

AVVISO PUBBLICO

PNRR - MISSIONE 1 - COMPONENTE 1 - ASSE 1
SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. "MOBILITY AS A SERVICE FOR ITALY" - MAAS4ITALY -
FINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA - NextGenerationEU

FAQ

(Aggiornate al 24.12.2021)

Si ricorda che 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 avendo cura di riportare nell'oggetto l'identificativo: "Richiesta AVVISO 2021 – PROGETTO MAAS4ITALY", entro il 20 dicembre 2021.

1. Al punto 1.a Spese per l'integrazione con il Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF): sono ammissibili unicamente le spese alternative di acquisizione {ii} e di progettazione/sviluppo/implementazione {i} della componente software di integrazione con il layer nazionale DS&SRF o sono ammissibili anche le spese di personalizzazione/erogazione di piattaforme rese disponibili attraverso il paradigma SaaS {Software as a Service}?

Sono ammissibili anche le spese di personalizzazione/erogazione di piattaforme rese disponibili attraverso il paradigma SaaS (Software as a Service). Tali soluzioni comunque non devono pregiudicare l'utilizzo delle funzioni messe a disposizione dal DS&RF.

2. Al punto 1.c Spese per la conduzione e realizzazione delle sperimentazioni: sono ammissibili unicamente le spese di progettazione/realizzazione di una piattaforma tecnologica di back-end/front-end per erogare il servizio MaaS o sono ammissibili anche le spese di personalizzazione/erogazione di analoghe piattaforme rese disponibili attraverso il paradigma SaaS {Software as a Service}?

Si veda la risposta alla domanda precedente.

3. Nelle spese di conduzione delle sperimentazioni non sono esplicitamente citate spese legate alle operations, es. spese di gestione dell'utenza {es. contact center, assistenza all'utilizzo degli strumenti MaaS, ecc), spese legate al clearing, contabilizzazione degli economics e ripartizione del denaro {includere spese di commissioni bancarie), ecc. Sono previste sebbene non esplicitate?

Nella misura in cui le spese relative alle "operations, es. spese di gestione dell'utenza {es. contact center, assistenza all'utilizzo degli strumenti MaaS, ecc}" sono riconducibili alla conduzione delle sperimentazioni, tali spese sono ammissibili.

Nel caso di spese "legate al clearing, contabilizzazione degli economics" e commissioni bancarie, le stesse non sono ammissibili in quanto riguardano operazioni di natura

contabile-finanziaria non legata all'erogazione della "Mobilità come Servizio".

4. Le spese di avvio delle sperimentazioni, intese anche come incentivi diretti alla domanda degli utenti, possono essere intesi come contributo parziale o totale a sostegno della domanda? Non sono in conflitto con la milestone M11C1-13 indicata a pagina 2 dell'Avviso, in cui si specifica che "Ogni progetto pilota deve essere aperto a un minimo di 1000 utenti, che potranno accedervi su base volontaria e a proprie spese [..]"? Le risorse rispondenti alle tipologie ammissibili possono essere trasferite direttamente a società in-house del soggetto attuatore?

Riguardo alle spese ammissibili di cui all'Art. 8 comma 1 lettera c) punto ii), con particolare riferimento agli incentivi diretti alla domanda degli utenti, la disposizione non è in contrasto con l'accesso "a proprie spese" da parte degli utenti nella misura in cui l'incentivo copre solo una parte del costo sostenuto dall'utenza per il servizio e non il 100% del valore del servizio stesso.

Nella misura in cui gli incentivi diretti alla domanda degli utenti si traducano in una minore entrata per il gestore del Servizio di TPL, tali risorse potranno essere trasferite al Gestore del Servizio di TPL. Il Soggetto Attuatore può comunque valutare la possibilità di riconoscere direttamente tali incentivi agli utenti del servizio di TPL.

Per le altre spese ammissibili di cui all'Art. 8 comma 1 lett. a e c, si vedano le risposte alle domande 5 e 6.

5. Le risorse rispondenti alle tipologie ammissibili per sostenere le attività di cui al punto 1.a possono essere trasferite, previa procedura a norma del Codice Appalti, a operatori di mobilità?

Nella misura in cui, ai fini della realizzazione del progetto, il Soggetto Attuatore preveda l'acquisizione di servizi da parte di operatori di mobilità, fermo restando il rispetto del D. Lgs. 50/2016, potrà riconoscere a quelli e su quelle basi il relativo corrispettivo per l'erogazione dei servizi resi. Resta fermo che le risorse rispondenti alle tipologie di spese ammissibili di cui all'Art. 8 comma 1(a) non coincidono con quanto alle risorse di cui all'Art. 8 comma 1 (e) dell'Avviso (Spese per la digitalizzazione del TPL).

