

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi
GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 255 del 20/02/2024

Seduta Num. 8

Questo martedì 20 **del mese di** Febbraio
dell' anno 2024 **si è riunita in** in videoconferenza
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Bonaccini Stefano	Presidente
2) Priolo Irene	Vicepresidente
3) Calvano Paolo	Assessore
4) Colla Vincenzo	Assessore
5) Donini Raffaele	Assessore
6) Felicori Mauro	Assessore
7) Lori Barbara	Assessore
8) Mammi Alessio	Assessore
9) Salomoni Paola	Assessore
10) Taruffi Igor	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore: Felicori Mauro

Proposta: GPG/2024/193 del 30/01/2024

Struttura proponente: SETTORE INNOVAZIONE SOSTENIBILE, IMPRESE, FILIERE PRODUTTIVE
DIREZIONE GENERALE CONOSCENZA, RICERCA, LAVORO, IMPRESE

Assessorato proponente: ASSESSORE ALLO SVILUPPO ECONOMICO E GREEN ECONOMY,
LAVORO, FORMAZIONE E RELAZIONI INTERNAZIONALI

Oggetto: PR FESR 2021-2027: AZIONE 2.8.2 SISTEMI PER LA MOBILITÀ
INTELLIGENTE. AVVIO DELL'AZIONE E APPROVAZIONE FORMAT SCHEDE
PROGETTO E MANIFESTAZIONI DI INTERESSE.

Iter di approvazione previsto: Delibera ordinaria

Responsabile del procedimento: Attilio Raimondi

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Visti:

- il Regolamento (UE) 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;
- il Regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione;
- l'Accordo di Partenariato tra Italia e Commissione europea relativo al ciclo di programmazione 2021-2027 elaborato sulla base degli articoli 10 e 11 del Reg (UE) 2021/1060, approvato con decisione di esecuzione della Commissione europea del 15 luglio 2022;
- la propria deliberazione n. 1429 del 15 settembre 2021, recante "APPROVAZIONE DOCUMENTO PRELIMINARE STRATEGICO DEL POR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027, REDATTO A SUPPORTO DELL'ELABORAZIONE DEL "RAPPORTO PRELIMINARE" DI CUI ALL'ART. 13 D. LGS. N. 152/2006 AI FINI DELL'AVVIO DELLA PROCEDURA PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)";
- la propria deliberazione n. 1895 del 15 novembre 2021, recante "ADOZIONE DEL PROGRAMMA REGIONALE FESR DELL'EMILIA-ROMAGNA 2021-2027 IN ATTUAZIONE DEL REG.(CE) N. 1060/2021 E DEL RAPPORTO AMBIENTALE DI VAS. PROPOSTA DI APPROVAZIONE ALL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA";
- la deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 68 del 2 febbraio 2022 recante "Adozione del Programma Regionale FESR dell'Emilia-Romagna 2021-2027 in attuazione del REG.(CE) n. 1060/2021 e del rapporto ambientale di VAS. (Delibera della Giunta regionale n. 1895 del 15 novembre 2021)";
- la Decisione di Esecuzione della Commissione Europea C(2022)5379 del 22 luglio 2022, con la quale è stato approvato il Programma regionale FESR Emilia-Romagna 2021/2027;
- la propria deliberazione n. 1286 del 27 luglio 2022, con la

quale si è preso atto della sopra richiamata decisione di esecuzione della Commissione Europea ed è stato istituito il Comitato di Sorveglianza del Programma Regionale FESR Emilia-Romagna 2021-2027;

Visti altresì i seguenti documenti di programmazione comunitari, nazionali e regionali:

- l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile adottata dall'Assemblea delle Nazioni Unite con la risoluzione dell'Assemblea Generale del 25 settembre 2015 che ha definito un piano di azione globale per le persone, il Pianeta e la prosperità e ha individuato, per i prossimi 15 anni, un elenco di 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable Development Goals - SDGs) e di 169 Target che li sostanziano e in particolare il raggiungimento dei goals 7 "Energia pulita e accessibile", 11 "Città e comunità sostenibili" e 13 "Lotta contro il cambiamento climatico";
- il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), che elenca, tra l'altro, le misure di promozione dell'efficienza energetica per raggiungere gli obiettivi di risparmio energetico del Paese;
- il "Piano Energetico Regionale 2030" approvato con deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 111 del 1° marzo 2017, con il quale sono stati definiti gli indirizzi programmatici della politica energetica regionale e il relativo Piano di Attuazione;
- la "Strategia regionale sviluppo sostenibile Agenda 2030" approvata con la propria deliberazione n. 1840 del 08 novembre 2021 con la quale la Regione Emilia-Romagna ha fatto propri, declinandoli a livello territoriale, i 17 obiettivi dell'Agenda delle Nazioni Unite;
- il "Patto per il lavoro e per il Clima", approvato con propria deliberazione n. 1899 del 14 dicembre 2020, che al punto 6.2 "Emilia-Romagna, regione della transizione ecologica" indica le direttrici per accelerare la transizione ecologica per raggiungere la neutralità carbonica prima del 2050 e passare alle energie pulite e rinnovabili entro il 2035;
- il "Piano Aria Integrato Regionale 2030" che prevede un incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico locale su gomma di un ulteriore 10% rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 e promuove azioni di integrazione e agevolazione tariffaria al fine di rendere l'utilizzo del trasporto pubblico maggiormente competitivo rispetto al mezzo privato;

- il "Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025", approvato con [Delibera di Assemblea Regionale n. 59 del 23 dicembre 2021](#), che indirizza e coordina gli interventi degli Enti locali e di altri soggetti pubblici e privati operanti nel sistema dei trasporti e della mobilità d'interesse regionale e locale;

Vista la Direttiva ITS 2010/40/UE relativa al quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, volta ad accelerare la diffusione dei sistemi intelligenti di trasporto (ITS) in tutta Europa a favore di una mobilità meno inquinante, più sicura e più efficiente;

Vista altresì la Legge regionale 23 dicembre 2004, n. 26 "Disciplina della programmazione energetica territoriale ed altre disposizioni in materia di energia" e s.m.i., ed in particolare gli artt. 2,4,8 e 9;

Rilevato che:

- l'articolo 3, lettera a), della direttiva 2010/40/UE, tra i settori prioritari di intervento, indica quello inerente ai servizi di informazione sulla mobilità multimodale dove strategico è il ruolo dei protocolli per lo scambio dati tra gli operatori di mobilità;
- tra gli obiettivi strategici individuati nel Regolamento UE n. 2021/1060 è ricompreso il seguente: *"un'Europa resiliente, più verde e a basse emissioni di carbonio ma in transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio attraverso la promozione di una transizione verso un'energia pulita ed equa, di investimenti verdi e blu, dell'economia circolare, dell'adattamento ai cambiamenti climatici e della loro mitigazione, della gestione e prevenzione dei rischi nonché della mobilità urbana sostenibile"*;
- in conformità al suddetto obiettivo strategico il FESR, secondo quanto dispone il Regolamento UE n. 2021/1058, all'interno della **Priorità 3 "Mobilità sostenibile e qualità dell'aria"** e dell'Obiettivo specifico finalizzato a promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio, intende sostenere interventi finalizzati a garantire mobilità flessibile, integrata e con soluzioni a misura di cittadino;
- in particolare, con la misura **2.8.2 "Sistemi per la mobilità intelligente"** il FESR intende sostenere soluzioni in grado

di favorire i nodi di interscambio e i sistemi ITS di informazione e servizi all'utenza fruibili in tempo reale attraverso tecnologie digitali (contactless, smartphone, pagamento via web, QR-code, etc.). L'obiettivo è avvicinare domanda e offerta di mobilità attraverso servizi di MaaS (Mobility as a Service) e contribuire, incentivando l'utilizzo del TPL, alla riduzione delle emissioni di gas serra, secondo le previsioni del PAIR 2030;

- la misura è coerente con gli obiettivi del Piano regionale integrato dei Trasporti 2025 (PRIT) e relativo programma triennale 2022-2025;

Dato atto che il Comitato di Sorveglianza del Programma regionale FESR Emilia-Romagna, istituito con la delibera della Giunta regionale n. 1286/2022 prima citata, ha approvato nella sessione del 29 settembre 2022 il documento relativo alla metodologia ed ai criteri di selezione delle operazioni relative alle singole azioni di ogni asse del programma e che lo stesso documento è stato successivamente approvato con modifiche;

Considerato che:

- la **Legge Regionale n. 30/1998** e ss.m. "Disciplina generale del Trasporto Pubblico regionale e locale" individua le seguenti finalità per il conseguimento delle quali la Regione Emilia-Romagna opera con il metodo della programmazione e della partecipazione:
 - assicurare ai cittadini ed alle imprese la migliore accessibilità e la fruibilità del territorio regionale, anche in funzione delle relazioni con le regioni contermini e dei collegamenti con il territorio nazionale e dell'Unione europea;
 - promuovere un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolva a un ruolo centrale nella regione per lo sviluppo civile, economico e la coesione sociale;
 - incentivare la razionale organizzazione del traffico e della circolazione attraverso lo sviluppo dell'intermodalità, della sicurezza e il miglioramento della qualità;
 - promuovere e operare per la cultura della mobilità sostenibile e lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione tecnologica e gestionale applicata ai trasporti sia collettivi che individuali;
- a livello regionale le strategie e azioni della mobilità e del trasporto pubblico sostenibili, sull'esempio di

coordinamento multisetoriale positivo maturato con gli Accordi per la Qualità dell'Aria, sono integrate e coordinate, con gli altri piani di settore coinvolti (come Ambiente e Attività produttive), anche nell'ambito di strategie e azioni attuative delle normative comunitarie;

- tali azioni prioritarie sono state riaffermate nel PAIR 2030;

Considerato inoltre che:

- il **Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025**" individua lo sviluppo degli ITS (Intelligent Transport System) come obiettivo prioritario per il miglioramento della attrattività del TPL e dell'interscambio modale ferro-gomma attraverso azioni che utilizzino nuove tecnologie di infomobilità integrata pubblico-privata;
- **l'Atto di Indirizzo triennale** in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per gli anni 2021-2023, di cui alla deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna 14 settembre 2021, n. 52 che ha indicato il valore guida della politica regionale rivolta allo sviluppo di una mobilità collettiva ambientalmente sostenibile;
- il **"Patto per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile in Emilia-Romagna per il triennio 2022-2024"**, approvato con propria deliberazione n. 316 del 7 marzo 2022 in attuazione della delibera dell'Assemblea Legislativa n. 52 del 14 settembre 2021 in cui si evidenzia che da almeno un quinquennio i servizi per la mobilità si stanno evolvendo in sistemi integrati, secondo la logica del "MaaS" (ovvero Mobility as a Service), che vede la creazione di piattaforme di informazione e offerta di servizi integrati e che gli strumenti digitali devono permettere di valutare l'evoluzione della mobilità nei territori, con particolare attenzione ai territori urbani, misurare l'utilizzo del TPL e dei flussi trasportati, monitorare in continuo la qualità dei servizi erogata;

Dato atto che le risorse finanziarie previste dal Programma Regionale FESR 2021-2027 per i settori di intervento associati all'**Azione 2.8.2** oggetto del presente provvedimento ammontano a complessivi **euro 11.585.000,00**;

Rilevati gli obiettivi correlati agli indicatori di output e di risultato dell'Azione 2.8.2., come indicati nel Programma regionale FESR con target fissati al 2024 e al 2029;

Considerato che al fine di dare attuazione all'**Azione 2.8.2 Sistemi per la mobilità intelligente** del PR FESR 2021-2027, la Regione intende intervenire attraverso le azioni specifiche nel seguito indicate:

Azione specifica 1: Sistema ITS di bigliettazione elettronica EMV CLESS (Europay, MasterCard, Visa, contactless), implementazione e/o completamento di sistemi AVM (automatic vehicle monitoring), di videosorveglianza e servizi di CRM (Customer Relationship Management) e sviluppo di APP per la mobilità;

Azione specifica 2: Software innovativo per la programmazione/modifica dei servizi ferroviari regionali gestiti da FER e pannelli informativi alle fermate ferroviarie regionali;

Azione specifica 3: Fornitura di sistemi ITS hardware e software di infomobilità volti a favorire la gestione del servizio ferroviario in particolare per il servizio di bus sostitutivi;

Azione specifica 4: Software innovativo per la gestione di progetti al fine di incrementare la qualità nella pianificazione dei trasporti con particolare riferimento all'infomobilità;

Azione specifica 5: Gestione del RAP (Regional Access Point) per progetti di infomobilità in particolare interscambio dati con Agenzie e Aziende di trasporti e progetti Maas;

