

# *Presidenza del Consiglio dei Ministri*

Dipartimento per la trasformazione digitale

## **AVVISO PUBBLICO**

per la presentazione di Proposte di intervento a valere sul

**PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA - MISSIONE 1 - COMPONENTE 1  
- ASSE 1 - SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. "MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY"**

**- MAAS4ITALY -**

**FINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA - NextGenerationEU**

## INDICE

<b>1. FINALITÀ E AMBITO DI APPLICAZIONE</b>	<b>2</b>
<b>2. RIFERIMENTI NORMATIVI</b>	<b>3</b>
<b>3. DOTAZIONE FINANZIARIA DELL'AVVISO</b>	<b>6</b>
<b>4. SOGGETTI ATTUATORI AMMISSIBILI</b>	<b>6</b>
<b>5. INTERVENTI FINANZIABILI</b>	<b>7</b>
<b>6. AMMISSIBILITÀ DELLE DOMANDE e dei SOGGETTI ATTUATORI</b>	<b>8</b>
<b>7. DIMENSIONE FINANZIARIA, DURATA E TERMINI DI REALIZZAZIONE DEL PROGETTO</b>	<b>9</b>
<b>8. SPESE AMMISSIBILI</b>	<b>10</b>
<b>9. TERMINI E MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DELLA DOMANDA E DOCUMENTAZIONE DA TRASMETTERE</b>	<b>11</b>
<b>10. MODALITÀ DI VALUTAZIONE E APPROVAZIONE DELLA DOMANDA</b>	<b>12</b>
<b>11. SOTTOSCRIZIONE DELLA CONVENZIONE</b>	<b>17</b>
<b>12. RESPONSABILE DELL' AVVISO E COMUNICAZIONI</b>	<b>17</b>
<b>13. MODIFICHE DELL'AVVISO</b>	<b>18</b>
<b>14. CONTROVERSIE E FORO COMPETENTE</b>	<b>18</b>
<b>15. RINVIO</b>	<b>18</b>
<b>16. DEFINIZIONI</b>	<b>18</b>
<b>ALLEGATI</b>	<b>18</b>

## 1. FINALITÀ E AMBITO DI APPLICAZIONE

1. Il presente Avviso, definito in collaborazione tra il Ministro per l'innovazione tecnologica e la Transizione Digitale (MITD) – Dipartimento per la trasformazione digitale (DTD) della Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) (di seguito anche "Amministrazione"), attua, all'interno della **Missione 1 - Componente 1 del PNRR, finanziato dall'Unione europea nel contesto dell'iniziativa Next Generation EU, il sub-Investimento 1.4.6 "Mobility as a Service for Italy"** per lo sviluppo di nuovi servizi alla mobilità, basati sull'adozione di paradigmi della mobilità come servizio (MaaS) nelle 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.

2. Le **Milestones (Traguardi ) dell'investimento 1.4.6** sono:

- **M1C1-13: T4 2023.** Soluzioni di mobilità come servizio M1. Descrizione del traguardo: *Sono stati attuati tre progetti pilota finalizzati a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio in città metropolitane tecnologicamente avanzate. Ogni soluzione è stata utilizzata da almeno 1000 utenti durante la fase pilota. Ogni progetto pilota deve essere aperto a un minimo di 1000 utenti, che potranno accedere su base volontaria e a proprie spese e fornire una valutazione individuale, con la possibilità di scegliere e acquistare servizi di mobilità tra quelli disponibili sulla piattaforma. Attraverso piattaforme tecnologiche il servizio MaaS deve suggerire ai cittadini-utenti la migliore soluzione di viaggio sulla base delle loro esigenze, avvalendosi dell'integrazione tra le differenti opzioni di mobilità disponibili (trasporto pubblico locale, sharing, taxi, noleggio auto) per ottimizzare l'esperienza di viaggio sia in termini di pianificazione (navigatore intermodale e informazioni in tempo reale su orari e distanze) che di utilizzo (prenotazione e pagamento dei servizi). Una Relazione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in collaborazione con le università, descriverà l'attuazione e valuterà i risultati di tre progetti pilota (indicatore qualitativo).*

**Il presente Avviso contribuisce a questo primo traguardo.**

- **M1C1-23: T1 2025.** Soluzioni di mobilità come servizio M2. Descrizione del traguardo: *Il traguardo fa riferimento all'attuazione della seconda tornata di sette progetti pilota volti a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio nelle aree "follower". Ci si aspetta che i comuni valorizzino l'esperienza acquisita nelle città metropolitane "pronte al digitale" selezionate nell'ambito della prima tornata. Il 40 % dei progetti pilota deve essere svolto nel Mezzogiorno del paese. I Risultati pilota saranno valutati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in collaborazione con università (indicatore qualitativo).*

3. In tale contesto, con il presente Avviso si intende **individuare e finanziare lo sviluppo di tre progetti pilota, di cui uno nel Mezzogiorno, da realizzare in altrettante città metropolitane (città "leader") volti a introdurre, nel contesto dei sistemi di trasporto locale, il paradigma Mobility as a Service (MaaS)** che consiste nell'integrare più modalità di trasporto (es. e-bike, autobus, car sharing) attraverso piattaforme di intermediazione che forniscono agli utenti finali una varietà di servizi che vanno dalla pianificazione del viaggio alla prenotazione e ai pagamenti. Questi servizi digitali dovranno essere pensati in modo da facilitare l'accesso alle modalità di trasporto anche per le fasce più deboli della popolazione, nel contesto dei sistemi di trasporto già presenti all'interno della città, a favore di una maggiore accessibilità, multimodalità e sostenibilità degli spostamenti.

Le città “*leader*” dovranno altresì essere le **capofila nell'adozione e nell'interfacciamento efficace con il servizio nazionale di “Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF)**.

Nel rispetto della priorità trasversale del PNRR relativa al “superamento dei divari territoriali” di cui all'art. 2 comma 6 bis del Decreto-legge 31 maggio 2021, n.77, convertito in legge 29 luglio 2021, n. 108, una delle tre “città *leader*” sarà individuata tra i Comuni Capoluogo delle città metropolitane delle regioni del Mezzogiorno.

Delle tre città *leader*, **una servirà anche come Living Lab (“Cooperative, connected and automated mobility”) per testare soluzioni innovative di trasporto locale** (esempio: sistemi avanzati di assistenza alla guida, tecnologie di comunicazione Vehicle-to-X).