6. Le risorse rispondenti alle tipologie ammissibili per sostenere le attività di cui al punto 1.c possono essere trasferite, previa procedura a norma del Codice Appalti, a operatori di mobilità?

Si veda la risposta alla domanda precedente.

7. Le risorse di cui al punto e) *Spese per la digitalizzazione del TPL*:

- **possono essere trasferite direttamente ad aziende TPL in-house del soggetto attuatore?**
- **possono essere trasferite direttamente ad aziende TPL partecipate dal soggetto attuatore anche se non in-house?**
- **possono essere trasferite direttamente ad aziende TPL non partecipate ma comunque concessionarie del servizio sul territorio oggetto della sperimentazione?**

Le risorse relative a spese ammissibili di cui all'Art. 8 comma 1 (e) dell'Avviso possono essere trasferite al gestore del servizio di TPL, fermo restando il rispetto delle disposizioni di cui all'Art. 8 comma 2(d) dell'Avviso.

8. Con riferimento all'art. 7 dell'Avviso Pubblico, che riguarda dimensione finanziaria, durata e termini di realizzazione del progetto, si richiede di chiarire meglio la distribuzione temporale delle attività progettuali e dei relativi importi finanziabili.

Al punto 2. viene indicato che "le attività previste per il progetto proposto dovranno concludersi entro il 30 giugno 2026" e che "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".

Fermo restando il rispetto della milestone M1C1-13 sopra indicata, si richiede di precisare se le sperimentazioni dei servizi di mobilità come servizio possono continuare anche nel periodo da gennaio 2024 a giugno 2026, come sembra essere previsto dall'Avviso anche in relazione all'obiettivo di Durabilità per proseguire e scalare il progetto, consentendo così di incrementare la proposta di valore dei servizi sperimentali avviati.

Si richiede in particolare di precisare se e quali delle tipologie di spese ammissibili, elencate all'art. 8 dell'Avviso Pubblico e di seguito riportate, possono essere finanziate nel periodo da gennaio 2024 a giugno 2026:

- a. Spese per l'integrazione con il DS&SRF**
- b. Spese per la conduzione del progetto**
- c. Spese per la conduzione e realizzazione delle sperimentazioni**
- e. Spese per la digitalizzazione del TPL**

L'Art. 7 comma 2 dell'Avviso chiarisce che "entro il 31 dicembre 2023, dovranno essere conclusi i tre progetti pilota finalizzati a sperimentare le soluzioni di mobilità come servizio", ne segue che la prima fase delle sperimentazioni (c.d. fase "pilota") dei servizi di mobilità come servizio dovranno necessariamente concludersi a quella data. Ciò implica che le c.d. Città Leader dovranno assicurarsi che "Ogni soluzione è stata utilizzata da almeno 1000 utenti durante la fase pilota. Ogni progetto pilota deve essere aperto a un minimo di 1000 utenti, che potranno accedervi su base volontaria e a proprie spese e fornire una valutazione individuale, con la possibilità di scegliere e acquistare servizi di mobilità tra quelli disponibili sulla piattaforma."

Inoltre, ai sensi dell'art.7 comma 3 punto 3, *"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 dalle città sarà considerato causa di esclusione."*

Resta fermo l'obbligo per le c.d. Città Leader di assicurare tutte le necessarie attività di affiancamento e supporto nei confronti delle 7 città "follower" che saranno successivamente selezionate (cfr. anche Art. 3 comma 1 lett. u) in Allegato 3 all'Avviso); questo implica che le c.d. Città Leader siano in grado di mantenere attive le sperimentazioni dei servizi di mobilità come servizio e curarne l'evoluzione nei rispettivi territori anche nel periodo da gennaio 2024 a giugno 2026, ma questo sarà consentito solo se sarà rispettata la milestone M1C1-13

e le spese saranno ritenute ammissibili nell'ambito delle verifiche condotte sulla documentazione prodotta dal Soggetto Attuatore nel contesto delle procedure di rendicontazione.

Nel periodo da gennaio 2024 a giugno 2026 sono, pertanto, ammissibili le voci di spesa di cui all'Art. 8 comma 1 lettere a), b), c), f) e g).

9. Con riferimento al Documento "AVVISO PUBBLICO MAAS" disponibile presso <https://innovazione.gov.it/notizie/avvisi-pubblici/mobility-as-a-service-for-italy/> e, specificatamente, a quanto riportato ai punti:

• **CAPITOLO 1 - "FINALITÀ E AMBITO DI APPLICAZIONE" , punto elenco numero 3:**
"... 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)..."