Considerato che con propria deliberazione n. 2271 del 22 dicembre 2023 è stato approvato il quadro di riferimento per l'attuazione dell'Azione 2.8.2 "Sistemi per la mobilità intelligente" demandando a successivi atti le procedure di avvio, l'approvazione e le regole di attuazione degli interventi previsti dalle Azioni specifiche di cui sopra;

Ritenuto opportuno:

- avviare nell'ambito della **Priorità 3 "Mobilità sostenibile e qualità dell'aria"** l'**Azione 2.8.2 "Sistemi per la mobilità intelligente"**;
- individuare quale Responsabile del Procedimento il Dirigente dell'Area Energia ed Economia Verde;
- prevedere che i suddetti beneficiari, ciascuno per le proprie competenze presentino la candidatura dei propri

progetti per l'attuazione delle Azioni specifiche dell'azione 2.8.2 all'Autorità di gestione del Programma Regionale FESR mediante compilazione di apposite schede progetto conformi ai format contenuti negli allegati 1,2,3 e 4 alla presente delibera come parte integrante;

- stabilire che le schede progetto sopra richiamate vengano sottoposte ad apposito Nucleo di Valutazione successivamente individuato con separato atto dal Direttore della Direzione generale Conoscenza, Ricerca, Lavoro, Imprese al fine di valutare l'ammissibilità in base ai criteri di selezione della misura in questione approvati dal Comitato di Sorveglianza del PR FESR;
- provvedere con successiva propria deliberazione all'approvazione definitiva dei progetti sulla base degli esiti delle valutazioni effettuate dal Nucleo sopra richiamato e alla contestuale approvazione dello schema di convenzione che disciplinerà la gestione dei rapporti con i sopra richiamati soggetti beneficiari;

Richiamate le proprie deliberazioni:

- n. 468 del 10 aprile 2017 ad oggetto "Il Sistema dei controlli interni della Regione Emilia- Romagna";
- n. 1615 del 28 settembre 2022 ad oggetto "Modifica e assestamento degli assetti organizzativi di alcune Direzioni Generali/Agenzie della Giunta regionale";
- n. 426 del 21 marzo 2022 ad oggetto "Riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale. Conferimento degli incarichi ai Direttori Generali e ai Direttori di Agenzia";
- n. 2360 del 27 dicembre 2022 avente ad oggetto "Modifica e assestamento degli assetti organizzativi delle Giunta regionale e soppressione dell'agenzia sanitaria e sociale regionale. Provvedimenti;
- n. 474 del 27 marzo 2023 avente ad oggetto "Disciplina organica in materia di organizzazione dell'ente e gestione del personale. Aggiornamenti in vigore dal 1° aprile 2023 a seguito dell'entrata in vigore del nuovo Ordinamento professionale di cui al Titolo III del CCNL funzioni locali 2019/2021 e del PIAO 2023/2025";
- la D.D n. 1633/2023 "Modifica della micro-organizzazione della Direzione Generale Conoscenza, Ricerca, lavoro, Imprese. Conferimento di incarichi dirigenziali";

- n. 157 del 29 gennaio 2024 "PIANO INTEGRATO DELLE ATTIVITÀ E DELL'ORGANIZZAZIONE 2024-2026. APPROVAZIONE", ed in particolare la Linea 6 (linea di valore pubblico) "Promuovere una nuova mobilità sostenibile e il diritto alla mobilità", Obiettivo strategico "Promuovere la sostenibilità del trasporto pubblico regionale e delle infrastrutture viarie";

Richiamate altresì:

- la determinazione dirigenziale n. 5595 del 25 marzo 2022 ad oggetto "Micro-organizzazione della Direzione Generale Conoscenza, Ricerca, Lavoro, Imprese a seguito della D.G.R. n. 325/2022. Conferimento incarichi dirigenziali e proroga incarichi di titolarità di Posizione organizzativa";
- la L.R. 26 novembre 2001, n. 43, recante "Testo unico in materia di Organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna" e ss.mm.ii.;
- il D. Lgs. 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, Trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni e ss.mm. ii";
- la D.G.R. n. 415/2021 "INDIRIZZI ORGANIZZATIVI PER IL CONSOLIDAMENTO E IL POTENZIAMENTO DELLE CAPACITÀ AMMINISTRATIVE DELL'ENTE PER IL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DEL PROGRAMMA DI MANDATO, PER FARE FRONTE ALLA PROGRAMMAZIONE COMUNITARIA 2021/2027: PROROGA DEGLI INCARICHI";

Viste le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale PG/2017/0660476 del 13 ottobre 2017 e PG/2017/0779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposte in attuazione della propria deliberazione n. 468/2017;

Visto il Decreto del Presidente n. 151/2022 così come integrato dal Decreto del Presidente n. 161/2022 che ha ridefinito l'assetto delle deleghe;

Dato atto che il responsabile del procedimento, nel sottoscrivere il parere di legittimità, attesta di non trovarsi in situazione di conflitto, anche potenziale, di interessi;

Dato atto dei pareri allegati;

Su proposta dell'Assessore a "Sviluppo economico e green economy, Lavoro, Formazione e Relazioni internazionali"

Vincenzo Colla e dell'Assessore a "Mobilità e Trasporti, Infrastrutture, Turismo e Commercio" Andrea Corsini

A voti unanimi e palesi

D E L I B E R A

1. di avviare, sulla base delle considerazioni espresse in premessa e qui integralmente richiamate, **l'Azione 2.8.2 "Sistemi per la mobilità intelligente"** del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027;
2. di dare atto che il Responsabile del Procedimento è il Dirigente dell'Area Energia ed Economia Verde;
3. di approvare il format delle schede progetto necessarie ai fini della presentazione delle singole proposte di intervento da parte dei soggetti beneficiari, come riportate negli Allegati 1, 2, 3 e 4, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
4. di approvare il format delle manifestazioni di interesse previste per l'attuazione delle Azioni specifiche 1 e 4 di cui al Quadro di Riferimento approvato con propria deliberazione n. 2271/2023, riportate negli allegati 5 e 6, parti integranti e sostanziali del presente atto;
5. di demandare al Responsabile del Procedimento sopra individuato la trasmissione delle manifestazioni di interesse allegate al presente atto, redatte per le Azioni specifiche 1 e 4 la trasmissione delle lettere d'invito a presentare domanda per le Azioni specifiche 2, 3 e 5, con le relative schede progetto, di cui agli allegati al presente atto, ai soggetti individuati nella propria deliberazione n. 2271/2023, determinando altresì la data entro cui presentare le proposte;
6. di demandare all'Autorità di Gestione del PR FESR Emilia-Romagna l'individuazione di un apposito Nucleo di Valutazione, finalizzato a verificare la coerenza degli interventi con i criteri di selezione delle operazioni approvati dal Comitato di Sorveglianza del PR FESR;

7. di provvedere con successiva propria deliberazione all'approvazione definitiva dei progetti sulla base degli esiti delle valutazioni effettuate dal Nucleo di Valutazione sopra richiamato e alla contestuale approvazione degli schemi di convenzione che disciplineranno la gestione degli interventi previsti per ciascuna azione specifica ed i rapporti con i soggetti beneficiari;

8. di dare atto che, per quanto previsto in materia di pubblicità trasparenza e diffusione di informazioni, si provvederà alle pubblicazioni ai sensi delle disposizioni normative ed amministrative richiamate in parte narrativa, in particolare ai sensi dell'art. 23, comma 1, lett. d), nonché alla pubblicazione ulteriore prevista dal piano triennale di prevenzione della corruzione, ai sensi dell'art. 7 bis, del D.lgs. n. 33 del 2013 e ss.mm.ii..



PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 3 Mobilità sostenibile e qualità dell'aria

Obiettivo Specifico 2.8

Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio

Azione 2.8.2 Sistemi per la mobilità intelligente

Azione specifica 1

Sistema ITS di bigliettazione elettronica EMV CLESS, implementazione/completamento di sistemi AVM e di videosorveglianza, servizi di CRM e sviluppo di APP per la mobilità

SCHEDA PROGETTO

1. DATI GENERALI DEL PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Indicare un titolo sintetico che identifichi il progetto e che sarà utilizzato ai fini di informazione e pubblicità dei progetti approvati

1.2 Abstract del progetto

Fornire una sintesi del progetto (max 1.000 caratteri) che sarà utilizzata ai fini di informazione e pubblicità dei progetti

1.3 Beneficiario*

Denominazione	
Partita IVA o CF	
Via/Piazza e n. civico	
CAP	
Comune	
Provincia	

**Il beneficiario è inteso come il soggetto responsabile dell'avvio e dell'attuazione e della spesa del progetto*

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	<i>Priorità 3 - Mobilità sostenibile e qualità dell'aria</i>
Obiettivo specifico	<i>Obiettivo specifico 2.8 Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio</i>
Azione PR FESR 2021-2027	<i>2.8.2 Sistemi per la mobilità intelligente</i>

2.2 Coerenza del progetto con le strategie di riferimento

<p><i>Illustrare la coerenza dell'intervento con la strategia, i contenuti e l'obiettivo specifico del Programma Regionale.</i></p> <p><i>In particolare illustrare la coerenza con la programmazione regionale e con la normativa nazionale e comunitaria di settore tra cui:</i></p> <ol style="list-style-type: none"><i>1. Il Piano Regionale Integrato della qualità dell'Aria</i><i>2. Il Piano Energetico Regionale 2030</i><i>3. Il Piano triennale di Attuazione 2022-2024 del PER 2030</i><i>4. La Strategia Regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile</i><i>5. Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025</i><i>6. Il Programma 2022-2025 per la mobilità sostenibile</i><i>7. Il percorso regionale per la Neutralità Carbonica</i><i>8. Il Programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico</i> <p><i>Illustrare l'integrazione degli interventi proposti con gli strumenti di pianificazione della mobilità urbana sostenibile nei comuni e con gli altri strumenti di governance del territorio.</i></p> <p><i>Illustrare la coerenza con i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, laddove previsti dalla legislazione vigente o con altri pertinenti strumenti di settore</i></p>

2.3 Descrizione del progetto

<p><i>Illustrare il progetto, descrivendone obiettivi e risultati attesi.</i></p> <p><i>Nella descrizione del progetto andranno inoltre evidenziati:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>• la definizione degli obiettivi;</i><i>• il grado di innovatività dell'intervento;</i><i>• la fruibilità e diffusione dei nuovi servizi all'utenza;</i><i>• l'integrazione con le piattaforme informatiche sui sistemi di trasporto (intermodalità);</i><i>• l'impatto sul TPL dell'intero territorio regionale;</i>

- *la qualità economico-finanziaria del progetto in termini di economicità della proposta (rapporto tra l'importo del sostegno, le attività intraprese e il conseguimento degli obiettivi) e di sostenibilità finanziaria (disponibilità di risorse necessarie a coprire i costi di gestione e di manutenzione degli investimenti previsti);*
- *la capacità del progetto di contribuire alla neutralità carbonica.*

3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di Fattibilità tecnico-economica			
Progetto esecutivo			
Indizione gara			
Stipula contratto			
Esecuzione lavori			
Collaudo			
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto Fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027		
Risorse a carico del beneficiario		
TOTALE		

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa	Importi (in euro)
Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi	
Spese per esecuzione lavori	
Spese per acquisizione di beni e servizi	
Spese generali	
TOTALE	

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa* (indicare le annualità stimate di spesa dell'intervento)

2024	2025	2026

**la distribuzione della spesa per annualità in fase di redazione della presente scheda è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore verifica di coerenza con le disponibilità del bilancio regionale, ai fini della concessione delle risorse*

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Descrivere le modalità che si intendono attivare al fine di garantire la sostenibilità gestionale e finanziaria del progetto intesa come disponibilità di risorse necessarie a coprire i costi di gestione e manutenzione degli interventi previsti

5. INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori

Codice	Indicatori di output	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
P08	Apparecchi intelligenti installati a bordo del trasporto pubblico collettivo	Numero	

Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Baseline	Valore previsto a conclusione del progetto
RCR62	Numero annuale di utenti dei trasporti pubblici nuovi o modernizzati	Utilizzatori/anno		

*si evidenzia che il PR FESR prevede un target di 800 unità da raggiungere al 2024 e di 2.000 al 2029

Nella valorizzazione degli indicatori occorre seguire le indicazioni contenute nelle Fiches metodologiche sugli indicatori della Commissione Europea, riportate di seguito.

Indicatore P08

Definizione: L'indicatore rileva il numero di apparecchi intelligenti installati a bordo del trasporto pubblico collettivo come effetto del sostegno fornito dal Programma alle operazioni selezionate.