Con il presente Avviso si intende, altresì, **erogare una misura di sostegno finanziario agli operatori di trasporto locale per digitalizzare i propri sistemi e servizi** (es. biglietteria elettronica), favorendo così l'integrazione con il Data Sharing and Repository Facilities (DS&SRF), nel rispetto delle norme in materia di aiuti di stato ovvero del Regolamento 1370/2007.

Attraverso gli investimenti sostenuti con il presente Avviso si intende incrementare, soprattutto all'interno delle città metropolitane, la capacità di gestire efficacemente la domanda di mobilità, sfruttando tutti i modi di trasporto, di garantire un passaggio efficace a opzioni di mobilità rispettose dell'ambiente nonché di migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto. Il risultato finale sarà la riduzione di consumi energetici, emissioni, inquinamento, incidenti e congestione da traffico.

L'interazione tra i diversi operatori attraverso piattaforme di intermediazione (“operatori MaaS”) è la leva fondamentale per superare le difficoltà create dalla frammentazione dell'offerta. Elemento imprescindibile per l'interazione è la condivisione aperta dei dati statici e dinamici, in tempo reale tra gli operatori; della disponibilità dei dati si giovano poi le istituzioni sia per monitorare l'evoluzione della mobilità, sia ai fini di una corretta pianificazione. In ultima analisi, l'iniziativa mira a promuovere, attraverso l'interazione tra operatori e la condivisione dei dati, la riutilizzabilità e l'interoperabilità dei sistemi di trasporto nelle grandi città metropolitane.

4. In particolare, l'Avviso si rivolge alle **Amministrazioni che hanno utilmente manifestato il loro interesse** a partecipare alla sperimentazione di servizi Mobility as a Service for Italy (MaaS) **nell'ambito della Manifestazione di Interesse** avviata dal Dipartimento per la Trasformazione il 1° ottobre 2021 e conclusasi il 29 ottobre 2021.

## 2. RIFERIMENTI NORMATIVI

1. L'Avviso è emanato in attuazione della seguente normativa:

- 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.
- b) Regolamento (UE) 2021/241, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza.
- c) Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio, notificata all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21, del 14 luglio 2021.
- d) Missione 1 – Componente 1 – Asse 1, sub-investimento 1.4.6 - MaaS Mobility As A Service for Italy del PNRR che prevede iniziative finalizzate allo sviluppo dei nuovi servizi alla mobilità, basati sul paradigma “Mobilità come servizio” (MaaS – “Mobility As A Service”) con

- una dotazione complessiva di 40.000.000,00 euro di cui 16.900.000,00 euro destinati al presente Avviso.
- e) 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*».
  - f) Decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77, coordinato con la legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108, recante: «*Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure*».
  - g) 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 funzionali all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia*» che, tra l'altro, al secondo periodo del comma 1 dell'articolo 7 prevede che «*Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede alla individuazione delle amministrazioni di cui all'articolo 8, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77*».
  - h) 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.
  - i) Decreto interministeriale del Ministro per l'Innovazione tecnologica e la transizione digitale di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, del 24 settembre 2021, di organizzazione dell'Unità di missione del Dipartimento per la trasformazione digitale, ai sensi dell'art. 8 del citato decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77.
  - j) 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.
  - k) 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;
  - l) 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*».
  - m) 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.
  - n) Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 ottobre 2021 che definisce procedure amministrative contabili in ordine alla gestione del Fondo di rotazione, al flusso degli accrediti, alle richieste di pagamento, alle modalità di rendicontazione per l'attuazione dell'iniziativa Next Generation EU Italia.
  - o) 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, avente ad

oggetto «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR»;

- p) 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;
- q) 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.
- r) 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”*.
- s) Delibera del CIPE n. 63 del 26 novembre 2020 che introduce la normativa attuativa della riforma del CUP.
- t) Articolo 25, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66 che, al fine di assicurare l'effettiva tracciabilità dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni prevede l'apposizione del codice identificativo di gara (CIG) e del Codice unico di Progetto (CUP) nelle fatture elettroniche ricevute.
- u) Accordo di collaborazione ex art. 15 legge 7 agosto 1990, n. 241, sottoscritto tra il Dipartimento per la trasformazione digitale e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 11 novembre 2021, che concerne la collaborazione delle Parti ai seguenti fini:
  - i) definizione e articolazione delle specifiche tecniche dei contenuti delle proposte progettuali previste dai dispositivi di attuazione del Sub-investimento 1.4.6;
  - ii) collaborazione nella definizione del dettaglio dei criteri di selezione degli interventi;
  - iii) collaborazione nelle attività di valutazione e selezione delle proposte progettuali;
  - iv) collaborazione nell'indirizzo, nella sorveglianza e nel seguito delle sperimentazioni;
  - v) collaborazione nella gestione e monitoraggio delle sperimentazioni;
  - vi) collaborazione nella valutazione delle sperimentazioni e nel trarre conseguenze per eventuali aggiornamenti normativi.
  - vii) collaborazione nel definire le azioni attuative e di riforma normativa, necessarie alla corretta, efficace e tempestiva attuazione del Sub-investimento 1.4.6.

2. In particolare la presente procedura contempla gli elementi specifici del PNRR, in quanto:

- è coerente con gli obiettivi dell'art. 4 del Regolamento (UE) 2021/241 e con la Scheda di dettaglio del Sub-investimento 1.4.6 della Missione 1 - Componente 1- Asse 1 del PNRR;
- è articolata nel rispetto dei principi del “non arrecare un danno significativo” contro l'ambiente (DNSH), Tagging clima e digitale, parità di genere, protezione e valorizzazione dei giovani e superamento dei divari territoriali;
- prevede l'obbligo di conseguimento di target e milestone connessi al sub-investimento 1.4.6 della Missione 1 - Componente 1- Asse 1 del PNRR e degli obiettivi finanziari prevedendo clausole di riduzione o revoca dei contributi, in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi previsti, nei tempi assegnati;
- prevede l'obbligo di assenza del “doppio finanziamento”, ossia che sui costi ammissibili al presente Avviso non vi sia una duplicazione del finanziamento a valere su altri programmi dell'Unione;

- rispetta gli obblighi in materia di comunicazione e informazione previsti dall'art.34 del Regolamento (UE) 2021/241 attraverso l'esplicito riferimento al finanziamento da parte dell'Unione europea e all'iniziativa Next Generation EU e la presenza dell'emblema dell'Unione europea;
- contempla i principi generali previsti dalla normativa nazionale e comunitaria di riferimento applicabile al PNRR;
- rispetta quanto specificamente indicato dall'art. 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, coordinato con la legge di conversione 6 agosto 2021, n. 113.

