2 – Data Analysis				
WP 6.3 – Customer service	30.000,00	10.000,00	-	40.000,00
WP 6.4 – Servizio di help desk	60.000,00	32.098,36	-	92.098,36
WP 6.5 – Aggiornamento periodico dei dati disponibili	20.000,00	-	-	20.000,00
WP 7: RELAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE	-	-	-	-
WP 7.1 – Raccolta dati e predisposizione documento rapporto unico finale	-	-	-	-
WP 7.2 – Relazione finale EU				

Macro-attività	2024	2025	2026	Totale in Euro
Totale IVA esclusa	**1.722.000**	**192.098**		**1.914.098**
IVA 22%	**356.840**	**29.062**		**385.902**
Totale IVA Inclusa	**2.078.840**	**221.160**		**2.300.000**

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

4.5. Partecipazione a progetti / programmi europei in corso

Descrivere se e in che modo il progetto si integra / coordina con altre iniziative PNRR o finanziate altrimenti e indicare eventuali partecipazioni ad altri progetti / programmi europei in corso e sinergici con gli obiettivi del progetto "Maas", indicando, se pertinente, eventuali risorse finanziarie disponibili. (cfr. Allegato 2 – E2)
In caso di utilizzo di altri fondi è necessario specificare che non saranno effettuate richieste di rimborso multiple per le stesse spese sostenute (c.d. "double funding") e che, nell'ambito del finanziamento relativo a questo specifico progetto, l'Ente Attuatore dichiara che le eventuali richieste di rimborso non saranno soggette a "double funding".

Allo stato attuale, la Regione è beneficiaria delle risorse di cui al D.M. 417 del 28/12/2022 con la finalità di incentivare l'utilizzo dei servizi di sharing mobility, tramite apposita scontistica agli utenti del trasporto pubblico su gomma e ferro. Inoltre, la Commissione europea, nell'ambito del Programma regionale FESR 2021-2027, ha approvato con Decisione C(2022) 9380 final dell'08.12.2022 l'intervento 2.8.2 relativo all'acquisto di mezzi pubblici di trasporto a basso impatto ambientale e al potenziamento dei servizi digitali con l'implementazione della bigliettazione elettronica e sistemi ITS nel trasporto pubblico locale. La TUA è coinvolta anche nella realizzazione predetto investimento rispetto al quale l'attuale progetto ne è parte complementare ma non sovrapponibile.
Dunque, si conferma che non saranno effettuate richieste di rimborso multiple per le stesse spese sostenute (c.d. "double funding") e che, nell'ambito del finanziamento relativo a questo specifico progetto, nessuno degli interventi citati è sovrapponibile a quelli precedenti bensì è prevista sinergia e integrazione tra gli stessi.
In ottemperanza a quanto previsto in materia dalla Circolare n. 33 MEF – RGS del 31 dicembre 2021 sarà rispettato il divieto di doppio finanziamento, con cui si prescrive che il medesimo costo di un intervento non possa essere rimborsato due volte a valere su fonti di finanziamento pubbliche anche di diversa natura.