Rilevazione in sede di presentazione della domanda: In fase di presentazione della domanda, il beneficiario, coerentemente con quanto previsto in fase di progettazione dell'intervento, dovrà indicare il numero di apparecchi intelligenti che intende installare a bordo dei mezzi del trasporto pubblico nell'ambito dell'operazione sostenuta dal Programma.

Rilevazione a conclusione del progetto: unitamente alla presentazione della rendicontazione a saldo, il beneficiario dovrà fornire il numero di dispositivi effettivamente installati a bordo dei mezzi del trasporto pubblico collettivo come effetto del sostegno ricevuto dal Programma.

Documenti a supporto dell'indicatore: il valore realizzato dell'indicatore dovrà essere supportato da una relazione tecnica che illustri, inequivocabilmente, il numero di apparecchi intelligenti installati a bordo dei mezzi del trasporto pubblico e l'effettiva connessione causale tra l'installazione degli apparecchi intelligenti e le attività previste dalle operazioni selezionate.

Indicatore RCR 62

Definizione: Utenti annuali del trasporto pubblico nuovo o modernizzato finanziato dalle operazioni selezionate. Il trasporto pubblico comprende quello urbano e suburbano, come autobus, filobus, linee di autobus acquatici (che non sono tram o metropolitane - vedi RCR63). La modernizzazione del trasporto pubblico si riferisce a miglioramenti significativi in termini di infrastrutture, accesso e qualità del servizio.

Rilevazione in sede di presentazione della domanda: il valore baseline dell'indicatore è stimato come il numero di utenti del servizio di trasporto nell'anno precedente l'inizio dell'intervento, ed è pari a zero per i nuovi servizi.

Rilevazione a conclusione del progetto: Il valore realizzato è stimato ex post come il numero di utenti del servizio di trasporto per l'anno successivo al completamento fisico dell'intervento.

Documenti a supporto dell'indicatore: il beneficiario dovrà fornire documenti sufficienti a comprovare il numero di utenti annuali dei mezzi di trasporto pubblico nuovi o modernizzati, finanziati dalle operazioni selezionate, attraverso evidenze verificabili (es. contatori automatici) nel corso dell'anno successivo al completamento fisico dell'intervento.

5.2 Categorie di intervento

(Individuare il/i settori di intervento attinenti al progetto e quantificarne le risorse allocate)

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
084	<i>Digitalizzazione dei trasporti urbani</i>	
085	<i>Digitalizzazione dei trasporti, se dedicata in parte alla riduzione delle emissioni di gas a effetti serra: trasporto urbano</i>	
TOTALE		

Valorizzare le risorse destinate agli investimenti del progetto secondo la loro natura, considerando che il totale deve corrispondere al totale del progetto e che possono essere valorizzate 1 o entrambe le categorie indicate

PRINCIPIO DNSH

Verifica di compatibilità con il principio del non arrecare danno significativo (cd. DNSH)

Con il Programma PR FESR 2021-2027 e con le relative misure attuative la Regione Emilia-Romagna intende rispettare e conformarsi, secondo quanto previsto nell'articolo 9, comma 4 del Regolamento (UE) 2021/1060, al **principio di “non arrecare un danno significativo (DNSH)”** e agli obiettivi ambientali individuati nell'articolo 9 del Regolamento UE n. 852/2020 (mitigazione dei cambiamenti climatici; l'adattamento ai cambiamenti climatici; l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine; la transizione verso un'economia circolare; la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento; la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi). Il principio DNSH, declinato su questi obiettivi ambientali definiti nell'ambito del sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, ha lo scopo di valutare se una misura possa o meno arrecare un danno ai sei obiettivi ambientali individuati nell'accordo di Parigi (Green Deal europeo).

In particolare, ai sensi dell'art. 17 del Regolamento UE n. 852/2020, un'attività economica arreca un danno significativo:

- **alla mitigazione dei cambiamenti climatici**, se porta a significative emissioni di gas serra (GHG);
- **all'adattamento ai cambiamenti climatici**, se determina un maggiore impatto negativo del clima attuale e futuro, sull'attività stessa o sulle persone, sulla natura o sui beni;
- **all'uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine**, se è dannosa per il buono stato dei corpi idrici (superficiali, sotterranei o marini) determinandone il loro deterioramento qualitativo o la riduzione del potenziale ecologico;
- **all'economia circolare, inclusa la prevenzione, il riutilizzo ed il riciclaggio dei rifiuti**, se porta a significative inefficienze nell'utilizzo di materiali recuperati o riciclati, ad incrementi nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali, all'incremento significativo di rifiuti, al loro incenerimento o smaltimento, causando danni ambientali significativi a lungo termine;
- **alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento**, se determina un aumento delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
- **alla protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi**, se è dannosa per le buone condizioni e resilienza degli ecosistemi o per lo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelle di interesse per l'Unione europea.

Considerato che l'**AZIONE SPECIFICA 1**, individuata nell'ambito dei **systemi per la mobilità intelligente** (azione 2.8.2, Priorità 3-“mobilità sostenibile e qualità dell'aria” del PR FESR 2021-2027) ha come obiettivo quello di

realizzare e implementare i sistemi hardware e software di infomobilità, quali: Sistema ITS di bigliettazione elettronica EMV CLESS (Europay, MasterCard, Visa, contactless), implementazione e/o completamento di sistemi AVM (automatic vehicle monitoring), di videosorveglianza, di pannelli informativi, di servizi di CRM (Customer Relationship Management) e sviluppo di APP; si ritiene che tra i sei obiettivi ambientali sia potenzialmente più interferente con i progetti che verranno realizzati nell'ambito di questa azione l'obiettivo ambientale **mitigazione dei cambiamenti climatici**.

Per le **spese di natura immateriale** (es. spese tecniche per progettazione e implementazione di sistemi informativi; consulenze; spese generali) e per **l'implementazione/fornitura di software e pannelli informativi** si considera che possa essere **“assunta ex-ante” la conformità al principio DNSH**, ritenendo applicabile un approccio semplificato come previsto alle sezioni 2.2 e 3 della Comunicazione della Commissione “Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (2021/C/58/01)”. Per queste spese, ai fini DNSH, non è dovuta la presentazione di documentazione nè in fase di domanda nè in fase di rendicontazione.

Per le **spese di fornitura di infrastrutture/apparecchiature ITS** (Sistemi tecnologici integrati), anche a supporto di sistemi di videosorveglianza, si ritiene **“assolta ex-ante con condizione” la conformità al principio DNSH**, qualora i beni/servizi siano **alimentati per almeno l'80% da fonti energetiche rinnovabili o siano in possesso di certificazioni relative alla loro efficienza energetica/sostenibilità ambientale**, come di seguito indicato:

- per i **prodotti o servizi** se hanno una **certificazione** ISO 50600 o certificazione ISO 14001 o 14024 di tipo I o o 14025 di tipo III o l'Electronic Product Environmental Assessment Tool (EPEAT) o da un'**etichetta ambientale** di tipo 1 (EPA, ENERGY STAR, Blauer Engel, TCO Certified, TUV Green Product Mark o etichetta equivalente);
- per i **data center** se sono conformi all' European Code of Conduct for Data Center Energy Efficiency o, in alternativa, alle Best Practice Guidelines for the European Code of Conduct for Data Centre Energy Efficiency » 2021 (JRC) o aderiscono alle pratiche raccomandate contenute nel CEN-CENELEC documento CLC TR50600-99-1 "Data centre facilities and infrastructures- Part 99-1: Recommended practices for energy management". Le migliori pratiche alternative del Codice di Condotta europeo sull'efficienza energetica dei centri di dati o altre fonti equivalenti possono essere identificate come alternative dirette qualora consentano risparmi energetici analoghi.

In tutti i casi di acquisto di apparecchiature elettriche o elettroniche, il fornitore o il produttore o il richiedente dovrà essere in possesso dell'iscrizione ad un Registro dei soggetti obbligati al finanziamento dei sistemi di gestione delle AEE.

Nel caso in cui le suddette spese NON possano essere ricondotte ad una delle precedenti casistiche di esclusione ex-ante sarà necessario dichiarare, mediante adeguata descrizione, se e in che misura queste spese:

- **interferiscano** con l'obiettivo ambientale di riferimento (mitigazione dei cambiamenti climatici),
- **non interferiscano** con l'obiettivo ambientale di riferimento (mitigazione dei cambiamenti climatici).

Fase di rendicontazione

Il Beneficiario si impegna per tutte le spese a dar conto degli impatti indotti dall'operazione finanziata:

1. per le tipologie di **spesa ammissibili con "esclusione ex-ante con condizione"** dovrà essere allegata la **relativa documentazione descrittiva come dichiarata nella precedente fase di presentazione della domanda** (certificazioni ambientali ecc.).
2. nel caso in cui, ai fini del rispetto del principio DNSH, si fossero ritenute **applicabili le clausole di "esclusione ex ante con condizione" indicate nella presente scheda per le tipologie di spese ammissibili** ma non si possa dimostrare in fase di rendicontazione tale assolvimento **occorrerà allegare alla rendicontazione anche "relazione DNSH" specifica e idonea documentazione che attesti le prestazioni del progetto in relazione al criterio DNSH "mitigazione dei cambiamenti climatici"**. In particolare si dovrà fornire evidenza che **il progetto comporta una NON SIGNIFICATIVA quantità di emissioni climalteranti** rispetto al quadro emissivo di riferimento, considerando anche, se necessario, l'attuazione di opportune misure di compensazione per i progetti fortemente emissivi di gas climalteranti.
3. **in ogni caso** dovrà indicare le seguenti **informazioni circa l'effetto ambientale dell'operazione finanziata** in relazione all'obiettivo ambientale "Mitigazione dei cambiamenti climatici" (*specificare se da fonti fossili o da fonti rinnovabili in relazione al progetto*):

OBIETTIVO - MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI	
PRE INTERVENTO	POST-INTERVENTO

CONSUMO PRIMA DELLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO	Unità di misura <i>kWh consumati/anno</i> <i>(potenza in kW *ore di utilizzo annuali)</i>	CONSUMO DOPO LA REALIZZAZIONE E DEL PROGETTO	Unità di misura <i>kWh consumati/anno</i> <i>(potenza in kW *ore di utilizzo annuali)</i>
Quantità di energia rinnovabile consumata nel 2022 per alimentazione ITS esistenti gestite dal beneficiario	(facoltativo solo in caso di implementazione, obbligatorio in caso di sostituzione di ITS)	Quantità di energia rinnovabile consumata in un anno in seguito all'attivazione delle nuove ITS (stima)	
Quantità di energia non rinnovabile consumata nel 2022 per alimentazione ITS esistenti gestite dal beneficiario	(facoltativo solo in caso di implementazione, obbligatorio in caso di sostituzione di ITS)	Quantità di energia rinnovabile consumata in un anno in seguito all'attivazione delle nuove ITS (stima)	



PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 3 Mobilità sostenibile e qualità dell'aria

Obiettivo Specifico 2.8

Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio

Azione 2.8.2 Sistemi per la mobilità intelligente

AZIONI SPECIFICHE:

Azione 2: Software innovativo per la programmazione/modifica dei servizi ferroviari regionali gestiti da FER e pannelli informativi alle fermate ferroviarie regionali;

Azione specifica 3: Fornitura di sistemi ITS hardware e software di infomobilità volti a favorire la gestione del servizio ferroviario in particolare per il servizio di bus sostitutivi;

SCHEDA PROGETTO

1. DATI GENERALI DEL PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Indicare un titolo sintetico che identifichi il progetto e che sarà utilizzato ai fini di informazione e pubblicità dei progetti approvati

1.2 Abstract del progetto

Fornire una sintesi del progetto (max 1.000 caratteri) che sarà utilizzata ai fini di informazione e pubblicità dei progetti

1.3 Beneficiario*

Denominazione	
Partita IVA o CF	
Via/Piazza e n. civico	
CAP	
Comune	
Provincia	

**Il beneficiario è inteso come il soggetto responsabile dell'avvio e dell'attuazione e della spesa del progetto*

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	<i>Priorità 3 - Mobilità sostenibile e qualità dell'aria</i>
Obiettivo specifico	<i>Obiettivo specifico 2.8 Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio</i>
Azione PR FESR 2021-2027	<i>2.8.2 Sistemi per la mobilità intelligente</i>