### 3. DOTAZIONE FINANZIARIA DELL'AVVISO

1. La dotazione finanziaria complessiva del presente Avviso è pari a **€ 16.900.000,00**, individuata a valere sulle risorse di cui al **sub investimento 1.4.6 della Missione 1 Componente 1 del PNRR - finanziato dall'Unione europea nel contesto dell'iniziativa Next Generation EU**.
2. La dotazione finanziaria complessiva è così suddivisa:
  - i) **€ 7.500.000,00** dedicati al finanziamento di 3 progetti pilota MaaS in altrettante città metropolitane (*città leader*);
  - ii) **€ 7.000.000,00** dedicati al finanziamento di un living lab ("*Cooperative, connected and automated mobility*") per testare soluzioni innovative di trasporto locale all'interno di una delle 3 *città leader* aggiudicatrici del presente Avviso.
  - iii) **€ 2.400.000,00** dedicati al finanziamento dei fabbisogni di digitalizzazione delle aziende di trasporto pubblico locale partecipanti ai 3 progetti pilota delle *città leader* aggiudicatrici del presente Avviso.
3. Nel caso di domande di finanziamento per la realizzazione di "living lab" eccedenti le risorse di cui al precedente comma 2 punto ii), le risorse finanziarie potranno essere integrate mediante eventuali dotazioni aggiuntive, anche a valere sulle risorse del Fondo Complementare del PNRR di cui al D.L. 6 maggio 2021, n. 59 convertito nella L. n. 101 del 1° Luglio 2021, al fine di aumentare l'efficacia dell'intervento finanziario, tramite apposito provvedimento.

### 4. SOGGETTI ATTUATORI AMMISSIBILI

1. In coerenza con le indicazioni fornite nella Scheda di dettaglio del Sub-Investimento 1.4.6 della Missione 1 – Componente 1 – Asse 1 del PNRR e coerentemente con la Manifestazione di interesse avviata dal Dipartimento per la trasformazione digitale il 1° ottobre 2021 e conclusasi il 29 ottobre 2021, **sono invitati a presentare proposte progettuali a valere sul presente Avviso, i singoli Soggetti** (Comuni capoluogo facenti parte di Città metropolitane ex legge 7 aprile 2014, n.56 e Comuni capoluogo delle Città metropolitane istituite nelle Regioni a statuto speciale) **individuati in esito alla predetta Manifestazione** ai sensi dell'art. 6 comma 1 della stessa e in particolare i seguenti Comuni:

1. Bari
2. Bologna
3. Cagliari
4. Catania
5. Firenze
6. Genova
7. Milano

8. Napoli
9. Palermo
10. Reggio Calabria
11. Roma
12. Torino
13. Venezia

2. Ciascuno dei soggetti di cui al comma 1 può presentare, a valere sul presente Avviso, una sola domanda.

## 5. INTERVENTI FINANZIABILI

1. La proposta progettuale - da descrivere nella **Scheda Progetto (Allegato 2.1)** al presente Avviso) - deve essere **coerente con le finalità e gli obiettivi generali del sub-investimento 1.4.6** di cui al presente Avviso, e deve presentare le seguenti **caratteristiche**:

- a) soluzioni volte a incrementare la capacità di gestire efficacemente la domanda di mobilità, sfruttando tutti i modi di trasporto, a garantire un passaggio efficace a opzioni di mobilità rispettose dell'ambiente nonché a migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto. Il risultato finale sarà la riduzione di consumi energetici, emissioni, inquinamento, incidenti e congestione da traffico;
- b) soluzioni che, facilitando l'interazione efficace tra gli operatori del trasporto e tra questi e le piattaforme di intermediazione, permettano di superare gli effetti negativi della frammentazione dell'offerta, offrendo al cittadino la possibilità di programmare e realizzare, in modo semplice e sicuro, viaggi "porta a porta";
- c) sperimentazione di servizi MaaS nel territorio di riferimento, comprensive di attività di valutazione dell'accettazione da parte degli utenti, validazione dei modelli di business e definizione di linee guide per la redazione di eventuali provvedimenti normativi al termine delle sperimentazioni. Sono altresì finanziabili interventi volti alla condivisione dei risultati e delle esperienze con le altre città *leader* e con le città *follower*;
- d) soluzioni per incrementare l'impiego dei sistemi digitali nel trasporto pubblico e privato, in generale per aumentarne qualità, sicurezza e attrattività, e in modo specifico per migliorare funzionalità quali il monitoraggio e la gestione dei sistemi, l'informazione agli utenti e la prevenzione degli assembramenti, la prenotazione dei viaggi;
- e) soluzioni funzionali ad aumentare l'efficienza e la penetrazione dei sistemi di pagamento digitale con strumenti interoperabili;
- f) soluzioni capaci di aumentare l'efficacia e l'uso da parte degli utenti dei sistemi di integrazione tariffaria, ove disponibili;
- g) soluzioni funzionali alla condivisione dei dati statici e dinamici relativi all'offerta dei servizi di trasporto, puntuali, in forma aperta, sicura, protetta e non discriminatoria. Questa è condizione essenziale per lo sviluppo dei servizi MaaS, coerentemente con iniziative avviate da alcuni anni in ambito Europeo e nazionale, che hanno portato al Regolamento UE 1926/2017 che prevede la creazione dei National Access Point (NAP) per la centralizzazione e condivisione dei dati e indica i modelli e gli standard da utilizzare.