• **CAPITOLO 7 - "DIMENSIONE FINANZIARIA, DURATA E TERMINI DI REALIZZAZIONE DEL PROGETTO", punto elenco numero 3, quarto sotto punto elenco:**
"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;"

e, altresì, tenuto conto che, ad oggi, non risultano né definiti né disponibili sia da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) che da parte del Ministero per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale (MITD), specifiche tecnico/funzionali per l'integrazione delle piattaforma nazionale Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF) con le piattaforme degli operatori di servizi MAAS e/o degli operatori TPL o di mobilità, si chiede di chiarire come sia possibile definire, seppure ad alto livello, da parte delle Città Metropolitane candidate, quanto richiesto ai punti sotto previsti nello schema di schema di progetto fornito in allegato:

• **1B - Descrizione del tipo di servizi che si vogliono mettere a disposizione dei cittadini, specificando il livello di integrazione dei servizi MaaS, tenendo in considerazione che il minimo deve essere corrispondente al livello 2 (con livelli di integrazione del MaaS si intende : livello "0" nessuna integrazione, livello "1" integrazione delle informazioni, livello "2" integrazione delle prenotazioni e dei pagamenti singoli, livello "3" integrazione dei servizi offerti e dei pagamenti tramite abbonamento, livello "4" integrazione degli obiettivi sociali).**

Ovvero se sia necessario adottare una propria infrastruttura tecnologica di appoggio per consentire l'avvio della sperimentazione dei servizi MAAS per poi successivamente migrare verso la piattaforma nazionale Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF), una volta che la stessa sarà resa disponibile.

Si precisa che le Amministrazioni (MIMS, MITD, DTD) sono in via di definizione dei “requisiti utente” per il Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF) e che questi requisiti possono essere convenientemente utilizzati per progettare l'integrazione delle piattaforme degli operatori di servizi MaaS e/o degli operatori TPL o di mobilità con il DS&SRF stesso. Il discussion paper contenente la descrizione del DS&SRF e i requisiti utente sarà pubblicato sul sito

<https://innovazione.gov.it/notizie/avvisi-pubblici/mobility-as-a-service-for-italy/> entro la fine dell'anno 2021, al fine di permettere alle c.d Città Leader selezionate di acquisire elementi utili ad una migliore comprensione del funzionamento e delle modalità di interfacciamento efficace con il servizio nazionale DS&SRF, per poter essere le capofila nella sua adozione.

Le specifiche puntuali per lo sviluppo del DS&SRF saranno disponibili entro la fine del primo semestre 2022, e sarà altresì prodotta una prima versione sperimentale del DS&SRF entro la fine 2022 / inizio 2023, per permettere l'integrazione con le piattaforme degli operatori di servizi MaaS e/o degli operatori TPL o di mobilità e l'avvio delle prime sperimentazioni nel corso del primo semestre 2023. L'interazione con le città nel corso del 2022 sarà continua, sia durante la fase di progettazione del DS&SRF sia durante la sua realizzazione, secondo un piano di rilasci progressivi che in modo da facilitare le decisioni e le scelte sull'integrazione.

In riferimento al livello di integrazione dei servizi MaaS, si precisa inoltre che la scelta del tipo di servizi che si vogliono mettere a disposizione dei cittadini è indipendente dal funzionamento del DS&SRF, che, si ripete, non “sostituisce” le necessarie piattaforme per gli operatori MaaS, ma sarà progettato in modo tale da permettere i- da parte degli operatori MaaS - il raggiungimento di tutti i diversi livelli di integrazione citati. La decisione sul livello di integrazione, sarà rilevante in termini di sviluppo del c.d MaaS Operator, con al sola condizione imprescindibile che questo si integri con il DS&SRF e che ne permetta la sperimentazione.

In sintesi, non si reputa necessario adottare una propria infrastruttura tecnologica di appoggio per consentire l'avvio della sperimentazione dei servizi MaaS per poi successivamente migrare verso la piattaforma nazionale DS&SRF, a meno che nei piani di sperimentazione delle c.d. Città Leader non vi sia l'intenzione di iniziare le sperimentazioni prima dell'anno 2023, quando sarà disponibile una prima versione del DS&SRF utilizzabile per la sperimentazione.

10. E' possibile presentare solamente la domanda per il Progetto MaaS e non presentare la domanda di finanziamento per il Living Lab?

In conformità con le disposizioni di cui all'Art. 9 comma 3 dell'Avviso, i proponenti presentano, in allegato alla domanda di partecipazione la Scheda Progetto e la Scheda Living Lab in formato pdf (Allegato 2.1 e 2.2 all'Avviso), pena l'irricevibilità della domanda ai sensi di quanto al comma 5 dell'Art. 9.

In merito si precisa che i proponenti devono presentare la Scheda Living Lab per completezza di documentazione e coerenza con l'avviso, tuttavia qualora non interessati a partecipare al Living Lab possono compilarla indicando “Non si concorre” nella Sezione 1 - Anagrafica secondo il modello sotto riportato:



Dati identificativi della Città Metropolitana	
Denominazione:	Non si concorre