2.2 Coerenza del progetto con le strategie di riferimento

<p><i>Illustrare la coerenza dell'intervento con la strategia, i contenuti e l'obiettivo specifico del Programma Regionale.</i></p> <p><i>In particolare illustrare la coerenza con la programmazione regionale e con la normativa nazionale e comunitaria di settore tra cui:</i></p> <ol style="list-style-type: none"><i>1. Il Piano Regionale Integrato della qualità dell'Aria</i><i>2. Il Piano Energetico Regionale 2030</i><i>3. Il Piano triennale di Attuazione 2022-2024 del PER 2030</i><i>4. La Strategia Regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile</i><i>5. Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025</i><i>6. Il Programma 2022-2025 per la mobilità sostenibile</i><i>7. Il percorso regionale per la Neutralità Carbonica</i><i>8. Il Programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico</i> <p><i>Illustrare l'integrazione degli interventi proposti con gli strumenti di pianificazione della mobilità urbana sostenibile nei comuni e con gli altri strumenti di governance del territorio.</i></p> <p><i>Illustrare la coerenza con i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, laddove previsti dalla legislazione vigente o con altri pertinenti strumenti di settore</i></p>

2.3 Descrizione del progetto

<p><i>Illustrare il progetto, descrivendone obiettivi e risultati attesi.</i></p> <p><i>Nella descrizione del progetto andranno inoltre evidenziati:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>• la definizione degli obiettivi;</i><i>• il grado di innovatività dell'intervento;</i><i>• la fruibilità e diffusione dei nuovi servizi all'utenza;</i><i>• l'integrazione con le piattaforme informatiche sui sistemi di trasporto (intermodalità);</i><i>• l'impatto sul TPL dell'intero territorio regionale;</i>

- *la qualità economico-finanziaria del progetto in termini di economicità della proposta (rapporto tra l'importo del sostegno, le attività intraprese e il conseguimento degli obiettivi) e di sostenibilità finanziaria (disponibilità di risorse necessarie a coprire i costi di gestione e di manutenzione degli investimenti previsti);*
- *la capacità del progetto di contribuire alla neutralità carbonica.*

3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di Fattibilità tecnico-economica			
Progetto esecutivo			
Indizione gara			
Stipula contratto			
Esecuzione lavori			
Collaudo			
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto Fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027		
Risorse a carico del beneficiario		
TOTALE		

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa	Importi (in euro)
Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi	
Spese per esecuzione lavori	
Spese per acquisizione di beni e servizi	
Spese generali	
TOTALE	

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa* (indicare le annualità stimate di spesa dell'intervento)

2024	2025	2026

**la distribuzione della spesa per annualità in fase di redazione della presente scheda è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore verifica di coerenza con le disponibilità del bilancio regionale, ai fini della concessione delle risorse*

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Descrivere le modalità che si intendono attivare al fine di garantire la sostenibilità gestionale e finanziaria del progetto intesa come disponibilità di risorse necessarie a coprire i costi di gestione e manutenzione degli interventi previsti

5. INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori

Codice	Indicatori di output	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
P08	Apparecchi intelligenti installati a bordo del trasporto pubblico collettivo	Numero	

Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Baseline	Valore previsto a conclusione del progetto
RCR62	Numero annuale di utenti dei trasporti pubblici nuovi o modernizzati	Utilizzatori/anno		

*si evidenzia che il PR FESR prevede un target di 800 unità da raggiungere al 2024 e di 2.000 al 2029

Nella valorizzazione degli indicatori occorre seguire le indicazioni contenute nelle Fiches metodologiche sugli indicatori della Commissione Europea, riportate di seguito.

Indicatore P08

Definizione: L'indicatore rileva il numero di apparecchi intelligenti installati a bordo del trasporto pubblico collettivo come effetto del sostegno fornito dal Programma alle operazioni selezionate.

Rilevazione in sede di presentazione della domanda: In fase di presentazione della domanda, il beneficiario, coerentemente con quanto previsto in fase di progettazione dell'intervento, dovrà indicare il numero di apparecchi intelligenti che intende installare a bordo dei mezzi del trasporto pubblico nell'ambito dell'operazione sostenuta dal Programma.

Rilevazione a conclusione del progetto: unitamente alla presentazione della rendicontazione a saldo, il beneficiario dovrà fornire il numero di dispositivi effettivamente installati a bordo dei mezzi del trasporto pubblico collettivo come effetto del sostegno ricevuto dal Programma.

Documenti a supporto dell'indicatore: il valore realizzato dell'indicatore dovrà essere supportato da una relazione tecnica che illustri, inequivocabilmente, il numero di apparecchi intelligenti installati a bordo dei mezzi del trasporto pubblico e l'effettiva connessione causale tra l'installazione degli apparecchi intelligenti e le attività previste dalle operazioni selezionate.

Indicatore RCR 62

Definizione: Utenti annuali del trasporto pubblico nuovo o modernizzato finanziato dalle operazioni selezionate. Il trasporto pubblico comprende quello urbano e suburbano, come autobus, filobus, linee di autobus acquatici (che non sono tram o metropolitane - vedi RCR63). La modernizzazione del trasporto pubblico si riferisce a miglioramenti significativi in termini di infrastrutture, accesso e qualità del servizio.

Rilevazione in sede di presentazione della domanda: il valore baseline dell'indicatore è stimato come il numero di utenti del servizio di trasporto nell'anno precedente l'inizio dell'intervento, ed è pari a zero per i nuovi servizi.

Rilevazione a conclusione del progetto: Il valore realizzato è stimato ex post come il numero di utenti del servizio di trasporto per l'anno successivo al completamento fisico dell'intervento.

Documenti a supporto dell'indicatore: il beneficiario dovrà fornire documenti sufficienti a comprovare il numero di utenti annuali dei mezzi di trasporto pubblico nuovi o modernizzati, finanziati dalle operazioni selezionate, attraverso evidenze verificabili (es. contatori automatici) nel corso dell'anno successivo al completamento fisico dell'intervento.

5.2 Categorie di intervento

(Individuare il/i settori di intervento attinenti al progetto e quantificarne le risorse allocate)

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
084	<i>Digitalizzazione dei trasporti urbani</i>	
085	<i>Digitalizzazione dei trasporti, se dedicata in parte alla riduzione delle emissioni di gas a effetti serra: trasporto urbano</i>	
TOTALE		

Valorizzare le risorse destinate agli investimenti del progetto secondo la loro natura, considerando che il totale deve corrispondere al totale del progetto e che possono essere valorizzate 1 o entrambe le categorie indicate

Verifica di compatibilità con il principio del non arrecare danno significativo (cd. DNSH)

Con il Programma PR FESR 2021-2027 e con le relative misure attuative la Regione Emilia-Romagna intende rispettare e conformarsi, secondo quanto previsto nell'articolo 9, comma 4 del Regolamento (UE) 2021/1060, al **principio di "non arrecare un danno significativo (DNSH)"** e agli obiettivi ambientali individuati nell'articolo 9 del Regolamento UE n. 852/2020 (mitigazione dei cambiamenti climatici; l'adattamento ai cambiamenti climatici; l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine; la transizione verso un'economia circolare; la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento; la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi). Il principio DNSH, declinato su questi obiettivi ambientali definiti nell'ambito del sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, ha lo scopo di valutare se una misura possa o meno arrecare un danno ai sei obiettivi ambientali individuati nell'accordo di Parigi (Green Deal europeo).

In particolare, ai sensi dell'art. 17 del Regolamento UE n. 852/2020, un'attività economica arreca un danno significativo:

- **alla mitigazione dei cambiamenti climatici**, se porta a significative emissioni di gas serra (GHG);
- **all'adattamento ai cambiamenti climatici**, se determina un maggiore impatto negativo del clima attuale e futuro, sull'attività stessa o sulle persone, sulla natura o sui beni;
- **all'uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine**, se è dannosa per il buono stato dei corpi idrici (superficiali, sotterranei o marini) determinandone il loro deterioramento qualitativo o la riduzione del potenziale ecologico;
- **all'economia circolare, inclusa la prevenzione, il riutilizzo ed il riciclaggio dei rifiuti**, se porta a significative inefficienze nell'utilizzo di materiali recuperati o riciclati, ad incrementi nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali, all'incremento significativo di rifiuti, al loro incenerimento o smaltimento, causando danni ambientali significativi a lungo termine;
- **alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento**, se determina un aumento delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
- **alla protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi**, se è dannosa per le buone condizioni e resilienza degli ecosistemi o per lo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelle di interesse per l'Unione europea.

AZIONE SPECIFICA 2

Considerato che:

1. **l'AZIONE SPECIFICA 2**, individuata nell'ambito dei **sistemi per la mobilità intelligente** (azione 2.8.2, Priorità 3 - "mobilità sostenibile e qualità dell'aria" del PR FESR 2021-2027)

ha come obiettivo l'**implementazione/fornitura di software innovativo per la programmazione/modifica dei servizi ferroviari regionali gestiti da FER e pannelli informativi alle fermate ferroviarie regionali**,

2. i consumi energetici delle apparecchiature dedicate all'infomobilità sono irrilevanti,

SI RITIENE CHE per le **spese di natura immateriale** (es. spese tecniche per progettazione e implementazione di sistemi informativi; consulenze; spese generali) e per l'implementazione/acquisizione di software e pannelli informativi possa essere **assunta ex-ante la conformità al principio DNSH**, ritenendo applicabile un approccio semplificato come previsto alle sezioni 2.2 e 3 della Comunicazione della Commissione "Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (2021/C/58/01)". Per queste spese, ai fini DNSH, non è dovuta la presentazione di documentazione nè in fase di domanda nè in fase di rendicontazione.

In tutti i casi di acquisto di pannelli informativi o altre apparecchiature elettriche o elettroniche il fornitore o il produttore o il richiedente dovrà essere in possesso dell'iscrizione ad un Registro dei soggetti obbligati al finanziamento dei sistemi di gestione delle AEE.

AZIONE SPECIFICA 3

Considerato che l'**AZIONE SPECIFICA 3**, individuata nell'ambito dei **sistemi per la mobilità intelligente** (azione 2.8.2, Priorità 3-"mobilità sostenibile e qualità dell'aria" del PR FESR 2021-2027), incentiva la **fornitura di sistemi ITS hardware e software di infomobilità volti a favorire la gestione del servizio ferroviario in particolare per il servizio di bus sostitutivi**, si ritiene che tra i sei obiettivi ambientali sia potenzialmente più interferente con i progetti che verranno realizzati nell'ambito di questa azione l'obiettivo ambientale **mitigazione dei cambiamenti climatici**.

Per le **spese di natura immateriale** (es. spese tecniche per progettazione e implementazione di sistemi informativi; consulenze; spese generali) e per la **fornitura di software** si considera "**assolta ex-ante**" la **conformità al principio DNSH**, ritenendo applicabile un approccio semplificato come previsto alle sezioni 2.2 e 3 della Comunicazione della Commissione "Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (2021/C/58/01)". Per queste spese non è dovuta la presentazione di documentazione nè in fase di domanda nè in fase di rendicontazione.

Per le **spese di fornitura di infrastrutture ITS** (Sistemi tecnologici integrati) si ritiene "**assolta ex-ante con condizione**" la **conformità al principio DNSH** qualora i beni siano alimentati per **almeno l'80% da fonti energetiche rinnovabili o siano in possesso di certificazioni relative alla loro efficienza energetica/sostenibilità ambientale**, come di seguito dettagliato:

- per i **prodotti o servizi** se hanno una **certificazione** ISO 50600 o certificazione ISO 14001 o 14024 di tipo I o o 14025 di tipo III o l'Electronic Product Environmental Assessment Tool (EPEAT) o un'**etichetta ambientale** di tipo 1 (EPA, ENERGY STAR, Blauer Engel, TCO Certified, TUV Green Product Mark o etichetta equivalente);

- per i **data center** se sono conformi all' "European Code of Conduct for Data Center Energy Efficiency" o, in alternativa, alle "Best Practice Guidelines for the European Code of Conduct for Data Centre Energy Efficiency" 2021 (JRC) o aderiscono alle pratiche raccomandate contenute nel CEN-CENELEC documento CLC TR50600-99-1 "Data centre facilities and infrastructures- Part 99-1: Recommended practices for energy management". Le migliori pratiche alternative del Codice di Condotta europeo sull'efficienza energetica dei centri di dati o altre fonti equivalenti possono essere identificate come alternative dirette qualora consentano risparmi energetici analoghi.

In tutti i casi di acquisto di apparecchiature elettriche o elettroniche, il fornitore o il produttore o il richiedente dovrà essere in possesso dell'iscrizione ad un Registro dei soggetti obbligati al finanziamento dei sistemi di gestione delle AEE.

Nel caso in cui le suddette spese NON possano essere ricondotte ad una delle precedenti casistiche di esclusione ex-ante sarà necessario dichiarare, mediante adeguata descrizione, se e in che misura queste spese:

- **interferiscano** con l'obiettivo ambientale di riferimento,
- **non interferiscano** con l'obiettivo ambientale di riferimento.