2. La proposta progettuale di Living Lab ("*Cooperative, connected and automated mobility*") per testare soluzioni innovative di trasporto locale - da descrivere nella **Scheda Living Lab (Allegato 2.2)** al presente Avviso) - deve essere **coerente con le finalità e gli obiettivi generali del sub-investimento 1.4.6** di cui al presente Avviso, e deve presentare le seguenti **caratteristiche**:

- a) soluzioni per l'infrastrutturazione tecnologica di una specifica area della città, uno spazio fisico all'interno del quale è possibile sperimentare innovazioni e tecnologie in condizioni reali;
- b) soluzioni funzionali a svolgere test precompetitivi di tecnologie, servizi e applicazioni "in-vivo", mettendo i cittadini al centro del processo di innovazione, attraverso un processo di co-creazione con gli utenti, multidisciplinare e interdisciplinare e che stimola la cooperazione a quadrupla elica (governo, industria, università e cittadini).

## 6. AMMISSIBILITÀ DELLE DOMANDE E DEI SOGGETTI ATTUATORI

1. Le domande di partecipazione, presentate in conformità con le disposizioni di cui al successivo Art. 10, soddisfano i seguenti requisiti di ammissibilità:

a) *Ammissibilità delle proposte progettuali*

1. aderenza alle finalità dell'Avviso;
2. coerenza con il principio di addizionalità del sostegno dell'Unione europea previsto dall'Art. 9 del Regolamento (UE) 2021/241;
3. rispetto del principio di non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852 (DNSH);
4. coerenza con i principi e gli obblighi specifici del PNRR e, ove applicabili, ai principi del Tagging clima e digitale, della parità di genere, della protezione e valorizzazione dei giovani e del superamento dei divari territoriali;
5. rispetto delle norme comunitarie e nazionali applicabili, ivi incluse quelle in materia di trasparenza, uguaglianza di genere e pari opportunità e tutela dei diversamente abili;
6. rispetto della normativa europea e nazionale applicabile, con particolare riferimento ai principi di parità di trattamento, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità e pubblicità, nonché ai principi in materia di trattamento dei dati personali;
7. rispetto della normativa per la progettazione e realizzazione dello sviluppo dei servizi digitali secondo quanto definito dal decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (CAD) e dalle linee guida adottate ai sensi dell'Art. 71 dello stesso decreto, tra le quali si indicano, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le linee guida in materia di interoperabilità, di documento informatico, accessibilità, sicurezza informatica, riuso, design per i siti web e i servizi digitali della PA;
8. coerenza degli obiettivi dei progetti con i Target e Milestone previsti dal PNRR e con le disposizioni di cui all'Art. 8 comma 3 del presente Avviso;

b) *Ammissibilità Soggetti Attuatori*

1. adozione adeguate misure per garantire il rispetto del principio di sana gestione finanziaria secondo quanto disciplinato nel Regolamento finanziario (UE, Euratom) 2018/1046 e nell'Art. 22 del Regolamento (UE) 2021/240, in particolare in materia di prevenzione dei conflitti di interessi, delle frodi, della corruzione e di recupero e restituzione dei fondi che sono stati indebitamente assegnati;
2. possesso della capacità operativa e amministrativa al fine di fornire garanzia circa la realizzazione del progetto nelle modalità e termini previsti.

2. La carenza dei requisiti di cui al precedente comma costituisce causa di non ammissibilità.

## 7. DIMENSIONE FINANZIARIA, DURATA E TERMINI DI REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

1. L'importo finanziabile per ciascuno dei tre progetti pilota che verranno selezionati mediante il presente Avviso è pari a:

- a) fino a € 2.500.000,00 per le sperimentazioni MaaS;
- b) fino a € 800.000,00 per la digitalizzazione del trasporto pubblico locale.
- c) solo per uno dei tre progetti pilota selezionati, fino a € 7.000.000,00 per la realizzazione di un living lab di tipo *Cooperative, connected and automated mobility* all'interno di una delle tre città leader selezionate.

Con riferimento al contributo di cui alla precedente lettera b), i Soggetti attuatori assicurano il rispetto delle norme applicabili in materia di aiuti di stato in conformità con le indicazioni di cui all'articolo 8, comma 2 del presente Avviso.

2. Le attività previste per il progetto proposto dovranno concludersi entro il 30 giugno 2026. Entro tale termine tutte le attività devono essere portate a termine, ivi comprese le attività di affiancamento e supporto nei confronti delle 7 città "follower" che saranno successivamente selezionate, e le spese ammissibili devono essere fatturate al Soggetto Attuatore.

Inoltre, per garantire il rispetto della milestone M1C1-13 del PNRR, **entro il 31 dicembre 2023**, dovranno essere conclusi i tre progetti pilota finalizzati a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio. Ogni soluzione dovrà essere stata utilizzata da almeno 1000 utenti durante la fase pilota.

3. Le proposte progettuali presentate attraverso l'**Allegato 2.1 Scheda progetto** e successivamente selezionate dovranno rispettare, in particolare, le scadenze temporali intermedie di seguito definite:

- **entro dicembre 2022** il Soggetto Attuatore deve aver concluso e documentato tutte le azioni propedeutiche all'inizio delle sperimentazioni, incluse, a titolo di esempio non esaustivo, gli affidamenti e gli accordi con gli operatori (affidamento dei servizi MaaS e relativi accordi con gli operatori MaaS, accordi con operatori di trasporto), pianificazione dettagliata delle sperimentazioni, piano delle valutazioni degli impatti;
- **entro giugno 2023** le aziende destinatarie del sostegno finanziario alla digitalizzazione del TPL devono aver provveduto alla messa in opera dei rispettivi sistemi;
- **entro ottobre 2023** il Soggetto Attuatore elabora il rapporto unico finale, redigendo un documento che prenda in considerazione i risultati delle sperimentazioni incluse le attività propedeutiche alla sperimentazione, adozione e interfacciamento efficace con il Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF). Il mancato rispetto di questa scadenza all'interno del cronoprogramma presentato dai Soggetti attuatori in sede di presentazione del progetto sarà considerato causa di esclusione;
- **da novembre 2023 fino a giugno 2026** il Soggetto Attuatore esegue tutte le necessarie attività di affiancamento e supporto nei confronti delle 7 città "follower" che saranno successivamente selezionate.

4. Le proposte progettuali presentate attraverso l'**Allegato 2.2 Scheda Living Lab** dovranno rispettare, inoltre, la scadenza temporale intermedia di seguito definita:

- **entro giugno 2023** il Soggetto Attuatore deve aver provveduto ad avviare le prime sperimentazioni all'interno del living lab.