Fase di rendicontazione

Il Beneficiario si impegna per tutte le spese a dar conto degli impatti indotti dall'operazione finanziata:

1. per le tipologie di **spesa ammissibili con "esclusione ex-ante con condizione"** dovrà essere **allegata la relativa documentazione descrittiva come dichiarata nella precedente fase di presentazione della domanda** (certificazioni ambientali ecc.).
2. nel caso in cui, ai fini del rispetto del principio DNSH, si fossero ritenute **applicabili le clausole di "esclusione ex ante con condizione"** indicate nella presente scheda per le **tipologie di spese ammissibili** ma non si possa dimostrare in fase di rendicontazione tale assolvimento **occorrerà allegare alla rendicontazione anche "relazione DNSH" specifica e idonea documentazione che attesti le prestazioni del progetto in relazione al criterio DNSH "mitigazione dei cambiamenti climatici"**. In particolare si dovrà fornire evidenza che **il progetto comporta una NON SIGNIFICATIVA quantità di emissioni climalteranti** rispetto al quadro emissivo di riferimento, considerando anche, se necessario, l'attuazione di opportune misure di compensazione per i progetti fortemente emissivi di gas climalteranti.
3. **in ogni caso** dovrà indicare le seguenti **informazioni circa l'effetto ambientale dell'operazione finanziata** in relazione all'obiettivo ambientale "Mitigazione dei cambiamenti climatici" (*specificare se da fonti fossili o da fonti rinnovabili in relazione al progetto*).

OBIETTIVO - MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI			
PRE INTERVENTO		POST-INTERVENTO	
CONSUMO PRIMA DELLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO	Unità di misura <i>kWh consumati/anno</i> <i>(potenza in kW *ore di utilizzo annuali)</i>	CONSUMO DOPO LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO	Unità di misura <i>kWh consumati/anno</i> <i>(potenza in kW *ore di utilizzo annuali)</i>
Quantità di energia rinnovabile consumata nel 2022 per alimentazione ITS esistenti gestite dal beneficiario	(facoltativo solo in caso di implementazione, obbligatorio in caso di sostituzione di ITS)	Quantità di energia rinnovabile consumata l'anno successivo all'attuazione del progetto (stima) OVVERO Quantità di energia rinnovabile consumata in un anno in seguito all'attivazione delle nuove ITS (stima)	
Quantità di energia non rinnovabile consumata nel 2022 per alimentazione ITS esistenti gestite dal beneficiario	(facoltativo solo in caso di implementazione, obbligatorio in caso di sostituzione di ITS)	Quantità di energia non rinnovabile consumata l'anno successivo all'attuazione del progetto (stima) OVVERO Quantità di energia non rinnovabile consumata in un anno in seguito all'attivazione delle nuove ITS (stima)	



PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 3 Mobilità sostenibile e qualità dell'aria

Obiettivo Specifico 2.8

Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio

Azione 2.8.2 Sistemi per la mobilità intelligente

Azione specifica 4

Software innovativo per la gestione di progetti al fine di incrementare la qualità nella pianificazione dei trasporti con particolare riferimento all'infomobilità.

SCHEDA PROGETTO

1. DATI GENERALI DEL PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Indicare un titolo sintetico che identifichi il progetto e che sarà utilizzato ai fini di informazione e pubblicità dei progetti approvati

1.2 Abstract del progetto

Fornire una sintesi del progetto (max 1.000 caratteri) che sarà utilizzata ai fini di informazione e pubblicità dei progetti

1.3 Beneficiario*

Denominazione	
Partita IVA o CF	
Via/Piazza e n. civico	
CAP	
Comune	
Provincia	

**Il beneficiario è inteso come il soggetto responsabile dell'avvio e dell'attuazione e della spesa del progetto*

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	<i>Priorità 3 - Mobilità sostenibile e qualità dell'aria</i>
Obiettivo specifico	<i>Obiettivo specifico 2.8 Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio</i>
Azione PR FESR 2021-2027	<i>2.8.2 Sistemi per la mobilità intelligente</i>

2.2 Coerenza del progetto con le strategie di riferimento

<p><i>Illustrare la coerenza dell'intervento con la strategia, i contenuti e l'obiettivo specifico del Programma Regionale.</i></p> <p><i>In particolare illustrare la coerenza con la programmazione regionale e con la normativa nazionale e comunitaria di settore tra cui:</i></p> <ol style="list-style-type: none"><i>1. Il Piano Regionale Integrato della qualità dell'Aria</i><i>2. Il Piano Energetico Regionale 2030</i><i>3. Il Piano triennale di Attuazione 2022-2024 del PER 2030</i><i>4. La Strategia Regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile</i><i>5. Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025</i><i>6. Il Programma 2022-2025 per la mobilità sostenibile</i><i>7. Il percorso regionale per la Neutralità Carbonica</i><i>8. Il Programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico</i> <p><i>Illustrare l'integrazione degli interventi proposti con gli strumenti di pianificazione della mobilità urbana sostenibile nei comuni e con gli altri strumenti di governance del territorio.</i></p> <p><i>Illustrare la coerenza con i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, laddove previsti dalla legislazione vigente o con altri pertinenti strumenti di settore</i></p>

2.3 Descrizione del progetto

<p><i>Illustrare il progetto, descrivendone obiettivi e risultati attesi.</i></p> <p><i>Nella descrizione del progetto andranno inoltre evidenziati:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>• la definizione degli obiettivi;</i><i>• il grado di innovatività dell'intervento;</i><i>• la fruibilità e diffusione dei nuovi servizi all'utenza;</i><i>• l'integrazione con le piattaforme informatiche sui sistemi di trasporto (intermodalità);</i><i>• l'impatto sul TPL dell'intero territorio regionale;</i>

- la qualità economico-finanziaria del progetto in termini di economicità della proposta (rapporto tra l'importo del sostegno, le attività intraprese e il conseguimento degli obiettivi) e di sostenibilità finanziaria (disponibilità di risorse necessarie a coprire i costi di gestione e di manutenzione degli investimenti previsti);
- la capacità del progetto di contribuire alla neutralità carbonica.

3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di Fattibilità tecnico-economica			
Progetto esecutivo			
Indizione gara			
Stipula contratto			
Esecuzione lavori			
Collaudo			
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto Fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027		
Risorse a carico del beneficiario		
TOTALE		

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa	Importi (in euro)
Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi	
Spese per esecuzione lavori	
Spese per acquisizione di beni e servizi	
Spese generali	
TOTALE	

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa* (indicare le annualità stimate di spesa dell'intervento)

2024	2025	2026

**la distribuzione della spesa per annualità in fase di redazione della presente scheda è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore verifica di coerenza con le disponibilità del bilancio regionale, ai fini della concessione delle risorse*

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Descrivere le modalità che si intendono attivare al fine di garantire la sostenibilità gestionale e finanziaria del progetto intesa come disponibilità di risorse necessarie a coprire i costi di gestione e manutenzione degli interventi previsti

5. INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori

Codice	Indicatori di output	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
P08	Apparecchi intelligenti installati a bordo del trasporto pubblico collettivo	Numero	

Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Baseline	Valore previsto a conclusione del progetto
RCR62	Numero annuale di utenti dei trasporti pubblici nuovi o modernizzati	Utilizzatori/anno		

*si evidenzia che il PR FESR prevede un target di 800 unità da raggiungere al 2024 e di 2.000 al 2029

Nella valorizzazione degli indicatori occorre seguire le indicazioni contenute nelle Fiches metodologiche sugli indicatori della Commissione Europea, riportate di seguito.

Indicatore P08

Definizione: L'indicatore rileva il numero di apparecchi intelligenti installati a bordo del trasporto pubblico collettivo come effetto del sostegno fornito dal Programma alle operazioni selezionate.

Rilevazione in sede di presentazione della domanda: In fase di presentazione della domanda, il beneficiario, coerentemente con quanto previsto in fase di progettazione dell'intervento, dovrà indicare il numero di apparecchi intelligenti che intende installare a bordo dei mezzi del trasporto pubblico nell'ambito dell'operazione sostenuta dal Programma.

Rilevazione a conclusione del progetto: unitamente alla presentazione della rendicontazione a saldo, il beneficiario dovrà fornire il numero di dispositivi effettivamente installati a bordo dei mezzi del trasporto pubblico collettivo come effetto del sostegno ricevuto dal Programma.

Documenti a supporto dell'indicatore: il valore realizzato dell'indicatore dovrà essere supportato da una relazione tecnica che illustri, inequivocabilmente, il numero di apparecchi intelligenti installati a bordo dei mezzi del trasporto pubblico e l'effettiva connessione causale tra l'installazione degli apparecchi intelligenti e le attività previste dalle operazioni selezionate.

Indicatore RCR 62

Definizione: Utenti annuali del trasporto pubblico nuovo o modernizzato finanziato dalle operazioni selezionate. Il trasporto pubblico comprende quello urbano e suburbano, come autobus, filobus, linee di autobus acquatici (che non sono tram o metropolitane - vedi RCR63). La modernizzazione del trasporto pubblico si riferisce a miglioramenti significativi in termini di infrastrutture, accesso e qualità del servizio.

Rilevazione in sede di presentazione della domanda: il valore baseline dell'indicatore è stimato come il numero di utenti del servizio di trasporto nell'anno precedente l'inizio dell'intervento, ed è pari a zero per i nuovi servizi.

Rilevazione a conclusione del progetto: Il valore realizzato è stimato ex post come il numero di utenti del servizio di trasporto per l'anno successivo al completamento fisico dell'intervento.

Documenti a supporto dell'indicatore: il beneficiario dovrà fornire documenti sufficienti a comprovare il numero di utenti annuali dei mezzi di trasporto pubblico nuovi o modernizzati, finanziati dalle operazioni selezionate, attraverso evidenze verificabili (es. contatori automatici) nel corso dell'anno successivo al completamento fisico dell'intervento.

5.2 Categorie di intervento

(Individuare il/i settori di intervento attinenti al progetto e quantificarne le risorse allocate)

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
084	<i>Digitalizzazione dei trasporti urbani</i>	
085	<i>Digitalizzazione dei trasporti, se dedicata in parte alla riduzione delle emissioni di gas a effetti serra: trasporto urbano</i>	
TOTALE		

Valorizzare le risorse destinate agli investimenti del progetto secondo la loro natura, considerando che il totale deve corrispondere al totale del progetto e che possono essere valorizzate 1 o entrambe le categorie indicate

PRINCIPIO DNSH

Verifica di compatibilità con il principio del non arrecare danno significativo (cd. DNSH)

Con il Programma PR FESR 2021-2027 e con le relative misure attuative la Regione Emilia-Romagna intende rispettare e conformarsi, secondo quanto previsto nell'articolo 9, comma 4 del Regolamento (UE) 2021/1060, al **principio di “non arrecare un danno significativo (DNSH)”** e agli obiettivi ambientali individuati nell'articolo 9 del Regolamento UE n. 852/2020 (mitigazione dei cambiamenti climatici; l'adattamento ai cambiamenti climatici; l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine; la transizione verso un'economia circolare; la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento; la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi). Il principio DNSH, declinato su questi obiettivi ambientali definiti nell'ambito del sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, ha lo scopo di valutare se una misura possa o meno arrecare un danno ai sei obiettivi ambientali individuati nell'accordo di Parigi (Green Deal europeo).

In particolare, ai sensi dell'art. 17 del Regolamento UE n. 852/2020, un'attività economica arreca un danno significativo:

- **alla mitigazione dei cambiamenti climatici**, se porta a significative emissioni di gas serra (GHG);
- **all'adattamento ai cambiamenti climatici**, se determina un maggiore impatto negativo del clima attuale e futuro, sull'attività stessa o sulle persone, sulla natura o sui beni;
- **all'uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine**, se è dannosa per il buono stato dei corpi idrici (superficiali, sotterranei o marini) determinandone il loro deterioramento qualitativo o la riduzione del potenziale ecologico;
- **all'economia circolare, inclusa la prevenzione, il riutilizzo ed il riciclaggio dei rifiuti**, se porta a significative inefficienze nell'utilizzo di materiali recuperati o riciclati, ad incrementi nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali, all'incremento significativo di rifiuti, al loro incenerimento o smaltimento, causando danni ambientali significativi a lungo termine;
- **alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento**, se determina un aumento delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
- **alla protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi**, se è dannosa per le buone condizioni e resilienza degli ecosistemi o per lo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelle di interesse per l'Unione europea.

Considerato che l'**AZIONE SPECIFICA 4**, individuata nell'ambito dei **sistemi per la mobilità intelligente** (azione 2.8.2, Priorità 3-“mobilità sostenibile e qualità dell'aria” del PR FESR 2021-2027) ha come obiettivo **l'implementazione di software innovativo per la gestione di progetti al**

fine di incrementare la qualità nella pianificazione dei trasporti con particolare riferimento all'infomobilità SI RITIENE che, in quanto costituita da sole azioni immateriali, possa essere **“assunta ex-ante” la conformità al principio DNSH** e possa essere applicabile un approccio semplificato come previsto alle sezioni 2.2 e 3 della Comunicazione della Commissione “Orientamenti tecnici sull’applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (2021/C/58/01)”. Per queste spese, ai fini DNSH, non è dovuta la presentazione di documentazione nè in fase di domanda nè in fase di rendicontazione.



PR FESR EMILIA-ROMAGNA 2021-2027

Priorità 3 Mobilità sostenibile e qualità dell'aria

Obiettivo Specifico 2.8

Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio

Azione 2.8.2 Sistemi per la mobilità intelligente

Azione specifica 5

Gestione del RAP (Regional Access Point) per progetti di infomobilità in particolare interscambio dati con Agenzie e Aziende di trasporti e progetti Maas.

SCHEDA PROGETTO

1. DATI GENERALI DEL PROGETTO

1.1 Denominazione del progetto

Indicare un titolo sintetico che identifichi il progetto e che sarà utilizzato ai fini di informazione e pubblicità dei progetti approvati

1.2 Abstract del progetto

Fornire una sintesi del progetto (max 1.000 caratteri) che sarà utilizzata ai fini di informazione e pubblicità dei progetti

1.3 Beneficiario*

Denominazione	
Partita IVA o CF	
Via/Piazza e n. civico	
CAP	
Comune	
Provincia	

**Il beneficiario è inteso come il soggetto responsabile dell'avvio e dell'attuazione e della spesa del progetto*

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1 Inquadramento del progetto nell'ambito del PR FESR 2021-2027

Priorità PR FESR 2021-2027	<i>Priorità 3 - Mobilità sostenibile e qualità dell'aria</i>
Obiettivo specifico	<i>Obiettivo specifico 2.8 Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio</i>
Azione PR FESR 2021-2027	<i>2.8.2 Sistemi per la mobilità intelligente</i>

2.2 Coerenza del progetto con le strategie di riferimento

<p><i>Illustrare la coerenza dell'intervento con la strategia, i contenuti e l'obiettivo specifico del Programma Regionale.</i></p> <p><i>In particolare illustrare la coerenza con la programmazione regionale e con la normativa nazionale e comunitaria di settore tra cui:</i></p> <ol style="list-style-type: none"><i>1. Il Piano Regionale Integrato della qualità dell'Aria</i><i>2. Il Piano Energetico Regionale 2030</i><i>3. Il Piano triennale di Attuazione 2022-2024 del PER 2030</i><i>4. La Strategia Regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile</i><i>5. Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025</i><i>6. Il Programma 2022-2025 per la mobilità sostenibile</i><i>7. Il percorso regionale per la Neutralità Carbonica</i><i>8. Il Programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico</i> <p><i>Illustrare l'integrazione degli interventi proposti con gli strumenti di pianificazione della mobilità urbana sostenibile nei comuni e con gli altri strumenti di governance del territorio.</i></p> <p><i>Illustrare la coerenza con i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, laddove previsti dalla legislazione vigente o con altri pertinenti strumenti di settore</i></p>

2.3 Descrizione del progetto

<p><i>Illustrare il progetto, descrivendone obiettivi e risultati attesi.</i></p> <p><i>Nella descrizione del progetto andranno inoltre evidenziati:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>• la definizione degli obiettivi;</i><i>• il grado di innovatività dell'intervento;</i><i>• la fruibilità e diffusione dei nuovi servizi all'utenza;</i><i>• l'integrazione con le piattaforme informatiche sui sistemi di trasporto (intermodalità);</i><i>• l'impatto sul TPL dell'intero territorio regionale;</i>

- *la qualità economico-finanziaria del progetto in termini di economicità della proposta (rapporto tra l'importo del sostegno, le attività intraprese e il conseguimento degli obiettivi) e di sostenibilità finanziaria (disponibilità di risorse necessarie a coprire i costi di gestione e di manutenzione degli investimenti previsti);*
- *la capacità del progetto di contribuire alla neutralità carbonica.*

3. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE

3.1 Cronoprogramma procedurale dell'intervento

	Fase già realizzata	Data inizio effettiva o prevista	Data fine prevista
LAVORI			
Progetto di fattibilità tecnico-economica			
Progetto esecutivo			
Indizione gara			
Stipula contratto			
Esecuzione lavori			
Collaudo			
SERVIZI/FORNITURE			
Progettazione/atti propedeutici			
Stipula contratto fornitore			
Certificato regolare esecuzione			

4. DATI FINANZIARI

4.1 Modalità di finanziamento

Risorse	Valori assoluti (euro)	%
Risorse a carico del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027		
Risorse a carico del beneficiario		
TOTALE		

4.2 Quadro economico

Tipologia di spesa	Importi (in euro)
Spese tecniche di progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudi	
Spese per esecuzione lavori	
Spese per acquisizione di beni e servizi	
Spese generali	
TOTALE	

4.3 Cronoprogramma annuale di spesa* (indicare le annualità stimate di spesa dell'intervento)

2024	2025	2026

**la distribuzione della spesa per annualità in fase di redazione della presente scheda è da intendersi come indicativa e sarà poi oggetto di ulteriore verifica di coerenza con le disponibilità del bilancio regionale, ai fini della concessione delle risorse*

4.4 Sostenibilità gestionale e finanziaria

Descrivere le modalità che si intendono attivare al fine di garantire la sostenibilità gestionale e finanziaria del progetto intesa come disponibilità di risorse necessarie a coprire i costi di gestione e manutenzione degli interventi previsti

5. INDICATORI E CATEGORIE DI INTERVENTO

5.1 Indicatori

Codice	Indicatori di output	Unità di misura	Valore previsto a conclusione del progetto
P08	Apparecchi intelligenti installati a bordo del trasporto pubblico collettivo	Numero	

Codice	Indicatori di risultato	Unità di misura	Baseline	Valore previsto a conclusione del progetto
RCR62	Numero annuale di utenti dei trasporti pubblici nuovi o modernizzati	Utilizzatori/anno		

*si evidenzia che il PR FESR prevede un target di 800 unità da raggiungere al 2024 e di 2.000 al 2029

Nella valorizzazione degli indicatori occorre seguire le indicazioni contenute nelle Fiches metodologiche sugli indicatori della Commissione Europea, riportate di seguito.

Indicatore P08

Definizione: L'indicatore rileva il numero di apparecchi intelligenti installati a bordo del trasporto pubblico collettivo come effetto del sostegno fornito dal Programma alle operazioni selezionate.

Rilevazione in sede di presentazione della domanda: In fase di presentazione della domanda, il beneficiario, coerentemente con quanto previsto in fase di progettazione dell'intervento, dovrà indicare il numero di apparecchi intelligenti che intende installare a bordo dei mezzi del trasporto pubblico nell'ambito dell'operazione sostenuta dal Programma.

Rilevazione a conclusione del progetto: unitamente alla presentazione della rendicontazione a saldo, il beneficiario dovrà fornire il numero di dispositivi effettivamente installati a bordo dei mezzi del trasporto pubblico collettivo come effetto del sostegno ricevuto dal Programma.

Documenti a supporto dell'indicatore: il valore realizzato dell'indicatore dovrà essere supportato da una relazione tecnica che illustri, inequivocabilmente, il numero di apparecchi intelligenti installati a bordo dei mezzi del trasporto pubblico e l'effettiva connessione causale tra l'installazione degli apparecchi intelligenti e le attività previste dalle operazioni selezionate.

Indicatore RCR 62

Definizione: Utenti annuali del trasporto pubblico nuovo o modernizzato finanziato dalle operazioni selezionate. Il trasporto pubblico comprende quello urbano e suburbano, come autobus, filobus, linee di autobus acquatici (che non sono tram o metropolitane - vedi RCR63). La modernizzazione del trasporto pubblico si riferisce a miglioramenti significativi in termini di infrastrutture, accesso e qualità del servizio.

Rilevazione in sede di presentazione della domanda: il valore baseline dell'indicatore è stimato come il numero di utenti del servizio di trasporto nell'anno precedente l'inizio dell'intervento, ed è pari a zero per i nuovi servizi.

Rilevazione a conclusione del progetto: Il valore realizzato è stimato ex post come il numero di utenti del servizio di trasporto per l'anno successivo al completamento fisico dell'intervento.

Documenti a supporto dell'indicatore: il beneficiario dovrà fornire documenti sufficienti a comprovare il numero di utenti annuali dei mezzi di trasporto pubblico nuovi o modernizzati, finanziati dalle operazioni selezionate, attraverso evidenze verificabili (es. contatori automatici) nel corso dell'anno successivo al completamento fisico dell'intervento.

5.2 Categorie di intervento

(Individuare il/i settori di intervento attinenti al progetto e quantificarne le risorse allocate)

Codice	Settore di intervento	Risorse allocate
084	<i>Digitalizzazione dei trasporti urbani</i>	
085	<i>Digitalizzazione dei trasporti, se dedicata in parte alla riduzione delle emissioni di gas a effetti serra: trasporto urbano</i>	
TOTALE		

Valorizzare le risorse destinate agli investimenti del progetto secondo la loro natura, considerando che il totale deve corrispondere al totale del progetto e che possono essere valorizzate 1 o entrambe le categorie indicate

Verifica di compatibilità con il principio del non arrecare danno significativo (cd. DNSH)

Con il Programma PR FESR 2021-2027 e con le relative misure attuative la Regione Emilia-Romagna intende rispettare e conformarsi, secondo quanto previsto nell'articolo 9, comma 4 del Regolamento (UE) 2021/1060, al **principio di "non arrecare un danno significativo (DNSH)"** e agli obiettivi ambientali individuati nell'articolo 9 del Regolamento UE n. 852/2020 (mitigazione dei cambiamenti climatici; l'adattamento ai cambiamenti climatici; l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine; la transizione verso un'economia circolare; la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento; la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi). Il principio DNSH, declinato su questi obiettivi ambientali definiti nell'ambito del sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, ha lo scopo di valutare se una misura possa o meno arrecare un danno ai sei obiettivi ambientali individuati nell'accordo di Parigi (Green Deal europeo).

In particolare, ai sensi dell'art. 17 del Regolamento UE n. 852/2020, un'attività economica arreca un danno significativo:

- **alla mitigazione dei cambiamenti climatici**, se porta a significative emissioni di gas serra (GHG);
- **all'adattamento ai cambiamenti climatici**, se determina un maggiore impatto negativo del clima attuale e futuro, sull'attività stessa o sulle persone, sulla natura o sui beni;
- **all'uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine**, se è dannosa per il buono stato dei corpi idrici (superficiali, sotterranei o marini) determinandone il loro deterioramento qualitativo o la riduzione del potenziale ecologico;
- **all'economia circolare, inclusa la prevenzione, il riutilizzo ed il riciclaggio dei rifiuti**, se porta a significative inefficienze nell'utilizzo di materiali recuperati o riciclati, ad incrementi nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali, all'incremento significativo di rifiuti, al loro incenerimento o smaltimento, causando danni ambientali significativi a lungo termine;
- **alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento**, se determina un aumento delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
- **alla protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi**, se è dannosa per le buone condizioni e resilienza degli ecosistemi o per lo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelle di interesse per l'Unione europea.

Considerato che l'**AZIONE SPECIFICA 5**, individuata nell'ambito dei **sistemi per la mobilità intelligente** (azione 2.8.2, Priorità 3-“mobilità sostenibile e qualità dell'aria” del PR FESR 2021-2027) ha come obiettivo la **gestione del RAP (Regional Access Point) per progetti di infomobilità in particolare interscambio dati con Agenzie e Aziende di trasporti e progetti Maas; SI RITIENE** che, in quanto costituita da sole azioni immateriali, possa essere **“assunta ex-ante” la conformità al principio DNSH** e che possa essere applicabile un approccio semplificato come previsto alle sezioni 2.2 e 3 della Comunicazione della Commissione “Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza (2021/C/58/01)”. Per queste spese, ai fini DNSH, non è dovuta la presentazione di documentazione nè in fase di domanda nè in fase di rendicontazione.

MANIFESTAZIONE DI INTERESSE PER LE AZIENDE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELL'EMILIA-ROMAGNA - ADESIONE AL PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE PR FESR 2021-2027, AZIONE 2.8.2 "SISTEMI PER LA MOBILITA' INTELLIGENTE - AZIONE SPECIFICA 1.