5. La realizzazione delle azioni previste deve rispettare il cronoprogramma progettuale coerentemente con le tempistiche del Sub-investimento 1.4.6 della Missione 1 - Componente 1 – Asse 1 del PNRR e in generale con il periodo di ammissibilità della spesa.

6. Le spese sono ammissibili a decorrere dal giorno successivo a quello dalla presentazione della domanda di contributo

## 8. SPESE AMMISSIBILI

1. Le tipologie di spese ammissibili sono le seguenti:

- a) Spese per l'integrazione con il Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF):
  - i. spese per la progettazione, lo sviluppo e l'implementazione di software specifici, necessari all'integrazione con la piattaforma nazionale di Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF);
  - ii. spese per l'acquisizione di software necessari all'integrazione con la piattaforma nazionale di Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF).
- b) Spese per la conduzione del progetto:
  - i. spese per servizi di consulenza per l'implementazione del progetto MaaS, incluse attività di formazione specifica;
  - ii. spese per la promozione del progetto, animazione e gestione della comunicazione.
- c) Spese per la conduzione e realizzazione delle sperimentazioni:
  - i. spese per la progettazione e realizzazione della piattaforma tecnologica di back-end e front-end per la erogazione dei servizi MaaS sul territorio, sostenute dal soggetto attuatore o da soggetti individuati attraverso gare pubbliche a cui gli attori privati saranno incentivati a partecipare
  - ii. spese per l'avvio delle sperimentazioni (es. incentivi diretti alla domanda degli utenti, etc.);
  - iii. altre spese coerenti con i costi necessari alla realizzazione delle sperimentazioni, alle valutazioni degli impatti e, in generale, alle analisi dei risultati.
- d) Spese per la realizzazione del living lab:
  - i. dotazione di infrastrutture fisiche e di connettività (es. road site monitor equipment, sistemi di comunicazione infrastruttura - veicolo, connettività, segnaletica stradale, e quanto altro necessario per la sperimentazione);
  - ii. costi delle sperimentazioni (es: eventuale canone del leasing per acquisto veicoli sperimentali, spese di trasporto e spese logistiche, setup dei veicoli sperimentali, presenza di *onboard steward*, costi di manutenzione e ricarica del veicolo, comunicazione, etc.);
  - iii. creazione di laboratori di ricerca e predisposizione di spazi per il supporto tecnico;
  - iv. sensoristica e IoT;
  - v. consulenze specialistiche su aspetti regolamentari, legislativi e amministrativi;
  - vi. spese per attività di ricerca in collaborazione con Università e Centri di Ricerca, inclusi servizi di consulenza e assistenza tecnico-specialistica e attività di formazione specifica;
- e) Spese per la digitalizzazione del TPL
  - i. spese per l'acquisto e la messa in opera di beni strumentali atti ad abilitare i servizi MaaS: sistemi hardware e software e altri sistemi tecnologici per il controllo, il monitoraggio e il rilevamento delle prestazioni, la gestione dei dati, la bigliettazione interoperabile e ogni altro sistema assimilabile funzionale ai servizi MaaS.

- f) 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;
  - g) 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.
2. Ai fini della determinazione dell'ammissibilità della spesa si applicano altresì i seguenti principi:
- a) coerenza e pertinenza delle spese con le finalità del sub-investimento 1.4.6;
  - b) rispetto della normativa comunitaria e nazionale in materia di affidamenti di servizi, forniture e di lavori pubblici (D. Lgs. 50/2016.);
  - c) rispetto della normativa nazionale ed europea in materia di spese ammissibili: i) D.P.R. del 5 febbraio 2018, n.22 recante i criteri sull'ammissibilità delle spese per i programmi cofinanziati dai Fondi Strutturali di Investimento Europei (SIE) per il periodo di programmazione 2014/2020, ii) Regolamento (UE) 1060/2021, articoli 52 e seguenti;
  - d) rispetto delle norme in materia di aiuti di stato applicabili. In particolare, con riferimento alla applicazione delle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 1370/2007, il Soggetto attuatore assicura:
    - i) che il contributo concesso alle aziende di TPL - di cui all'art. 8 comma 1 lett. b) del presente Avviso - non determini il caso di una sovracompensazione in capo al soggetto onerato di obblighi di servizio pubblico, ovvero che nel contratto di servizio non vengano considerati gli ammortamenti connessi con gli interventi relativi alla digitalizzazione oggetto del contributo pubblico;
    - ii) che i costi sostenuti per i processi di digitalizzazione del servizio abbiano quale unico utilizzo quello relativo all'esercizio dei servizi di TPL cui fa riferimento il contratto di servizio;
    - iii) che gli attivi ed i sistemi di digitalizzazione del servizio siano oggetto di vincolo di reversibilità in favore dell'amministrazione pubblica istituzionalmente competente per il servizio, ovvero in favore dei nuovi soggetti aggiudicatari del servizio, previo riscatto – se del caso - del valore residuo, determinato sulla base dei criteri stabiliti dalla misura 5, punti 9 e 10 dell'Allegato A alla deliberazione 17 Giugno 2015, n. 49, dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

3. Il finanziamento concesso con il presente Avviso non è cumulabile con altri finanziamenti a valere su programmi e strumenti dell'Unione europea, per le stesse spese ammissibili. Nel caso in cui l'intervento sia stato avviato con una diversa copertura finanziaria, all'atto della sottoscrizione della convenzione di finanziamento il Soggetto attuatore dovrà formalmente dimostrare di aver rinunciato al precedente finanziamento, ove questo sia riferito ai medesimi costi per cui si chiede il contributo a valere sul PNRR.

## **9. TERMINI E MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DELLA DOMANDA E DOCUMENTAZIONE DA TRASMETTERE**

1. I Soggetti interessati rispondono al presente Avviso utilizzando i modelli allegati allo stesso (**Allegato 1 modulo di domanda, Allegato 2.1 Scheda progetto, Allegato 2.2 Scheda Living Lab**) secondo le indicazioni che seguono.

2. La **domanda di partecipazione** è compilata secondo il modulo di domanda in **Allegato 1** al presente Avviso. La domanda è resa nella forma dell'autocertificazione, ai sensi del D.P.R. n. 445/2000 e con le responsabilità previste dagli artt. 75 e 76 dello stesso Decreto. La **domanda di partecipazione** in formato "*pdf*" è sottoscritta digitalmente dal legale rappresentante del Soggetto Attuatore proponente o, in alternativa, da un delegato. In quest'ultimo caso, è richiesta, a pena di irricevibilità della domanda, la produzione contestuale dell'atto di delega.