Visti:

- il Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021;
- il Regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione;
- l'Accordo di Partenariato tra Italia e Commissione europea relativo al ciclo di programmazione 2021-2027, approvato con decisione di esecuzione della Commissione europea del 15 luglio 2022;
- la deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 68 del 2 febbraio 2022 recante "Adozione del Programma Regionale FESR dell'Emilia-Romagna 2021-2027 in attuazione del REG. (CE) n. 1060/2021 e del rapporto ambientale di VAS. (Delibera della Giunta regionale n. 1895 del 15 novembre 2021)";
- la Decisione di Esecuzione della Commissione Europea C(2022)5379 del 22 luglio 2022, con la quale è stato approvato il Programma regionale FESR Emilia-Romagna 2021/2027;
- la deliberazione di Giunta regionale n. 1286 del 27 luglio 2022, con la quale si è preso atto della sopra richiamata decisione di esecuzione della Commissione Europea ed è stato istituito il Comitato di Sorveglianza del Programma Regionale FESR Emilia-Romagna 2021-2027;

Visti i seguenti documenti di programmazione comunitari, nazionali e regionali:

- l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile adottata dall'Assemblea delle Nazioni Unite;
- il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), che elenca, tra l'altro, le misure di promozione dell'efficienza energetica per raggiungere gli obiettivi di risparmio energetico del Paese;

- il "Piano Energetico Regionale 2030" approvato con deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 111 del 1° marzo 2017, con il quale sono stati definiti gli indirizzi programmatici della politica energetica regionale e il relativo Piano di Attuazione;
- la "Strategia regionale sviluppo sostenibile Agenda 2030" approvata con la deliberazione della Giunta regionale n. 1840 dell'8 novembre 2021 con la quale la Regione Emilia-Romagna ha fatto propri, declinandoli a livello territoriale, i 17 obiettivi dell'Agenda delle Nazioni Unite;
- il "Patto per il lavoro e per il Clima", approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 1899 del 14 dicembre 2020, che al punto 6.2 "Emilia-Romagna, regione della transizione ecologica" indica le direttrici per accelerare la transizione ecologica per raggiungere la neutralità carbonica prima del 2050 e passare alle energie pulite e rinnovabili entro il 2035;
- il "Piano Aria Integrato Regionale 2030" che prevede un incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico locale su gomma di un ulteriore 10% rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 e promuove azioni di integrazione e agevolazione tariffaria al fine di rendere l'utilizzo del trasporto pubblico maggiormente competitivo rispetto al mezzo privato;
- il "Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025", approvato con [Delibera di Assemblea Regionale n. 59 del 23 dicembre 2021](#), che indirizza e coordina gli interventi degli Enti locali e di altri soggetti pubblici e privati operanti nel sistema dei trasporti e della mobilità d'interesse regionale e locale;
- la Direttiva ITS 2010/40/UE relativa al quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, volta ad accelerare la diffusione dei sistemi intelligenti di trasporto (ITS) in tutta Europa a favore di una mobilità meno inquinante, più sicura e più efficiente;

Rilevato che:

- l'articolo 3, lettera a), della direttiva 2010/40/UE, tra i settori prioritari di intervento, indica quello inerente ai servizi di informazione sulla mobilità multimodale dove

strategico è il ruolo dei protocolli per lo scambio dati tra gli operatori di mobilità;

- il FESR, secondo quanto dispone il Regolamento UE n. 2021/1058, all'interno della **Priorità 3 "Mobilità sostenibile e qualità dell'aria"** attraverso l'Obiettivo specifico finalizzato a promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio, sostiene interventi finalizzati a garantire mobilità flessibile, integrata e con soluzioni a misura di cittadino;
- in particolare, con la misura **2.8.2 "Sistemi per la mobilità intelligente"** il FESR intende sostenere soluzioni in grado di favorire i nodi di interscambio e i sistemi ITS di informazione e servizi all'utenza fruibili in tempo reale attraverso tecnologie digitali (contactless, smartphone, pagamento via web, QR-code, etc.). L'obiettivo è avvicinare domanda e offerta di mobilità attraverso servizi di MaaS (Mobility as a Service) e contribuire, incentivando l'utilizzo del TPL, alla riduzione delle emissioni di gas serra, secondo le previsioni del PAIR 2030;
- la misura è coerente con gli obiettivi del Piano regionale integrato dei Trasporti 2025 (PRIT) e relativo programma triennale 2022-2025;

Dato atto che il Comitato di Sorveglianza del Programma regionale FESR Emilia-Romagna ha approvato nella sessione del 29 settembre 2022 il documento relativo alla metodologia ed ai criteri di selezione delle operazioni relative alle singole azioni di ogni asse del programma;

Considerato che:

- la **Legge Regionale n. 30/1998** e ss.m. "Disciplina generale del Trasporto Pubblico regionale e locale" individua le seguenti finalità per il conseguimento delle quali la Regione Emilia-Romagna opera con il metodo della programmazione e della partecipazione:
 - assicurare ai cittadini ed alle imprese la migliore accessibilità e la fruibilità del territorio regionale, anche in funzione delle relazioni con le regioni contermini e dei collegamenti con il territorio nazionale e dell'Unione europea;
 - promuovere un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolve a un ruolo centrale nella

regione per lo sviluppo civile, economico e la coesione sociale;

- incentivare la razionale organizzazione del traffico e della circolazione attraverso lo sviluppo dell'intermodalità, della sicurezza e il miglioramento della qualità;
- promuovere e operare per la cultura della mobilità sostenibile e lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione tecnologica e gestionale applicata ai trasporti sia collettivi che individuali;

Considerato inoltre che:

- il **Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025**" individua lo sviluppo degli ITS come obiettivo prioritario per il miglioramento della attrattività del TPL e dell'interscambio modale ferro-gomma attraverso azioni che utilizzino nuove tecnologie di infomobilità integrata pubblico-privata;
- **l'Atto di Indirizzo triennale** in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per gli anni 2021-2023, di cui alla deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna 14 settembre 2021, n. 52 che ha indicato il valore guida della politica regionale rivolta allo sviluppo di una mobilità collettiva ambientalmente sostenibile;
- il **"Patto per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile in Emilia-Romagna per il triennio 2022-2024"**, approvato con deliberazione di Giunta regionale n. 316 del 7 marzo 2022 in cui si evidenzia che da almeno un quinquennio i servizi per la mobilità si stanno evolvendo in sistemi integrati, secondo la logica del "MaaS", che vede la creazione di piattaforme di informazione e offerta di servizi integrati e che gli strumenti digitali devono permettere di valutare l'evoluzione della mobilità nei territori, con particolare attenzione ai territori urbani, misurare l'utilizzo del TPL e dei flussi trasportati, monitorare in continuo la qualità dei servizi erogata;

Rilevato che il sopracitato Programma regionale FESR prevede tra gli indicatori di risultato rilevanti per l'azione in oggetto l'installazione di 800 apparecchi intelligenti a servizio del trasporto pubblico collettivo entro il 2024 e 2.000 entro il 2029;

Considerato che tra le azioni da sostenere nell'ambito della sopracitata priorità di investimento per il perseguimento

dell'obiettivo specifico, all'interno dell'**Azione 2.8.2 Sistemi per la mobilità intelligente** del PR FESR 2021-2027, è prevista la seguente:

Azione specifica 1: Sistema ITS di bigliettazione elettronica EMV CLESS, implementazione e/o completamento di sistemi AVM, di videosorveglianza e servizi di CRM e sviluppo di APP per la mobilità;

Considerato che con la deliberazione di Giunta regionale n. 2271 del 22 dicembre 2023 è stato approvato il quadro di riferimento per l'attuazione dell'Azione 2.8.2;

Dato atto che con tale Azione specifica la Regione intende realizzare e implementare i sistemi hardware e software di infomobilità quali:

- sistemi EMV standard globalmente riconosciuto per l'utilizzo di smart card, terminali POS e sportelli ATM per l'autenticazione di transazioni con carte di credito e di debito per il pagamento dei titoli a bordo mezzi autobus;
- sistemi AVM che consentano di monitorare i veicoli in movimento (es. posizione, percorso, velocità, diagnostica dei componenti meccanici, ecc.) per la gestione di veicoli delle flotte di autobus del TPL;
- sistemi di videosorveglianza a bordo mezzi autobus;
- pannelli innovativi di informazione alle fermate;
- pannelli informativi a bordo mezzi autobus al fine di fornire ai passeggeri a bordo del mezzo indicazioni corrette e complete sulla posizione del mezzo lungo il tragitto in formato audiovisivo;
- servizi di CRM per la gestione di tutti i rapporti e le interazioni di un'azienda con i clienti;
- sviluppo applicazioni software "APP" per la mobilità quali strumenti di miglioramento della accessibilità al Trasporto Pubblico;

Dato atto che:

- l'importo disponibile per la realizzazione del progetto a carico del PR FESR ammonta a complessivi **euro 8.585.000,00**. Questo importo rappresenta la base a cui andrà aggiunto il necessario cofinanziamento da parte delle aziende del TPL pari almeno al 50% dell'importo complessivo;

- le realizzazioni attese sono l'attivazione di Sistemi di infomobilità EMV, AVM, videosorveglianza, pannelli informativi alle fermate e a bordo, sistemi CRM e sviluppo di APP per la mobilità;
- i risultati attesi sono l'incremento del numero di passeggeri trasportati dal TPL e di sicurezza a bordo, il potenziamento dell'offerta di dotazioni di sistemi di infomobilità e di comunicazione all'utenza delle informazioni relative ai servizi di TPL ed il miglioramento della accessibilità e dell'attrattività del Trasporto Pubblico.

Dato atto:

- che i soggetti individuati come potenziali beneficiari dell'azione specifica sopra indicata ai sensi della DGR n. 2271/2023, sono le Aziende del Trasporto Pubblico Locale che operano sulla base di contratti di servizio regolati dalle Agenzie della mobilità nei bacini di competenza;
- che, come stabilito con la deliberazione n. 2271/2023 sopra citata, le Aziende del Trasporto Pubblico Locale, in qualità di potenziali beneficiari dell'azione specifica, saranno chiamate a presentare un progetto unitario che contenga il dettaglio di progetto per ciascuna azienda, attraverso una manifestazione di interesse;
- che i sistemi, le apparecchiature e i software che saranno acquistati dall'Azienda di trasporto pubblico saranno destinati ad essere utilizzati esclusivamente per il trasporto pubblico locale della Regione e rientrano nella disciplina e nei vincoli previsti agli artt. 14 comma 2, 16 comma 5 e 35 commi 3 e 4 della L.R. n. 30/1998 prima richiamata;
- che l'acquisto dei sistemi, delle apparecchiature e dei software oggetto di finanziamento non riguarda beni che l'Azienda dovrebbe acquisire con mezzi propri in ottemperanza del contratto di servizio;
- che l'investimento oggetto del finanziamento non potrà essere utilizzato come motivazione per la richiesta di una proroga dei vigenti contratti di servizio ai sensi del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio 1370/2007;
- che il termine per la conclusione del progetto unitario è stabilito al 31.12.2026
- che possono essere ritenute ammissibili le spese sostenute a decorrere dalla data di esecutività della delibera di Giunta regionale n. 1286 del 27 luglio 2022 recante la presa d'atto

della approvazione del Programma regionale FESR Emilia-Romagna da parte della Commissione Europea, fatto salvo quanto previsto dall'art. 63, comma 6 del Regolamento UE 2021/1060;

- che saranno ritenute ammissibili le spese effettivamente sostenute e integralmente liquidate entro il 31.12.2026;

Considerato altresì, che è necessaria, ai fini della attuazione degli interventi citati facenti parte del PR FESR 2021-2027, la sottoscrizione di una Convenzione tra la Regione, le Aziende del TPL e le Agenzie della Mobilità nella quale saranno definiti gli impegni delle parti, i criteri e le modalità per l'attuazione dell'Azione;

Con la presente manifestazione di interesse si chiede pertanto alle Aziende del TPL della Regione Emilia-Romagna di presentare un progetto unitario che contenga le proposte progettuali di ciascuna azienda per l'attuazione della Azione specifica 1.

Le proposte progettuali dovranno contenere:

- scheda progetto redatta ai sensi del format allegato alla deliberazione di Giunta n. _____;
- documentazione che attesti l'impegno di ogni co-finanziatore alla copertura della propria quota di finanziamento.