3. Alla domanda di partecipazione va allegata la **Scheda Progetto** e la **Scheda Living Lab** in formato *pdf* (**Allegato 2.1 e 2.2** al presente Avviso).

4. La documentazione di cui ai precedenti commi 2 e 3 deve essere trasmessa con un unico messaggio di Posta Elettronica Certificata (PEC), **entro e non oltre le ore 23:59 del giorno 10 gennaio 2022**, all'indirizzo [dtd.pnrr@pec.governo.it](mailto:dtd.pnrr@pec.governo.it) avendo cura di riportare nell'oggetto l'identificativo: "**AVVISO 2021 – PROGETTO MAAS4ITALY**".

5. Le domande inviate al di fuori dei termini previsti di cui al precedente comma 4 e/o mancanti anche di uno solo dei documenti richiesti e/o non correttamente compilate e/o non correttamente sottoscritte, saranno considerate irricevibili e pertanto non saranno accettate.

6. Ai fini del presente Avviso, il rispetto del termine perentorio di presentazione è attestato dalla data e dall'ora indicata nella ricevuta di accettazione inviata dal Sistema di Posta Elettronica Certificata. L'Amministrazione non assume responsabilità in ordine a ritardi, disguidi o malfunzionamenti legati all'inoltro/ricezione della PEC essendo la responsabilità del recapito della Domanda di partecipazione a carico esclusivo del proponente.

7. L'Amministrazione si riserva di richiedere in forma scritta, tramite PEC, integrazioni o chiarimenti rispetto alla documentazione presentata. Le eventuali richieste indicheranno un termine perentorio non inferiore a 5 giorni dalla data di trasmissione, entro il quale il Soggetto Attuatore proponente è tenuto a produrre le integrazioni o i chiarimenti richiesti.

## 10. MODALITÀ DI VALUTAZIONE E APPROVAZIONE DELLA DOMANDA

1. Le domande presentate saranno sottoposte ad una verifica di ricevibilità e ammissibilità, effettuata dal RUP, volta a verificare il rispetto delle disposizioni di cui al precedente articolo 9 ed i requisiti di ammissibilità di cui al precedente articolo 6.

2. La valutazione delle domande ritenute ammissibili in esito all'istruttoria di cui al comma precedente, sarà effettuata da un'apposita Commissione, composta da membri del Dipartimento per la trasformazione digitale e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nominata dopo la scadenza per la ricezione delle proposte progettuali, in attuazione dell'accordo di collaborazione tra DTD e MIMS sottoscritto l'11 novembre 2021.

3. I punteggi, ai fini della valutazione di merito, saranno attribuiti alle domande ritenute ammissibili, sulla base dei criteri valutazione di seguito indicati:

### Criteria di Valutazione Allegato 2.1 - Scheda progetto MaaS

Criterio di valutazione	Modalità di attribuzione del punteggio	Punteggio	
		Max criterio	Max sotto-criterio
<p><i>A. Efficacia dell'operazione: il "criterio generale" intende verificare la capacità del progetto di contribuire al raggiungimento del/i target assegnato/i alla misura di riferimento nei tempi indicati dal cronogramma di intervento e comunque in coerenza con il cronoprogramma attuativo della misura individuato dal responsabile di misura</i></p>			
Aderenza degli obiettivi delle sperimentazioni di soluzioni MaaS alle finalità generali del presente Avviso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la completezza e la coerenza degli obiettivi delle sperimentazioni rispetto alle finalità della misura 1.4.6 del PNRR e la reale fattibilità degli obiettivi indicati</li> </ul>	35	3
Livello di integrazione dei servizi MaaS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta il livello di integrazione dei servizi MaaS che si vogliono mettere a disposizione dei cittadini</li> </ul>		7
Ampiezza del territorio di copertura degli operatori di trasporto coinvolti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta l'ampiezza del territorio in cui prestano servizio gli operatori di trasporto coinvolti nel progetto (copertura nazionale/interregionale, regionale, metropolitano, comunale)</li> </ul>		5
Ampiezza del territorio di copertura dei servizi MaaS offerti agli utenti e sinergie territoriali	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta l'ampiezza del territorio in cui si estende la sperimentazione di servizi MaaS offerti agli utenti (copertura nazionale, regionale, metropolitano, comunale); inoltre valuta la presenza di eventuali accordi con altri Enti territoriali per una realizzazione sinergica delle sperimentazioni dei servizi MaaS.</li> </ul>		5
Modalità di realizzazione e gestione delle sperimentazioni di servizi MaaS e fattibilità progettuale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la fattibilità delle modalità di realizzazione e gestione delle sperimentazioni</li> </ul>		5
Numero e caratteristiche degli operatori di trasporto che il proponente intende coinvolgere	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta il numero e le categorie degli operatori di trasporto coinvolti e la presenza di un accordo sottoscritto o di una dichiarazione di impegno</li> </ul>		5
Consistenza del cronoprogramma presentato dalla città e aderenza rispetto alle scadenze temporali intermedie indicate nel presente Avviso e dei target Europei	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la fattibilità e la coerenza del cronoprogramma con le finalità del presente Avviso e dei target Europei</li> </ul>		5

<p><b>B. Efficienza del progetto:</b> intende verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi con il minimo consumo possibile di risorse e comunque nel rispetto dei costi medi per interventi analoghi</p>			
Indicazioni relative alla stima dei costi del progetto e degli elementi di congruità in relazione agli obiettivi perseguiti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la fattibilità e la coerenza della richiesta finanziaria con le finalità del presente Avviso</li> </ul>	5	5
<p><b>C. Utilità del progetto:</b> intende verificare la convenienza per la "comunità" di riferimento; ovvero misurare quanto gli impatti del progetto rispondano effettivamente ed equamente ai bisogni socioeconomici, ambientali e culturali del contesto di riferimento</p>			
Impatto economico, ambientale e socio-culturale previsto nel contesto di riferimento, misurabile attraverso metriche utili alla sua quantificazione e a strumenti per il monitoraggio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta che la descrizione degli impatti previsti e delle rispettive metriche rilevanti e strumenti per il monitoraggio siano chiare e realistiche</li> </ul>	15	6
Coinvolgimento di altri soggetti come Università, Enti, Centri di ricerca, tessuto imprenditoriale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta l'eterogeneità dei soggetti coinvolti e le rispettive modalità di coinvolgimento</li> </ul>		6
Fasce di utenti target coinvolte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta che la descrizione delle diverse fasce di popolazione coinvolte sia completa ed esaustiva, in particolar modo in relazione alle fasce più deboli della popolazione.</li> </ul>		3
<p><b>D. Sostenibilità/Durabilità del Progetto:</b> il criterio intende verificare la capacità del progetto di sostenersi nel tempo e nelle successive fasi di gestione e attuazione</p>			
Descrizione degli strumenti e delle modalità per raggiungere gli obiettivi del progetto	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la fattibilità degli strumenti e delle modalità per il raggiungimento degli obiettivi del progetto</li> </ul>	10	4
Replicabilità e scalabilità del progetto	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la fattibilità delle modalità presentate per proseguire e scalare il progetto e l'impegno nel supportare le città <i>follower</i></li> </ul>		6
<p><b>E. Maturità e Digitalizzazione del trasporto pubblico/privato:</b> il criterio intende verificare lo stato di digitalizzazione, eterogeneità e complessità del trasporto pubblico/privato degli enti territoriali. Inoltre, il criterio intende verificare l'esperienza maturata nell'ambito del Mobility as a Service e della Smart Mobility.</p>			
Esperienza maturata nell'ambito del Mobility as a Service e della smart mobility e stato di digitalizzazione, complessità ed eterogeneità del trasporto pubblico	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta i dati acquisiti in sede di Manifestazione di Interesse avviata dal Dipartimento per la Trasformazione Digitale il 01/10/2021 e conclusasi il 29/10/2021</li> </ul>	35	35

### Criteria di Valutazione Allegato 2.2 - Scheda progetto Living Lab

Criterio di valutazione	Modalità di attribuzione del punteggio	Punteggio	
		Max criterio	Max sotto-criterio

<p><b>A. Efficacia dell'operazione:</b> il "criterio generale" intende verificare la capacità del progetto di contribuire al raggiungimento del/i target assegnato/i alla misura di riferimento nei tempi indicati dal cronogramma di intervento e comunque in coerenza con il cronoprogramma attuativo della misura individuato dal responsabile di misura</p>			
Fattibilità del progetto e aderenza degli obiettivi e dei risultati alle finalità generali del presente Avviso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la fattibilità del progetto e la completezza e la coerenza degli obiettivi e dei risultati con le finalità del presente Avviso</li> </ul>	55	5
Aderenza degli ambiti di sperimentazione alle finalità generali del presente Avviso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la completezza e la coerenza degli ambiti di sperimentazione e le strategie di coinvolgimento degli sperimentatori con le finalità del presente Avviso</li> </ul>		5
Presenza di un'area dedicata e di elementi infrastrutturali preesistenti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la presenza di un'area dedicata e che la descrizione degli elementi infrastrutturali per il Living Lab sia esaustiva e coerente con le finalità del presente Avviso</li> </ul>		10
Presenza di un modello di governance	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta che la descrizione del modello di governance sia chiara ed esaustiva</li> </ul>		5
Esperienza in ambito Living Lab per la mobilità	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta l'esperienza pregressa in ambito di realizzazione di progetti di Living Lab per la mobilità e la presenza di politiche rilevanti in ambito innovazione in sinergia con il progetto proposto</li> </ul>		20
Consistenza del cronoprogramma presentato dalla città e aderenza rispetto alle scadenze temporali intermedie indicate nel presente Avviso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la fattibilità e la coerenza del cronoprogramma con le finalità del presente Avviso</li> </ul>		10
<p><b>B. Efficienza del progetto:</b> intende verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi con il minimo consumo possibile di risorse e comunque nel rispetto dei costi medi per interventi analoghi</p>			
Indicazioni relative alla stima dei costi del progetto e degli elementi di congruità in relazione agli obiettivi perseguiti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la fattibilità e la coerenza della richiesta finanziaria con le finalità del presente Avviso</li> </ul>	5	5

<p><b>C. Utilità del progetto:</b> intende verificare la convenienza per la “comunità” di riferimento; ovvero misurare quanto gli impatti del progetto rispondano effettivamente ed equamente ai bisogni socioeconomici, ambientali e culturali del contesto di riferimento</p>			
<p>Impatto scientifico-tecnologico, economico e socio-ambientale previsto nel contesto di riferimento, misurabile attraverso metriche utili alla sua quantificazione e a strumenti per il monitoraggio</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta che la descrizione degli impatti previsti e delle rispettive metriche rilevanti e strumenti per il monitoraggio siano chiari e realistici</li> </ul>	30	15
<p>Coinvolgimento di altri soggetti come Università, Enti, Centri di ricerca, tessuto imprenditoriale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta l'eterogeneità dei soggetti coinvolti, le rispettive modalità di coinvolgimento e la presenza di processi di trasferimento tecnologico</li> </ul>		15
<p><b>D. Sostenibilità/Durabilità del Progetto:</b> il criterio intende verificare la capacità del progetto di sostenersi nel tempo e nelle successive fasi di gestione e attuazione</p>			
<p>Descrizione degli strumenti e delle modalità per raggiungere gli obiettivi del progetto</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la fattibilità degli strumenti e delle modalità per il raggiungimento degli obiettivi del progetto</li> </ul>	10	5
<p>Descrizione della sostenibilità economica nel lungo periodo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valuta la sostenibilità economica nel lungo periodo del progetto, prendendo in considerazione il modello di business e le ulteriori fonti di finanziamento pubblico e/o privato previste</li> </ul>		5

4. Il processo di valutazione si articola di due fasi sequenziali:

- a) Valutazione dei progetti MaaS pervenuti dai Comuni Capoluogo delle città metropolitane che sono risultate ammissibili secondo i criteri di cui al precedente comma 3. Il punteggio massimo attribuibile è pari a 100 punti. Sulla base del punteggio conseguito, l'ordine delle domande sarà definito in modo decrescente e verranno finanziate le prime 3 proposte in graduatoria. Sono ritenute finanziabili le domande che, a seguito della valutazione di merito, avranno riportato un punteggio uguale o superiore a 60 punti.
- b) Valutazione dei soli progetti di Living Lab pervenuti dai Comuni Capoluogo delle città metropolitane che sono stati selezionate sulla base del progetto MaaS (tre città *leader*) secondo quanto alla precedente lettera a). Sulla base del punteggio conseguito, l'ordine delle domande sarà definito in modo decrescente e verrà finanziato 1 (uno) Living Lab. Il punteggio massimo attribuibile è pari a 100 punti. Sono ritenute finanziabili le domande che, a seguito della valutazione di merito, avranno riportato un punteggio uguale o superiore a 60 punti.

5. La Commissione di Valutazione, nel procedere alla definizione della graduatoria di cui al precedente comma alla lettera a), formula la stessa assicurando il rispetto della priorità trasversale del PNRR relativa al “superamento dei divari territoriali” di cui all'art. 2 comma 6 bis del decreto-legge 31 maggio 2021, convertito in legge 29 luglio 2021, n. 108. A tal fine è selezionata, tra le tre “città *leader*”, la proposta che ha ottenuto il maggior punteggio tra quelle presentate dai Comuni Capoluogo delle città metropolitane delle regioni del Mezzogiorno.

6. Al fine di assicurare il massimo livello di efficienza ed efficacia alle proposte oggetto di valutazione, la Commissione formula altresì indicazioni utili per la definizione di eventuali contenuti ed elementi migliorativi delle proposte pervenute che saranno prese a riferimento nel contesto del processo negoziale propedeutico alla sottoscrizione della Convenzione (**Allegato 3**) di cui al successivo comma 10.

7. La Commissione di Valutazione, conclusi i lavori, trasmette al Responsabile Unico del Procedimento (RUP) i verbali delle sedute e la lista dei progetti in ordine di punteggio.

8. Il Responsabile Unico del Procedimento provvede alla definizione del decreto di approvazione della **graduatoria provvisoria** e alla sua pubblicazione sul sito <https://innovazione.gov.it/>. La pubblicazione della graduatoria ha valore di notifica a tutti i Soggetti Attuatori proponenti interessati che entro 10 (dieci) giorni dalla pubblicazione possono avanzare richieste di rettifiche o riesame dei punteggi assegnati.

9. All'esito della valutazione delle eventuali istanze pervenute, il RUP provvede alla definizione del decreto di approvazione della **graduatoria definitiva** contenente i tre progetti ammessi a finanziamento e l'elenco dei restanti progetti in ordine di punteggio attribuito. La pubblicazione del decreto sul sito <https://innovazione.gov.it/> ha valore di notifica a tutti i Soggetti attuatori proponenti.

10. Prima della sottoscrizione della Convenzione con i tre Soggetti Attuatori ammessi a finanziamento, il **Comitato di cui al citato Accordo tra DTD e MIMS**, avvia un percorso negoziale con i Soggetti ammessi al finanziamento volto all'introduzione di eventuali contenuti ed elementi migliorativi delle proposte selezionate, sulla scorta di quanto indicato dalla Commissione di valutazione, purché non comportino modifiche sostanziali o di elementi che sono stati oggetto di attribuzione di punteggi.

11. La durata del percorso di valutazione e assestamento negoziale dei progetti ammessi a finanziamento, fino alla sottoscrizione della Convenzione, avrà una durata massima di 120 giorni solari.

## 11. SOTTOSCRIZIONE DELLA CONVENZIONE

1. Concluso il percorso negoziale, il Soggetto Attuatore sottoscrive la Convenzione di cui all'**Allegato 3**, che costituisce parte integrante del presente Avviso.

2. La Convenzione sarà sottoposta all'approvazione dei competenti organi di controllo.

## 12. RESPONSABILE DELL' AVVISO E COMUNICAZIONI

1. Il responsabile del procedimento, ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241 è l'ing. Mauro Minenna, che si avvarrà del supporto tecnico del dott. Dario Malerba esperto del Dipartimento per la trasformazione digitale.

2. Le richieste di informazioni e chiarimenti relativi al presente Avviso potranno essere formulate esclusivamente in forma scritta, a mezzo PEC all'indirizzo [dtd.pnrr@pec.governo.it](mailto:dtd.pnrr@pec.governo.it) avendo cura di riportare nell'oggetto l'identificativo: "**Richiesta AVVISO 2021 – PROGETTO MAAS4ITALY**", entro il 20 dicembre 2021.

3. I chiarimenti e le interpretazioni alle richieste dei partecipanti saranno pubblicati entro il 24 dicembre 2021 sul sito internet <https://innovazione.gov.it/> e costituiranno parte integrante del presente Avviso.

### **13. MODIFICHE DELL'AVVISO**

1. Nel caso si rendano necessarie modifiche al presente dispositivo e/o ai suoi Allegati, sarà fornita tempestiva informazione agli interessati mediante specifica comunicazione sul sito <https://innovazione.gov.it/>.

2. Ove le modifiche apportate si concretizzino in modifiche sostanziali del dispositivo e/o implichino la richiesta di produzione di elementi non previsti a carico dei Soggetti Attuatori, il DTD provvede con proprio decreto alla modifica del termine ultimo per la presentazione delle domande di contributo.

### **14. CONTROVERSIE E FORO COMPETENTE**

Per tutte le controversie che si dovessero verificare il foro competente è quello di Roma.

### **15. RINVIO**

Per quanto non espressamente previsto dall'Avviso si rinvia alle norme comunitarie, nazionali e regionali vigenti, nonché alle disposizioni dei piani e programmi di riferimento settoriale.

### **16. DEFINIZIONI**

In allegato al presente Avviso è disponibile un elenco di termini utilizzati nell'ambito dell'attuazione del PNRR e del presente Avviso (**Allegato 4\_Definizioni PNRR**), con l'esplicitazione del relativo significato tecnico, al fine di semplificare la lettura del testo.

### **ALLEGATI**

[Allegato 1 – Modello di domanda con autodichiarazione](#)

[Allegato 2.1 – Scheda progetto](#)

[Allegato 2.2 – Scheda Living Lab](#)

[Allegato 3 – Modello Convenzione](#)

[Allegato 4 – Definizioni PNRR](#)