La proposta presentata dalle Aziende del TPL dovrà essere trasmessa alla Regione nella forma di un progetto unitario entro il **18 marzo 2024**, ai seguenti indirizzi PEC:

industriapmi@postacert.regione.emilia-romagna.it

energia@postacert.regione.emilia-romagna.it

trasportopubblico@postacert.regione.emilia-romagna.it

La Regione provvederà a valutare la coerenza del progetto con i criteri di selezione dell'Azione 2.8.2 approvati dal Comitato di Sorveglianza del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027. A tal fine l'Autorità di Gestione del PR FESR istituirà un apposito Nucleo di Valutazione.

MANIFESTAZIONE DI INTERESSE PER LE AGENZIE DELLA MOBILITA' DELL'EMILIA-ROMAGNA - ADESIONE AL PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE PR FESR 2021-2027, AZIONE 2.8.2 "SISTEMI PER LA MOBILITA' INTELLIGENTE - AZIONE SPECIFICA 4.

Visti:

- il Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021;
- il Regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione;
- l'Accordo di Partenariato tra Italia e Commissione europea relativo al ciclo di programmazione 2021-2027, approvato con decisione di esecuzione della Commissione europea del 15 luglio 2022;
- la deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 68 del 2 febbraio 2022 recante "Adozione del Programma Regionale FESR dell'Emilia-Romagna 2021-2027 in attuazione del REG. (CE) n. 1060/2021 e del rapporto ambientale di VAS. (Delibera della Giunta regionale n. 1895 del 15 novembre 2021)";
- la Decisione di Esecuzione della Commissione Europea C(2022)5379 del 22 luglio 2022, con la quale è stato approvato il Programma regionale FESR Emilia-Romagna 2021/2027;
- la deliberazione di Giunta regionale n. 1286 del 27 luglio 2022, con la quale si è preso atto della sopra richiamata decisione di esecuzione della Commissione Europea ed è stato istituito il Comitato di Sorveglianza del Programma Regionale FESR Emilia-Romagna 2021-2027;

Visti i seguenti documenti di programmazione comunitari, nazionali e regionali:

- l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile adottata dall'Assemblea delle Nazioni Unite;
- il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), che elenca, tra l'altro, le misure di promozione dell'efficienza energetica per raggiungere gli obiettivi di risparmio energetico del Paese;
- il "Piano Energetico Regionale 2030" approvato con deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 111 del 1° marzo 2017, con il quale sono stati definiti gli indirizzi

programmatici della politica energetica regionale e il relativo Piano di Attuazione;

- la "Strategia regionale sviluppo sostenibile Agenda 2030" approvata con la deliberazione della Giunta regionale n. 1840 dell'8 novembre 2021 con la quale la Regione Emilia-Romagna ha fatto propri, declinandoli a livello territoriale, i 17 obiettivi dell'Agenda delle Nazioni Unite;
- il "Patto per il lavoro e per il Clima", approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 1899 del 14 dicembre 2020, che al punto 6.2 "Emilia-Romagna, regione della transizione ecologica" indica le direttrici per accelerare la transizione ecologica per raggiungere la neutralità carbonica prima del 2050 e passare alle energie pulite e rinnovabili entro il 2035;
- il "Piano Aria Integrato Regionale 2030" che prevede un incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico locale su gomma di un ulteriore 10% rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025 e promuove azioni di integrazione e agevolazione tariffaria al fine di rendere l'utilizzo del trasporto pubblico maggiormente competitivo rispetto al mezzo privato;
- il "Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025", approvato con [Delibera di Assemblea Regionale n. 59 del 23 dicembre 2021](#), che indirizza e coordina gli interventi degli Enti locali e di altri soggetti pubblici e privati operanti nel sistema dei trasporti e della mobilità d'interesse regionale e locale;
- la Direttiva ITS 2010/40/UE relativa al quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, volta ad accelerare la diffusione dei sistemi intelligenti di trasporto (ITS) in tutta Europa a favore di una mobilità meno inquinante, più sicura e più efficiente;

Rilevato che:

- l'articolo 3, lettera a), della direttiva 2010/40/UE, tra i settori prioritari di intervento, indica quello inerente ai servizi di informazione sulla mobilità multimodale dove strategico è il ruolo dei protocolli per lo scambio dati tra gli operatori di mobilità;
- il FESR, secondo quanto dispone il Regolamento UE n. 2021/1058, all'interno della **Priorità 3 "Mobilità**

sostenibile e qualità dell'aria" attraverso l'Obiettivo specifico finalizzato a promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio, sostiene interventi finalizzati a garantire mobilità flessibile, integrata e con soluzioni a misura di cittadino;

- in particolare, con la misura **2.8.2 "Sistemi per la mobilità intelligente"** il FESR intende sostenere soluzioni in grado di favorire i nodi di interscambio e i sistemi ITS di informazione e servizi all'utenza fruibili in tempo reale attraverso tecnologie digitali (contactless, smartphone, pagamento via web, QR-code, etc.). L'obiettivo è avvicinare domanda e offerta di mobilità attraverso servizi di MaaS (Mobility as a Service) e contribuire, incentivando l'utilizzo del TPL, alla riduzione delle emissioni di gas serra, secondo le previsioni del PAIR 2030;
- la misura è coerente con gli obiettivi del Piano regionale integrato dei Trasporti 2025 (PRIT) e relativo programma triennale 2022-2025;

Dato atto che il Comitato di Sorveglianza del Programma regionale FESR Emilia-Romagna ha approvato nella sessione del 29 settembre 2022 il documento relativo alla metodologia ed ai criteri di selezione delle operazioni relative alle singole azioni di ogni asse del programma;

Considerato che:

- la **Legge Regionale n. 30/1998** e ss.m. "Disciplina generale del Trasporto Pubblico regionale e locale" individua le seguenti finalità per il conseguimento delle quali la Regione Emilia-Romagna opera con il metodo della programmazione e della partecipazione:
 - assicurare ai cittadini ed alle imprese la migliore accessibilità e la fruibilità del territorio regionale, anche in funzione delle relazioni con le regioni contermini e dei collegamenti con il territorio nazionale e dell'Unione europea;
 - promuovere un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolve a un ruolo centrale nella regione per lo sviluppo civile, economico e la coesione sociale;
 - incentivare la razionale organizzazione del traffico e della circolazione attraverso lo sviluppo

dell'intermodalità, della sicurezza e il miglioramento della qualità;

- promuovere e operare per la cultura della mobilità sostenibile e lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione tecnologica e gestionale applicata ai trasporti sia collettivi che individuali;

Considerato inoltre che:

- il **Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025**" individua lo sviluppo degli ITS come obiettivo prioritario per il miglioramento della attrattività del TPL e dell'interscambio modale ferro-gomma attraverso azioni che utilizzino nuove tecnologie di infomobilità integrata pubblico-privata;
- **l'Atto di Indirizzo triennale** in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per gli anni 2021-2023, di cui alla deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna 14 settembre 2021, n. 52 che ha indicato il valore guida della politica regionale rivolta allo sviluppo di una mobilità collettiva ambientalmente sostenibile;
- il **"Patto per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile in Emilia-Romagna per il triennio 2022-2024"**, approvato con deliberazione di Giunta regionale n. 316 del 7 marzo 2022 in cui si evidenzia che da almeno un quinquennio i servizi per la mobilità si stanno evolvendo in sistemi integrati, secondo la logica del "MaaS", che vede la creazione di piattaforme di informazione e offerta di servizi integrati e che gli strumenti digitali devono permettere di valutare l'evoluzione della mobilità nei territori, con particolare attenzione ai territori urbani, misurare l'utilizzo del TPL e dei flussi trasportati, monitorare in continuo la qualità dei servizi erogata;

Rilevato che il sopracitato Programma regionale FESR prevede tra gli indicatori di risultato rilevanti per l'azione in oggetto l'installazione di 800 apparecchi intelligenti a servizio del trasporto pubblico collettivo entro il 2024 e 2.000 entro il 2029;

Considerato che tra le azioni da sostenere nell'ambito della sopracitata priorità di investimento per il perseguimento dell'obiettivo specifico, all'interno dell'**Azione 2.8.2 Sistemi per la mobilità intelligente** del PR FESR 2021-2027, è prevista la seguente:

Azione specifica 4: Software innovativo per la gestione di progetti al fine di incrementare la qualità nella pianificazione dei trasporti con particolare riferimento all'infomobilità;

Considerato che con la deliberazione di Giunta regionale n. 2271 del 22 dicembre 2023 è stato approvato il quadro di riferimento per l'attuazione dell'Azione 2.8.2;

Dato atto che con l'Azione specifica 4 la Regione intende:

- facilitare l'accesso e la visualizzazione dei dati topografici, stradali, demografici, nonché i dati operativi relativi ai viaggiatori e ai punti di partenza e arrivo;
- migliorare la programmazione e l'individuazione di varianti necessarie a causa di lavori e/o impedimenti;
- ammodernare il complessivo delle offerte di trasporto, dall'individuazione di piccoli servizi alla gestione delle reti complesse anche con la finalità della gestione del contratto di servizio e della redazione della reportistica;
- l'invio e la ricezione dati tra il RAP dei dati della mobilità e le Agenzie della mobilità anche in ottica Maas.

Dato atto che:

- l'importo disponibile per la realizzazione del progetto a carico del PR FESR ammonta a complessivi euro **500.000,00**. Questo importo rappresenta la base a cui andrà aggiunto il necessario cofinanziamento da parte delle Agenzie della Mobilità pari almeno al **30%** dell'importo complessivo;
- i risultati attesi sono il miglioramento dell'accesso/scambio di informazioni/dati e loro gestione anche al fine di confrontare le diverse soluzioni progettuali tenendo conto di diversi parametri tra cui la raggiungibilità degli utenti, dei tempi di percorrenza e dei costi anche in ottica Maas;

Dato atto:

- che i soggetti individuati come potenziali beneficiari dell'azione specifica sopra indicata ai sensi della DGR n. 2271/2023 saranno le Agenzie della Mobilità;
- che, come stabilito con la deliberazione n. 2271/2023 sopra citata, le Agenzie della Mobilità, in qualità di potenziali beneficiari dell'azione specifica, saranno

chiamate a presentare un progetto che contenga il dettaglio di progetto per ciascuna agenzia, attraverso una manifestazione di interesse;

- che il termine per la conclusione dei progetti è stabilito al 31.12.2026;
- che possono essere ritenute ammissibili le spese sostenute a decorrere dalla data di esecutività della delibera di Giunta regionale n. 1286 del 27 luglio 2022 recante la presa d'atto della approvazione del Programma regionale FESR Emilia-Romagna 2021-2027 da parte della Commissione Europea, fatto salvo quanto previsto dall'art. 63, comma 6 del Regolamento UE 2021/1060;
- che saranno ritenute ammissibili le spese effettivamente sostenute e integralmente liquidate entro il 31.12.2026;

Considerato altresì, che è necessaria, ai fini della attuazione degli interventi citati facenti parte del PR FESR 2021-2027, la sottoscrizione di una Convenzione tra Regione ed Agenzie della Mobilità nella quale saranno definiti gli impegni delle parti, i criteri e le modalità per l'attuazione dell'Azione;

Con la presente manifestazione di interesse si chiede pertanto alle Agenzie della Mobilità della Regione Emilia-Romagna di presentare le proprie proposte progettuali per l'attuazione della Azione specifica 4.

Le proposte progettuali dovranno contenere:

- scheda progetto redatta ai sensi del format allegato alla deliberazione di Giunta n. _____;
- documentazione che attesti l'impegno di ogni co-finanziatore alla copertura della propria quota di finanziamento.

Le proposte presentate dalle Agenzie della Mobilità dovranno essere trasmesse alla Regione entro il **18 marzo 2024** ai seguenti indirizzi PEC:

industriapmi@postacert.regione.emilia-romagna.it

energia@postacert.regione.emilia-romagna.it

trasportopubblico@postacert.regione.emilia-romagna.it

La Regione provvederà a valutare la coerenza dei progetti con i criteri di selezione dell'Azione 2.8.2 approvati dal Comitato di Sorveglianza del PR FESR Emilia-Romagna 2021-

2027. A tal fine l'Autorità di Gestione del PR FESR istituirà un apposito Nucleo di Valutazione.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Giovanna Claudia Rosa Romano, Responsabile di AREA ENERGIA ED ECONOMIA VERDE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2024/193

IN FEDE

Giovanna Claudia Rosa Romano

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi
GIUNTA REGIONALE

Morena Diazzi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CONOSCENZA, RICERCA, LAVORO, IMPRESE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2024/193

IN FEDE

Morena Diazzi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi
GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2024/193

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 255 del 20/02/2024

Seduta Num. 8

OMISSIS

L'assessore Segretario

Felicori Mauro

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi