

**PON “Governance e Capacità Istituzionale” 2014 - 2020
2014IT05M2OP002**

Asse 3

“Rafforzamento della governance multilivello nei Programmi di Investimento Pubblico”

Obiettivo specifico 11

“Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche e delle parti interessate e un’amministrazione pubblica efficiente”

Azione 3.1.1

“Realizzazione di azioni orizzontali per tutta la PA funzionali al presidio ed alla maggiore efficienza del processo di decisione della governance multilivello dei programmi di investimento pubblico, al rafforzamento della filiera di cooperazione tecnica a partire dai Piani di Rafforzamento Amministrativo”

**CONVENZIONE PER LA REALIZZAZIONE DI ATTIVITÀ NELL’AMBITO DEL
PROGETTO “REOPEN SPL”**

CUP: J59D16000240007

TRA

La Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie (di seguito anche “DARA”), C.F.: 80188230587, nella persona del dottor Claudio Lavagnini, Coordinatore del “*Servizio per la modernizzazione istituzionale e organizzazione del sistema delle autonomie*” dell’Ufficio I – “*Ufficio per le politiche urbane e della montagna, la modernizzazione istituzionale e l’attività internazionale delle autonomie regionali e locali*” nato a Roma (RM) il 27 marzo 1976 (C.F. LVGCLD76C27H501M), domiciliato per la carica presso Via della Stamperia n. 8, cap. 00187, Roma

E

L’Università Commerciale “Luigi Bocconi” (di seguito anche “*Università Bocconi*” o “*Ateneo*”), C.F. 80024610158, P.IVA: 03628350153, in persona del rappresentante legale dott. Riccardo Giuseppe Roberto Maria Taranto, nato a Genova l’11 marzo 1958 (C.F. TRNRCR58C11D969M) e domiciliato per la carica presso la sede legale, Via Sarfatti 25, Milano

di seguito il DARA e l’Università Commerciale “Luigi Bocconi” vengono indicati per brevità congiuntamente le “*Parti*”

VISTA la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante “Disciplina dell’attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri”;

VISTO il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303, recante “Ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri, a norma dell’articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59” e ss.mm.ii.;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 22 novembre 2010, concernente “Disciplina dell’autonomia finanziaria e contabile della Presidenza del Consiglio dei ministri” e ss.mm.ii.;

VISTO il decreto del Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie 1° settembre 2016 recante “Organizzazione e funzionamento del Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie”;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2021, recante “Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri”;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 2 novembre 2022, registrato dalla Corte dei conti il 14 novembre 2022 al n. 2829, con il quale alla dott.ssa Paola D’Avena – Consigliere del ruolo della Presidenza del Consiglio dei ministri – è stato conferito l’incarico di Capo del Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie (di seguito anche “DARA”) ed è stata assegnata la titolarità del Centro di responsabilità n. 7 del bilancio di previsione della Presidenza del Consiglio dei ministri;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 14 gennaio 2021, registrato dalla Corte dei conti in data 27 gennaio 2021 al n. 219, con il quale è stato conferito al dott. Giovanni Vetrutto – Consigliere della Presidenza del Consiglio dei ministri – l’incarico dirigenziale di livello generale di Coordinatore dell’Ufficio I, nell’ambito del DARA;

VISTO il decreto del 2 dicembre 2020, ammesso alla registrazione alla Corte dei conti al n. 3002 in data 30 dicembre 2020, con il quale il Coordinatore dell’Ufficio I ha conferito al dott. Claudio Lavagnini, dal 21 dicembre 2020, l’incarico di Coordinatore del “*Servizio per la modernizzazione istituzionale e organizzativa del sistema delle autonomie*” presso il DARA – Ufficio I;

VISTO il decreto del Capo Dipartimento del 2 dicembre 2022, annotato presso l’Ufficio del Bilancio e per il Riscontro di Regolarità Amministrativo-Contabile il 9 dicembre 2022 al n. 4589, con cui il Coordinatore dell’Ufficio I è stato delegato quale responsabile della gestione amministrativa e delle procedure attuative, del monitoraggio e degli aspetti connessi alla gestione finanziaria e alla rendicontazione del Progetto “REOPEN SPL” (di seguito “*ReOPEN*” o anche “*Progetto*”) – CUP J59D16000240007;

VISTO il comma 2 del suddetto decreto di delega che prevede la facoltà per il sottoscritto Coordinatore dell’Ufficio I di attribuire le funzioni indicate al comma 1 ai dirigenti e al personale di servizio presso l’Ufficio medesimo;

VISTO il Regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e a disposizioni specifiche concernenti l’obiettivo Investimenti a favore della crescita e dell’occupazione, e che abroga il Regolamento (CE) n. 1080/2006 e s.m.i;

VISTO il Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di Coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il Regolamento (CE) n.1083/2006 e s.m.i;

VISTO il Regolamento (UE) n. 1304/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, relativo al Fondo sociale europeo, e che abroga il Regolamento (CE) n. 1081/2006;

VISTO l’Accordo di Partenariato Italia 2014-2020 per l’impiego dei fondi strutturali e di investimento europei, adottato con Decisione di esecuzione della Commissione Europea C(2014) 8021 del 29 ottobre 2014;

VISTA la decisione della Commissione Europea C(2015) del 23 febbraio 2015 n. 1343, concernente l’approvazione del Programma Operativo Nazionale (PON) “Governance e capacità istituzionale” 2014-2020, CCI12014IT05M20P002, cofinanziato dal Fondo sociale europeo (FSE) e dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) a titolarità dell’Agenzia per la Coesione Territoriale (riprogrammato in ultima istanza con Decisione di esecuzione C(2020) 8044 del 17 novembre 2020);

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 2018, n. 22, “Regolamento recante i criteri sull’ammissibilità delle spese per i programmi cofinanziati dai Fondi strutturali di investimento europei (SIE) per il periodo di programmazione 2014/2020”;

VISTO il Programma Operativo Nazionale “Governance e Capacità Istituzionale” 2014-2020 con il sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale e del Fondo sociale europeo nell’ambito dell’obiettivo “Investimenti a favore della crescita e dell’occupazione” in Italia, CCI 2014IT05M2OP002, adottato con Decisione della Commissione Europea C(2015)1343 del 23 febbraio 2015, la cui Autorità di Gestione, ai sensi dell’articolo 123 del Regolamento (UE) n. 1303/2013, è individuata presso l’Agenzia per la Coesione Territoriale (di seguito anche “ACT”);

VISTO il Manuale di Istruzioni per il Beneficiario, versione 1.10 del 30 aprile 2021, adottato dall’ACT per la gestione delle operazioni da parte dei Beneficiari del Programma Operativo Nazionale “Governance e Capacità Istituzionale” 2014-2020;

VISTA la nota prot. DAR 20510 del 7 dicembre 2022, con la quale il DARA ha proposto all’ACT una rimodulazione a costi invariati della Scheda del Progetto ed il differimento dei termini di conclusione delle attività al 31 ottobre 2023;

VISTA la nota prot. ACT 27141 del 15 dicembre 2022, acquisita in pari data al prot. DAR 20946, con la quale l’ACT ha comunicato l’approvazione della proposta di rimodulazione della scheda progettuale;

CONSIDERATO che la politica dei servizi pubblici locali di interesse economico generale a rete e, in particolare, il servizio idrico integrato, la gestione dei rifiuti urbani e il trasporto pubblico locale, si confronta con una serie di esigenze e criticità che riguardano il settore sia da un punto di vista organizzativo-istituzionale che da quello dell’efficienza gestionale e della razionalità della spesa pubblica, procedure di infrazione comunitaria, ritardi negli investimenti, frammentazione organizzativo-gestionale, trasparenza e conformità degli affidamenti, scarse *performance* economico-finanziarie, raccordo con i nuovi assetti istituzionali degli enti di area vasta;

VISTO che la politica dei servizi pubblici locali di interesse economico generale a rete (di seguito “SPL”) in particolare il servizio idrico integrato, la gestione dei rifiuti urbani e il trasporto pubblico locale, si confronta con una serie di esigenze e criticità che riguardano il settore sia da un punto di vista organizzativo-istituzionale che da quello dell’efficienza gestionale e della razionalità della spesa pubblica, procedure di infrazione comunitaria, ritardi negli investimenti, frammentazione organizzativo-gestionale, trasparenza e conformità degli affidamenti, scarse *performance* economico-finanziarie, raccordo con i nuovi assetti istituzionali degli enti di area vasta;

VISTA la necessità di un processo di riordino e la *mission* del Progetto che mira a rendere autonome le amministrazioni pubbliche nella conduzione dei rispettivi adempimenti finalizzati alla completa attuazione di tali necessità attraverso obiettivi volti a:

- migliorare le capacità dei *decision makers*;
- sostenere l’acquisizione e il consolidamento di competenze durevoli;
- condividere le pratiche di successo;
- favorire lo sviluppo delle relazioni interistituzionali e del partenariato locale;
- fornire analisi, spunti di intervento e strumenti operativi;
- accelerare la realizzazione dei programmi di investimento;

CONSIDERATO, inoltre, che REOPEN ha un’ottica nazionale che interessa regioni “*più sviluppate*”, “*in transizione*” e “*meno sviluppate*”, con un approccio metodologico che mira a realizzare interventi che proiettino il loro impatto oltre il contingente rafforzamento e/o apporto di competenze legato al ciclo di vita dei programmi;

VISTO che la strategia del Progetto si riconosce pienamente nei pilastri che compongono il quadro logico del Programma Operativo Nazionale “Governance e Capacità Istituzionale” 2014-2020, con particolare riferimento allo sviluppo delle capacità di governance multilivello nei programmi di investimento pubblico;

CONSIDERATA in particolare la coerenza del Progetto con l'Asse 3 "*Rafforzamento della governance multilivello nei Programmi di investimento Pubblico*", i cui interventi devono essere volti ad una azione di profondo cambiamento attraverso soluzioni destinate a produrre effetti di miglioramento stabile e strutturale, introducendo nuove dinamiche sia a livello decisionale che su quello di attuazione delle politiche, con l'obiettivo finale di una "crescita intelligente, inclusiva e sostenibile";

VISTO che l'Asse 3 incrocia la priorità di investimento 11a che considera, tra l'altro "[...] *azioni volte a rafforzare la capacità istituzionale e l'efficienza delle amministrazioni pubbliche e dei servizi pubblici*", prevedendo: (i) il coinvolgimento attivo delle amministrazioni e degli *stakeholders*; (ii) l'attivazione di *network* di amministrazioni coadiuvate da esperti e aperte agli *stakeholders*; (iii) l'affiancamento *on the job*, per l'avvio dei nuovi processi; (iv) il *benchmarking*;

CONSIDERATA, dunque, la coerenza con l'obiettivo tematico 11a che prevede di "Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche e delle parti interessate e un'amministrazione pubblica efficiente" e l'Azione 3.1.1. per la "*Realizzazione di azioni orizzontali per tutta la PA*", funzionali al presidio ed alla maggiore efficienza del processo di decisione della *governance* multilivello dei programmi di investimento pubblico, al rafforzamento della filiera di cooperazione tecnica a partire dai "Piani di Rafforzamento Amministrativo";

CONSIDERATO che il Progetto si propone di attivare innovative modalità di interrelazione tra i soggetti coinvolti ispirate a logiche di *open government* e *open data*, anche attraverso l'ideazione e implementazione di modelli, procedure e strumenti che consentano alle amministrazioni beneficiarie di essere "aperte" e "trasparenti" nei confronti degli utenti di servizi;

CONSIDERATO che rispetto alla precedente esperienza progettuale, il potenziamento delle attività si è concentrato su:

- nuovi territori, oltre le aree dell'ex Obiettivo Convergenza;
- ulteriori tipologie di fruitori, che per differenti ragioni non hanno avuto modo di essere raggiunti dalle iniziative di *capacity building* attuate nel corso dell'esperienza progettuale realizzata a partire dal 2011;

CONSIDERATO che il Progetto per l'attuazione delle proprie finalità prevede affidamenti sottosoglia e dunque la possibilità di acquisire ricerche da parte di Università statali e non statali, attraverso la pubblicazione di un Avviso per la raccolta di manifestazioni di interesse con l'obiettivo di:

- raccogliere e sistematizzare informazioni e dati quale patrimonio di conoscenza per i soggetti impegnati nei processi di riordino ed efficientamento dei Servizi Pubblici Locali;
- rendere accessibili le esperienze, buone prassi e risultati raggiunti nelle materie oggetto di analisi;

CONSIDERATO che la tipologia di servizio sopraccitata non può essere acquistata tramite il Mercato Elettronico della Pubblica Amministrazione;

VISTO il decreto del Coordinatore dell'Ufficio I del 26 gennaio 2023, rep. 331, di avvio del procedimento per tre distinti Avvisi esplorativi per Università statali e non statali volti all'espletamento di procedure sottosoglia, ai sensi dell'art. 36, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dell'art.1 del decreto – legge 16 luglio 2020, n. 76;

VISTO l'Avviso per l'acquisizione di manifestazioni di interesse, pubblicato il 26 gennaio 2023 sul sito del Governo – Sezione Amministrazione Trasparente – con notizia sul sito del DARA in data 27 gennaio 2023, finalizzato alla stipula di una Convenzione per la realizzazione del progetto di ricerca nell'ambito della Linea di Intervento 1 – "*Knowledge management*" dal titolo "*La mobilità urbana: innovazione tecnologica, mutamenti strutturali dell'offerta e dinamiche sociali*" (CIG 9624646D20);

CONSIDERATO che, ai sensi dell'art. 2 di ciascun Avviso, il Responsabile Unico per ciascun Procedimento (di seguito anche "*RUP*"), nominato ex art. 31 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è il dott. Claudio

Lavagnini, Coordinatore del “*Servizio per la modernizzazione istituzionale e organizzativa del sistema delle autonomie*” presso il DARA – Ufficio I, il quale si occuperà anche della sottoscrizione della Convenzione all’esito di ciascuna procedura;

CONSIDERATO che in data 10 febbraio 2023, alle ore 18.00, è scaduto il termine per la presentazione delle proposte progettuali;

RILEVATO che è stata presentata una sola proposta, da parte dell’Università Commerciale “Luigi Bocconi”;

CONSIDERATO che con decreto del Coordinatore dell’Ufficio I del 10 febbraio 2023, rep. 338, è stata nominata la Commissione di valutazione per la verifica dei requisiti di partecipazione e di ammissibilità e la valutazione dei progetti presentati entro la scadenza prescritta;

VISTO il verbale del 24 febbraio 2023, con cui la Commissione ha proposto l’individuazione del suddetto Ateneo come soggetto attuatore del progetto di ricerca, in esito alla positiva valutazione dello stesso;

CONSIDERATO che, all’esito della procedura di valutazione, la Commissione ha trasmesso al RUP, la proposta progettuale presentata dalla Università Bocconi;

CONSIDERATO che il Responsabile Unico del Procedimento, dott. Claudio Lavagnini, ha ritenuto congrua la valutazione della Commissione in rapporto agli obiettivi del programma di ricerca richiesto e ha ritenuto, altresì, congruo il *budget* di progetto;

CONSIDERATO che si è proceduto alla verifica del possesso dei requisiti richiesti per l’aggiudicazione definitiva ai sensi dell’art. 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, tramite il sistema di verifica Fascicolo Virtuale dell’Operatore Economico (FVOE) messo a disposizione dall’Autorità Nazionale Anticorruzione (di seguito anche “ANAC”), e che i controlli hanno fornito i seguenti risultati:

- assenza di annotazioni relative agli operatori economici sopraccitati sul casellario ANAC;
- nessuna risultanza nella banca dati del Casellario giudiziale;
- nessuna risultanza nell’anagrafe delle sanzioni amministrative dipendenti da reato;
- comunicazione regolarità fiscale attestata dall’Agenzia dell’Entrate;
- regolarità contributiva nei confronti di INPS e INAIL, come attestato dal documento unico di regolarità contributiva (DURC);

CONSIDERATO che l’Università Commerciale “Luigi Bocconi” non risulta iscritta al Registro delle Imprese;

CONSIDERATO che per espressa previsione dell’art. 32, comma 10 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, non verrà applicato il termine dilatorio di *stand still* di 35 giorni per la stipula della Convenzione;

VISTA la proposta del RUP del 20 marzo 2023 di individuare l’Università Commerciale “Luigi Bocconi” quale soggetto aggiudicatario della procedura sopraccitata;

VISTO il decreto rep. 348 del 20 marzo 2023 del Coordinatore dell’Ufficio I del DARA con cui l’Ateneo è stato individuato come soggetto attuatore del suddetto progetto di ricerca;

VISTA la nota prot. DAR 7838 del 20 marzo 2023 con la quale è stato comunicato all’Università Bocconi l’esito della selezione, è stato richiesto all’Ateneo di voler fornire la dichiarazione di tracciabilità dei flussi finanziari ai sensi dell’art. 3 della legge 10 agosto 2010, n. 136 ed è stato proposto, altresì, all’Ateneo un ribasso di almeno l’1% del budget indicato nella proposta progettuale al fine di ottenere l’esonero dalla prestazione della garanzia definitiva, ai sensi e per gli effetti dell’art. 103 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

VISTA la nota acquisita al prot. DAR 8782 del 3 aprile 2023 con la quale l’Ateneo ha fornito dichiarazione di tracciabilità dei flussi finanziari e ha fatto seguito alla proposta avanzata dal Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie di esonero dalla prestazione della garanzia definitiva, autorizzando al ribasso dell’1%

del *budget* indicato nella proposta progettuale;

PREMESSO CHE

- il DARA ha il ruolo di coordinamento e indirizzo strategico delle attività inerenti al Progetto “*REOPEN SPL*” in quanto componente fisso del comitato istituzionale e ne garantisce la gestione degli aspetti amministrativi di competenza del beneficiario;
- il Progetto affronta uno dei temi più rilevanti per la Pubblica Amministrazione: la necessità di un processo di riordino e di autonomia delle amministrazioni pubbliche nella conduzione dei rispettivi adempimenti relativi ai servizi pubblici locali di interesse economico generale a rete, tramite interventi necessariamente volti ad un’azione di profondo cambiamento;
- il Progetto si pone l’obiettivo di raccogliere e sistematizzare informazioni e dati quale patrimonio di conoscenza per i soggetti impegnati nei processi di riordino ed efficientamento dei Servizi Pubblici Locali e rendere accessibili le esperienze, buone prassi e risultati raggiunti nelle materie oggetto di analisi;
- i risultati delle azioni di ricerca serviranno ad alimentare i percorsi di lavoro per avviare approfondimenti e riflessioni volte a favorire la realizzazione dei processi di supporto previsti dal Progetto;

CONSIDERATO CHE

- l’Università Commerciale “Luigi Bocconi”, ai sensi del proprio Statuto, afferma il ruolo essenziale della ricerca per l’avanzamento delle conoscenze e per il conseguimento di obiettivi di rilevante interesse scientifico, culturale, economico e sociale;
- l’Ateneo promuove la ricerca sia sostenendo con i più opportuni strumenti quella autonomamente proposta dalle proprie strutture, da gruppi e singoli studiosi, sia sostenendo le azioni volte al reperimento di contributi e risorse esterne, salvaguardando le prerogative, il ruolo e la responsabilità strategica dell’Ateneo;
- per il raggiungimento dei propri fini istituzionali, l’Ateneo utilizza e promuove ogni forma opportuna di collaborazione scientifica e didattica, concludendo a questo fine accordi con amministrazioni dello Stato ed enti e soggetti pubblici e privati italiani, comunitari e internazionali;

TUTTO CIO’ PREMESSO E CONSIDERATO SI CONVIENE QUANTO SEGUE

ART. 1

(Richiamo delle premesse)

Le premesse, l’Allegato 1 “Scheda progetto di ricerca”, l’Allegato 2 “Nota aggiudicazione e proposta esonero dalla garanzia definitiva”, l’Allegato 3 “Autorizzazione al ribasso dell’offerta per esonero dalla garanzia definitiva” e l’Allegato 4 “Prospetto budget per la realizzazione del progetto di ricerca” costituiscono parte integrante e sostanziale della presente Convenzione.

ART.2
(Oggetto e finalità)

1. Il DARA, coerentemente alla propria missione istituzionale e alle azioni previste dal Progetto “REOPEN SPL” – CUP J59D16000240007 – affida all’Università Commerciale “Luigi Bocconi” la realizzazione delle attività di ricerca descritte nell’Allegato 1 – “Scheda progetto di ricerca”.
2. Eventuali modifiche nello svolgimento delle attività dovranno essere preventivamente sottoposte al DARA.
3. Il DARA si riserva la facoltà di non riconoscere ovvero di non approvare spese relative a variazioni delle attività di cui all’Allegato 1 non autorizzate.

ART. 3
(Referenti delle parti e RUP)

1. Per l’attuazione della presente Convenzione, il referente per il DARA è il Cons. Giovanni Vetrutto, Coordinatore dell’Ufficio I, e per l’Università Commerciale “Luigi Bocconi” è il Dott. Riccardo Giuseppe Roberto Maria Taranto in qualità di rappresentante legale dell’Ateneo.
2. L’eventuale sostituzione dei suddetti referenti sarà oggetto di preventiva comunicazione scritta tra le Parti e non comporterà la necessità di procedere alla modifica del presente atto.
3. Le funzioni di Responsabile Unico del Procedimento (RUP), ai sensi dell’art. 31 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono assegnate al dott. Claudio Lavagnini, Coordinatore del “*Servizio per la modernizzazione istituzionale e organizzativa del sistema delle autonomie*” presso il DARA – Ufficio I, che si occuperà della stipula della presente Convenzione.

ART. 4
(Termini di attuazione e durata)

1. La durata della Convenzione decorre dalla data di approvazione del presente atto fino al 30 settembre 2023.
2. Eventuali proroghe ai tempi concordati per l’espletamento delle attività progettuali potranno essere concesse dal DARA purché espressamente richieste e debitamente motivate dall’Ateneo almeno 60 giorni prima della data entro cui l’attività di cui si richiede la proroga temporale dovrebbe essere ultimata.

ART. 5
(Modalità di realizzazione)

1. L’Università Commerciale “Luigi Bocconi” è direttamente ed esclusivamente responsabile della completa e regolare realizzazione delle attività progettuali.
2. Eventuali modifiche al piano di realizzazione del progetto di ricerca e al relativo *budget* dovranno essere preventivamente condivise tra il DARA e l’Ateneo.
3. Per l’esecuzione delle attività oggetto della presente Convenzione, l’Ateneo si avvarrà del proprio personale, di consulenti individuati attraverso procedure comparative in base a riconoscibili requisiti di competenza e comprovata esperienza nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria di riferimento.
4. L’Ateneo, nel perseguimento degli obiettivi della presente Convenzione, si impegna ad operare nel pieno rispetto della disciplina comunitaria e nazionale di riferimento, nonché dei criteri di efficienza ed economicità dell’azione amministrativa e a consentire ogni verifica e/o approfondimento da parte del DARA e di ogni soggetto competente nell’ambito del PON “Governance e Capacità Istituzionale” 2014-2020.
5. Qualora l’Ateneo, durante lo svolgimento delle attività, dovesse trovarsi nella necessità di sostituire uno o più componenti del gruppo di lavoro indicati nella Scheda progetto, ovvero di integrare il gruppo di lavoro stesso con nuove risorse, dovrà darne motivate comunicazioni al DARA prima che vengano rendicontate le relative spese.

ART.6

(Importo della Convenzione e modalità di pagamento)

1. Per l'esecuzione delle attività oggetto del presente Atto, il DARA ha proposto all'Ateneo un ribasso di almeno l'1% del budget indicato nella proposta progettuale, al fine di ottenere l'esonero dalla prestazione della garanzia definitiva in quanto operatore economico di comprovata solidità ai sensi e per gli effetti dell'art. 103, comma 11, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

2. Pertanto, a seguito dell'autorizzazione da parte dell'Ateneo al ribasso dell'offerta avanzata in sede di manifestazione di interesse, è riconosciuto l'importo di € 78.660,45 (*settantottomilaseicentossanta//45*), oltre IVA. L'impegno complessivo sopradeterminato graverà sulle risorse assegnate dall'Agenzia per la Coesione Territoriale, in qualità di Autorità di Gestione del PON "Governance e Capacità Istituzionale" 2014-2020, al Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie, per la realizzazione del Progetto "REOPEN SPL" – CUP J59D16000240007, a valere sull'Asse 3, Obiettivo Specifico 3.1, Azione 3.1.1. L'IVA sull'operazione verrà versata dal DARA all'Erario dello Stato ai sensi della art. 1, comma 629, lett. b) della Legge 23 dicembre 2014, n. 190, secondo il meccanismo della scissione dei pagamenti (c.d. "*split payment*").

3. I corrispettivi per le attività realizzate verranno erogati dal DARA all'Università Commerciale "Luigi Bocconi" in forma di prefinanziamento, pagamenti intermedi e saldo finale, di norma a cadenza bimestrale.

4. Il DARA potrà procedere alla erogazione del prefinanziamento, pari al 20% dell'importo complessivo della Convenzione, solo a seguito dell'avvenuta registrazione da parte degli organi di controllo del decreto di approvazione della presente Convenzione. L'Ateneo, ai fini della suddetta erogazione, dovrà presentare formale richiesta ed emettere fattura elettronica per il corrispondente importo, secondo le modalità indicate al successivo comma 13.

5. I pagamenti intermedi, nonché il saldo finale al netto del prefinanziamento, saranno commisurati a stati di avanzamento delle attività del progetto e della relativa spesa rendicontata, sulla base di idonea documentazione giustificativa, nelle seguenti modalità:

- per le spese del personale interno, mediante tariffa oraria calcolata ai sensi dall'art.68 bis (2) del Regolamento (UE) n. 1303/2013, come modificato dal Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046, ovvero sia dividendo per 1.720 ore i più recenti costi annui lordi per l'impiego documentati, per le persone che lavorano a tempo pieno, o per la quota proporzionale corrispondente di 1.720 ore, per le persone che lavorano a tempo parziale;
- per le spese generali, ai sensi dell'art. 68 del medesimo regolamento, al tasso forfettario del 15 % dei costi diretti ammissibili per il personale;
- per le altre tipologie di spesa, esponendo i costi effettivamente sostenuti.

6. Ai fini dell'erogazione dei pagamenti intermedi, l'Ateneo provvederà ad inoltrare al DARA la seguente documentazione:

- formale richiesta di erogazione del pagamento intermedio;
- relazione tecnica periodica sulle attività svolte;
- rendiconto delle spese sostenute;
- giustificativi di spesa, secondo quanto previsto dal "Manuale di istruzioni per il Beneficiario" citato in premessa.

7. Ciascun pagamento potrà essere disposto dal DARA esclusivamente a seguito di positiva valutazione delle attività realizzate e delle verifiche amministrativo-contabili di competenza, nonché di formale comunicazione dell'importo riconosciuto ammissibile per la conseguente emissione della fattura.

La documentazione precedentemente descritta dovrà essere presentata secondo una periodicità di norma bimestrale, fatta salva la facoltà del DARA di richiedere una tempistica differente in virtù di specifiche esigenze di rendicontazione.

8. Ai fini dell'erogazione del saldo finale, l'Ateneo provvederà ad inoltrare al DARA la seguente documentazione:

- formale richiesta di erogazione del saldo;
- relazione tecnica conclusiva sulle attività svolte, corredata dall'elenco di tutti i prodotti realizzati nell'intero arco di vita del progetto;
- rendiconto generale delle spese sostenute;
- giustificativi di spesa.

9. In presenza di spese non riconosciute ammissibili a seguito dei controlli, previa contestazione dell'addebito ed eventuale contraddittorio con l'Ateneo, il DARA procederà alla deduzione delle corrispondenti somme dagli importi dei pagamenti successivi al primo; ove ciò non fosse più possibile, secondo le disposizioni dell'Autorità di Gestione, disporrà il recupero delle medesime somme, maggiorate degli interessi dovuti.

10. Nel caso venisse riscontrata una mancata corrispondenza tra la rendicontazione delle spese e le previsioni contenute nella Scheda Progetto, il DARA non riconoscerà le spese relative alle parti di progetto modificate senza comunicazione e, ove previsto, successiva approvazione.

11. Qualora il rendiconto generale presentato dall'Ateneo registri un totale superiore all'importo della presente Convenzione, il saldo sarà corrisposto fino alla concorrenza del valore massimo della stessa Convenzione indicato al comma 1 del presente articolo.

12. In caso di disimpegno automatico di cui agli artt. 86 e 136 del Regolamento (UE) n. 1303/2013, la quota delle risorse corrispondenti al mancato raggiungimento degli obiettivi di spesa, secondo le disposizioni dell'AdG, potrà essere imputata al progetto in misura pari al profilo di spesa programmato e non raggiunto.

13. Le fatture relative agli importi rendicontati, emesse elettronicamente con codice univoco IPA: 42AM4C, dovranno riportare nell'oggetto la dicitura: “PON “Governance e Capacità Istituzionale” 2014 – 2020 – Progetto REOPEN SPL – Convenzione “La mobilità urbana” CIG 9624646D20 - CUP J59D16000240007” ed essere intestate a:

*Presidenza del Consiglio dei ministri
Dipartimento per gli Affari regionali e le autonomie
C.F.: 80188230587
Via della Stamperia, 8 – 00187 Roma*

14. L'erogazione dei pagamenti in favore dell'Ateneo avverrà con accredito sul conto corrente bancario individuato dalle coordinate IBAN: IT55E0569601610000002000X88, salvo eventuali variazioni formalmente da comunicare tempestivamente al DARA.

15. L'Università Commerciale “Luigi Bocconi” è altresì tenuta a comunicare al DARA le informazioni relative al conto/ai conti da e verso cui sono effettuate le movimentazioni finanziarie ed eventuali modifiche nel corso del rapporto con il DARA, in conformità alle previsioni dell'art. 3 della legge 10 agosto 2010, n. 136.

ART. 7

(Tracciabilità dei flussi finanziari e clausole risolutive espresse)

1. L'Università Commerciale “Luigi Bocconi” assume espressamente tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'articolo 3 della legge 13 agosto 2010, n. 136 e successive modifiche.

2. Le transazioni effettuate in violazione degli obblighi assunti con la sottoscrizione della presente scrittura privata comporteranno, a carico dell'affidatario, l'applicazione delle sanzioni amministrative come previste e disciplinate dall'art. 6 della citata legge 10 agosto 2010, n. 136.

ART. 8
(Sistema contabile)

Per la gestione finanziaria ed il controllo delle attività, l'Ateneo in attuazione delle pertinenti disposizioni del Regolamento (UE) n. 1303/2013, assicura la tenuta di un sistema di contabilità separata, ovvero l'utilizzo di una codificazione adeguata, per l'individuazione delle singole operazioni relative ai progetti approvati, ferme restando le norme contabili nazionali.

ART. 9
(Obblighi e responsabilità dell'Ateneo)

Nella gestione delle attività di cui alla presente Convenzione, l'Ateneo assume l'obbligo di garantire:

- a. la completa realizzazione dell'intervento descritto nell'Allegato 1, secondo le modalità individuate e nei tempi previsti nel medesimo Allegato 1;
- b. la conformità delle procedure adottate alle norme comunitarie e nazionali applicabili, in particolare in materia di concorrenza, mercati pubblici, ambiente e pari opportunità;
- c. il rispetto, nell'esecuzione dell'intervento, delle disposizioni comunitarie e nazionali applicabili in materia di contratti pubblici, pena la revoca parziale o totale del finanziamento;
- d. il rispetto, in ordine al personale a qualsiasi titolo coinvolto nell'attività oggetto della presente Convenzione, della disciplina fondamentale applicabile, delle norme del Codice civile, dei contratti collettivi di lavoro delle categorie di riferimento;
- e. l'applicazione e il rispetto delle disposizioni in materia di trasparenza dell'azione amministrativa;
- f. l'adozione di un sistema di contabilità separata o la costituzione di un conto di tesoreria e/o conto corrente per entrate ed uscite relative all'intervento oggetto della presente Convenzione;
- g. l'indicazione, su tutti i documenti di spesa riferiti all'intervento, del PON, dell'Asse e dell'Obiettivo Specifico 3.1, del titolo del Progetto e dei relativi CIG e CUP, ovvero l'apposizione sui documenti di spesa del timbro recante apposita dicitura relativa alla fonte del finanziamento e dell'importo imputato al progetto;
- h. l'esecuzione di tutte transazioni finanziarie relative all'intervento nel rispetto di quanto disposto dall'art. 3 della legge 13 agosto 2010, n. 136 in materia di tracciabilità dei flussi finanziari;
- i. il rispetto della normativa comunitaria e nazionale sull'ammissibilità delle spese;
- l. il rispetto delle procedure definite nelle piste di controllo, secondo le specifiche indicazioni del DARA e dell'Autorità di Gestione;
- m. l'utilizzo dei modelli, delle check-list di autocontrollo e degli ulteriori modelli previsti dal "Manuale di istruzioni per il Beneficiario" citato in premessa;
- n. il rispetto degli adempimenti in materia di informazione e pubblicità nei casi e con le modalità previste dall'art. 115 del Regolamento (UE) n. 1303/2013 e secondo le specifiche dettate dall'Autorità di Gestione nelle "Linee guida di informazione e pubblicità";
- o. la trasmissione al DARA, alle scadenze comunicate e con le modalità richieste, dei dati relativi all'attuazione delle operazioni finanziate, necessari ad alimentare il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale;
- p. il necessario supporto al DARA ai fini dell'alimentazione del sistema informativo istituito dall'Autorità di Gestione, con particolare riguardo ai dati finanziari, fisici, procedurali e contabili di propria competenza;

- q. la trasmissione al DARA, entro i termini previsti di tutta la documentazione tecnica, amministrativa e contabile necessaria all'erogazione dei corrispettivi;
- r. l'istituzione di un fascicolo di progetto, contenente la documentazione tecnica, amministrativa e contabile in originale, ovvero in formato elettronico;
- s. la conservazione della documentazione relativa all'operazione fino ai tre anni successivi alla chiusura del Programma Operativo, secondo quanto stabilito dall'art. 140 del Regolamento (UE) n. 1303/2013;
- t. la massima collaborazione nel corso di ogni tipo di verifica da parte dei soggetti individuati per l'espletamento dei controlli del DARA, dell'Autorità di Gestione, dell'Autorità di Certificazione e dell'Autorità di Audit del Programma Operativo Nazionale "Governance e Capacità Istituzionale" 2014-2020, della Commissione Europea e di altri organismi autorizzati, che verranno effettuate, anche in loco;
- u. l'accesso a tutta la documentazione necessaria alla valutazione del Programma da parte degli esperti o organismi deputati alla valutazione interna o esterna del PON;
- v. l'adeguamento delle attività agli indirizzi ovvero alle specifiche richieste formulate dal DARA, dall'Autorità di Gestione o dal Comitato di Sorveglianza;
- w. la presentazione delle previsioni di spesa entro le scadenze stabilite dal DARA secondo le indicazioni dell'Autorità di Gestione;
- x. la presentazione, su richiesta del DARA e/o e/o dell'Autorità di Gestione e/o del Comitato di Sorveglianza e/o di ogni altro organo competente, delle informazioni necessarie all'assolvimento dei compiti previsti dalla normativa comunitaria e nazionale di riferimento e dalla presente Convenzione;
- y. l'adeguamento ad ogni eventuale variazione finanziaria del PON "Governance e Capacità Istituzionale" 2014-2020 che incidano sulle modalità di attuazione del progetto, decise dal Comitato di Sorveglianza;
- z. la presentazione di tutti i dati e le informazioni eventualmente necessari all'espletamento dei compiti istituzionali del DARA.

ART. 10
(Riservatezza)

1. Resta tra le parti espressamente convenuto che tutte le informazioni, concetti, idee, procedimenti, metodi e/o dati tecnici di cui il personale utilizzato dall'Università Commerciale "Luigi Bocconi" verrà a conoscenza nello svolgimento del presente incarico devono essere considerati riservati e coperti da segreto. In tal senso, l'Ateneo si obbliga ad adottare con i propri dipendenti e consulenti tutte le cautele necessarie a tutelare la riservatezza di tali informazioni e/o documentazione.

ART. 11
(Definizione delle controversie)

1. Per ogni controversia insorgente dalla presente Convenzione è competente in via esclusiva, per reciproco accordo delle parti, il foro di Roma.

ART. 12
(Diritto di recesso)

1. Il DARA potrà recedere in qualunque momento dagli impegni assunti nei confronti dell'Università Commerciale "Luigi Bocconi" con la presente Convenzione, qualora a proprio giudizio, nel corso dello svolgimento intervengano fatti o provvedimenti, i quali modifichino la situazione esistente all'atto della stipula della medesima e ne rendano impossibile o inopportuna la sua conduzione a termine.

2. In tali ipotesi, verranno riconosciute all'Ateneo le spese sostenute alla data di comunicazione scritta del recesso, nonché quelle che, ancorché non materialmente effettuate, risultino già definitivamente vincolanti.

ART. 13
(Revoca del finanziamento)

1. Il DARA si riserva la facoltà di revocare il finanziamento delle attività previste, qualora l'Ateneo non dovesse rispettare i termini, le condizioni e le modalità di attuazione previste dalla presente Convenzione. Al verificarsi di tale ipotesi, saranno comunque riconosciute all'Ateneo le spese sostenute e gli impegni assunti a fronte di attività già svolte alla data di comunicazione della revoca.
2. Il DARA, anche su proposta dell'Autorità di Gestione, ha la facoltà di sospendere il finanziamento delle attività e di richiedere all'Ateneo la rimodulazione delle stesse qualora i valori degli indicatori, in corso d'opera, si rivelino non coerenti/corrispondenti ai valori target previsti nei documenti progettuali di riferimento, ovvero il profilo di spesa del progetto non sia rispettato in misura pari o superiore al 40% dell'importo previsto.
3. Qualora l'Ateneo non provveda, entro 30 giorni dalla formale richiesta, a presentare una proposta di rimodulazione delle attività, il DARA potrà procedere alla revoca del finanziamento, fatto comunque salvo il riconoscimento delle spese sostenute e gli impegni assunti a fronte di attività già svolte alla data di comunicazione della revoca.

ART. 14
(Utilizzo e divulgazione dei materiali prodotti)

1. Tutto il materiale cartaceo ed informatico realizzato nel corso dello svolgimento delle attività descritte nell'Allegato 1 è di esclusiva proprietà del DARA.
2. Previa espressa autorizzazione del DARA, l'Università Commerciale "Luigi Bocconi" potrà utilizzare tale materiale a condizione che vengano rispettati gli obblighi relativi all'uso dei loghi prescritti dalla normativa comunitaria di riferimento e quelli contenuti nel Manuale di istruzioni per il Beneficiario, adottato dall'Agenzia per la Coesione Territoriale per la gestione delle operazioni da parte dei Beneficiari del Programma Operativo Nazionale "Governance e Capacità Istituzionale" 2014-2020.

ART. 15
(Consenso al trattamento dei dati)

Le parti prestano reciprocamente il consenso al trattamento dei dati, ai sensi del Regolamento UE 2016/679 e del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e ss.mm.ii., per le finalità connesse all'esecuzione della presente Convenzione.

ART. 16
(Scarico di responsabilità)

1. Il DARA è sollevato da ogni responsabilità verso terzi, ivi comprese le responsabilità derivanti da rapporti di lavoro, comunque connesse alla realizzazione e all'esercizio delle attività affidate.
2. Nessun ulteriore onere o responsabilità potrà essere posto a carico del DARA oltre il pagamento di quanto stabilito a fronte di attività effettivamente realizzate.

ART. 17
(Efficacia della Convenzione)

La presente Convenzione è immediatamente vincolante per l'Università Commerciale "Luigi Bocconi" dalla data di sottoscrizione ed avrà effetti nei riguardi del DARA solo dopo la registrazione del relativo provvedimento di approvazione da parte del competente organo di controllo. Il DARA si impegna ad informare tempestivamente l'Ateneo dell'avvenuta registrazione.

ART. 18
(Eleggibilità delle spese)

Le spese sostenute in attuazione della presente Convenzione sono eleggibili dalla data di stipula, subordinatamente alla registrazione del provvedimento di approvazione da parte del competente organo di controllo.

ART. 19
(Norme di rinvio)

Per tutto quanto non previsto nella presente Convenzione, le Parti fanno espresso rinvio alle disposizioni del Codice civile.

Allegati:

Allegato 1 “Scheda progetto di ricerca”;

Allegato 2 “Nota aggiudicazione e proposta esonero dalla garanzia definitiva”;

Allegato 3 “Autorizzazione al ribasso dell’offerta per esonero dalla garanzia definitiva”;

Allegato 4 “Prospetto budget per la realizzazione del progetto di ricerca”.

Letto, confermato e sottoscritto secondo le modalità della sottoscrizione a distanza ai sensi del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e ss.mm.ii e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 22 febbraio 2013.

Roma,

PER
IL DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI
REGIONALI E LE AUTONOMIE
Dott. Claudio Lavagnini

PER
L’UNIVERSITÀ COMMERCIALE
“LUIGI BOCCONI”
**Dott. Riccardo Giuseppe Roberto
Maria Taranto**

Scheda di presentazione progetto - Avviso del 26 gennaio 2023

Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie
Ufficio I - Ufficio per le politiche urbane e della
montagna, la modernizzazione istituzionale e l'attività
internazionale delle autonomie regionali e locali
Via della Stamperia n. 8
00187 Roma
affariregionali@pec.governo.it

OGGETTO: Proposta progettuale relativa all'avviso pubblicato in data 26 gennaio 2023 finalizzato alla sottoscrizione di una convenzione per la realizzazione di un progetto di ricerca dal titolo "*Mobilità urbana: innovazione tecnologica, mutamenti strutturali dell'offerta e dinamiche sociali*" (CIG 9624646d20; CUP j59d16000240007), promosso dal Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie e finanziato con il PON "Governance e capacità istituzionale" 2014-2020.

Il sottoscritto, in qualità di rappresentante legale

Cognome e nome	Taranto Riccardo Giuseppe Roberto Maria
Nato a	Genova
Data di nascita	11/03/1958
Rettore dell'	Università Commerciale Luigi Bocconi
Con sede in	Milano, Via Sarfatti 25
CF	80024610158
P.IVA	03628350153
PEC	bocconi@unibocconi.legalmail.it

Referente operativo	Marco Percoco
E-mail	marco.percoco@unibocconi.it
Telefono	+39 02 5836.6611

per la realizzazione del progetto di ricerca denominato "*Mobilità urbana: innovazione tecnologica, mutamenti strutturali dell'offerta e dinamiche sociali*" (CIG 9624646D20; CUP J59D16000240007) presenta la proposta progettuale di seguito.

Firma



**Università
Bocconi**

GREEN
Centro di ricerca sulla geografia,
le risorse naturali, l'energia,
l'ambiente e le reti

Sommario

1	L'UNIVERSITÀ BOCCONI E IL CENTRO GREEN	3
2	DESCRIZIONE GENERALE	7
2.1	Il contenuto del progetto	7
2.2	La metodologia	8
2.3	Le linee di attività	10
2.4	I fattori di rischio	19
2.5	Le esperienze pregresse	21
2.6	I progetti PRIN	22
2.7	La verifica dei risultati	24
3	INDICATORI DI OUTPUT	26
4	GRUPPO DI LAVORO	27
5	IL BUDGET	30
6	IL CRONOPROGRAMMA	31



1 L'Università Bocconi e il centro GREEN

L'Università Bocconi, fondata a Milano nel 1902 come università privata, indipendente e senza scopo di lucro, è considerata una delle principali università di Economia e Commercio a livello mondiale. Compare regolarmente nelle classifiche più importanti, per le sue competenze in economia e management e, più in generale, nelle scienze sociali.

Più di recente, Università Bocconi si è espansa nel campo dell'informatica e delle scienze dei dati, attirando studiosi di spicco in questi campi e fondando un dipartimento di scienze informatiche.

Bocconi è un'università di ricerca di livello internazionale nella ricerca di base e applicata, finanziata da organizzazioni nazionali e globali. La ricerca è, infatti, al centro della missione dell'Università Bocconi: guida il progresso scientifico e sociale e getta le basi per l'eccellenza nella formazione universitaria, laurea e dottorato. L'Università Bocconi figura al primo posto in Europa per numero di ricerche finanziate nell'ambito dei programmi europei ERC nel panel SH1 "Individual, Institutions and Markets: Economics, Finance and Management".

Le attività di ricerca sono svolte attraverso 9 centri di ricerca, che si focalizzano principalmente sulla ricerca applicata al servizio delle imprese e delle istituzioni. Tra questi vi è il GREEN, centro di ricerca in sulla geografia, le risorse naturali, l'energia, l'ambiente e le reti, che dalla fine del 2018 riunisce in sé le esperienze decennali dei centri IEFE, sull'economia e la politica dell'energia e dell'ambiente, e CERTeT, sull'Economia Regionale, Trasporti e Turismo.

Sin dalla fondazione nel 1995, il CERTeT – Centro di ricerca in Economia Regionale, Trasporti e Turismo – principalmente dedicato all'economia applicata multidisciplinare, con diverse specializzazioni, ha consolidato, grazie anche alla indipendenza di giudizio evidenziata nel proprio statuto, una sua posizione di eccellenza nel settore degli studi economici territoriali e trasportistici a livello nazionale e internazionale.

L'attività di ricerca e quella didattica presentano forti sinergie per un Centro di Ricerca universitario, quale il GREEN. I ricercatori del GREEN collaborano alla didattica dell'Università Bocconi (in particolare dei corsi di Economia Urbana, Policy Evaluation, Analisi economica delle politiche industriali e territoriali, Economia Internazionale e Regionale, Scenari economici, Regolazione delle pubbliche utilità), anche attraverso il



coordinamento e la docenza in 8 corsi del Master Specialistico MEMIT in Economia e Management dei Trasporti, delle Infrastrutture e della Supply Chain (fra cui i corsi di Pianificazione e gestione del trasporto passeggeri, Economia della mobilità urbana, Smart cities e mobilità innovative, Trasporti e Cambiamento climatico). La collaborazione nei corsi del Sustainable Mobility MBA con la Technische Universität di Berlino completa il quadro delle attività formative nel settore. Il GREEN organizza convegni e seminari che consentono di divulgare i risultati delle proprie ricerche anche attraverso la serie di Working Papers e la collana di libri EGEA Mobilità, Sviluppo e Sostenibilità, di alimentare il confronto tra i diversi attori scientifici, istituzionali, imprenditoriali e sociali. Oltre ai convegni organizzati direttamente dal GREEN, vi è una attiva partecipazione dei ricercatori del centro a convegni e seminari organizzati in Italia e all'estero ed in particolare con la stretta collaborazione della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti e della Logistica e la Società Italiana di Politica dei Trasporti.

Nel settore della mobilità, il GREEN si occupa di analisi di mercato, predisposizione di scenari, valutazioni economiche di piani dei trasporti e di progetti infrastrutturali complessi, approcciando il tema dal punto di vista degli investitori privati con analisi economico finanziarie, dal punto di vista della collettività, attraverso le analisi costi-benefici, o dal punto di vista del territorio attraverso specifiche analisi socioeconomiche.

Il GREEN fornisce il proprio qualificato apporto, oltreché alla ricerca scientifica di base, anche allo sviluppo della ricerca economica applicata e dell'innovazione tecnologica e organizzativa relativa a nuovi servizi o modelli organizzativi o ad opere infrastrutturali nel settore dei trasporti in modo autonomo e indipendente rispetto ad eventuali soggetti terzi portatori di interesse nei confronti dei progetti, essendo per natura non coinvolto in attività di sviluppo, progettazione, finanziamento o costruzione di opere o servizi.

Una delle caratteristiche fondamentali del GREEN è l'indipendenza scientifica, evidenziata anche da una pluralità di committenti in cui predominano soggetti istituzionali, associazioni di categoria e grandi imprese che si affidano al GREEN per studi preparatori e di impatto, supporto alla pianificazione strategica dei servizi di trasporto, analisi costi/benefici, analisi di benchmark nazionale e internazionale, piani territoriali, valutazione di politiche e costruzioni di scenari di mercato.

In particolare, sui temi di economia dei trasporti i committenti di ricerche sono stati sia grandi imprese (ad esempio Enel Foundation, Magneti Marelli, Ferrovie dello Stato Italiane,



Trenitalia, LTF, Autostrade per l'Italia, Hupac S.A., SEA - Società di gestione degli aeroporti di Milano, FERROVIENORD, Aeroporti di Roma, HHLA PLT Italy, Eurolink, Thetis, Ansaldo STS, Società Italiana del Traforo del Monte Bianco, TERALP), Istituzioni internazionali (Banca Europea degli Investimenti, Commissione Europea, Agenzia Spaziale Europea), Enti Pubblici non economici (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Autorità Portuale di Civitavecchia, Autorità Portuale di Genova, Ligurian Ports, European Space Agency), Enti Locali (Regione Liguria, Regione Lombardia), associazioni di categoria (Camere di Commercio, Confindustria Lombardia, Assolombarda) o Enti Governativi (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Presidenza del Consiglio dei Ministri).

Sui temi della mobilità urbana, ad esempio, il GREEN nel corso del biennio 2015-2016 ha partecipato per la Commissione Europea – DG MOVE alla ricerca *“Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU”*. Nello stesso periodo ha completato in collaborazione con ENEL Foundation lo studio *“I trend economici e le innovazioni attese nel settore dell’e-mobility e i riflessi sui servizi e sulle infrastrutture di distribuzione di elettricità”* i cui risultati sono stati valorizzati e integrati all’interno del lavoro di analisi e proposte per il Tavolo tecnico per la mobilità sostenibile coordinato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Nel 2017-2018 ha inoltre collaborato alla redazione del rapporto *“Fuelling Italy’s future: How the transition to low-carbon mobility strengthens the economy”* per la European Climate Foundation, nell’ambito dello studio *“Lo sviluppo dell’e-mobility in Italia: impatti socioeconomici, nuovi modelli di consumo e proposte di strumenti di policy”*, condotto per Enel Foundation. Nel corso del 2019 il GREEN ha sviluppato per conto dell’associazione Motus-e lo studio *“Un modello di calcolo del total cost of ownership della mobilità elettrica privata e dei taxi”*. Nel periodo 2018-19 sono stati sviluppati due studi sul sistema ferroviario metropolitano di Torino e regionale della Valle d’Aosta per Trenitalia. Nel 2020 è stato completato per sea- Aeroporti di Milano il rapporto *“Accessibilità ferroviaria a Malpensa, scenari al 2023, 2025 e 2028”* e lo studio biennale per Enel Foundation dal titolo *“Scenari e prospettive dell’elettrificazione del trasporto pubblico su strada. Un’analisi di benchmark fra differenti modelli gestionali e alternative di alimentazione”*, mentre nel 2022 è stato predisposto il rapporto *“Scenarios and perspectives of the electrification of local public transport. A socio-economical and environmental analysis on electric bus-fleet and its supply chain at a EU27+3 countries*



level” per Enel Foundation e lo studio “High speed rail as a strategic tool for achieving European transport policy goals: smart, integrated and sustainable mobility” per il Gruppo FS.

Dal 2021 le attività di analisi e ricerca della Bocconi sulla mobilità urbana sono state arricchite dal centro di ricerca MobiUs, Smart Mobility Lab nato dalla partnership tra SDA Bocconi School of Management e Atlantia e dedicato in modo specifico alle innovazioni tecnologiche e organizzative del settore, con un approccio user’s centric.

Le esperienze ultraventennali del GREEN sui temi della mobilità urbana per diversi committenti permettono di disporre non solo un approccio intermodale e integrato fra le diverse modalità di trasporto e in grado di tener conto delle innovazioni organizzative e tecnologiche, ma anche poter valorizzare una visione sistemica delle evoluzioni nel corso del tempo e di come queste abbiano inciso nelle dinamiche settoriali. Le banche dati a disposizione sono continuamente aggiornate oltreché per permettere di avere studi ed analisi coerenti con il contesto socioeconomico in rapida evoluzione, ma anche grazie alla collaborazione con le Associazioni di settore (AGENS, ANAV e ASSTRA in particolare) che alimentano le attività didattiche a livello universitaria con testimonianze ed organizzazione di workshop, seminari e visite guidate presso le aziende (centrali operative e depositi).



2 Descrizione generale

2.1 Il contenuto del progetto

Cittadini che si muovono e percorsi che si intrecciano in reti di mobilità dalla complessità crescente, in cui la capillarità dei sistemi di accessibilità locale si salda alla trama del network globale. La mobilità è un elemento di esperienza e di libertà per gli individui, di attrattività per il territorio, di competitività per il sistema economico.

Elementi innovativi di carattere tecnologico, sociale ed economico e di governo del territorio e della mobilità si saldano nel contesto di una città intelligente a formare ecosistemi. All'interno di questi nascono nuovi servizi in grado di soddisfare le esigenze di cittadini e city user in maniera efficace ed efficiente, ottimizzando l'utilizzo di risorse scarse a disposizione (con particolare riferimento al tema dello spazio) e sfruttando le economie di scala e di densità definite dall'ambiente di riferimento.

Affinché lo scenario appena descritto possa acquisire concretezza, è necessario che il sistema di governance della mobilità sia consapevole dei rischi e delle opportunità che le dinamiche di transizione e innovazione comportano, e dell'importanza di adattare e riorientare i quadri regolatori esistenti e gli schemi di policy a nuovi obiettivi oggi raggiungibili.

L'applicazione di nuovi approcci tecnologici, ma anche sociali, economici e territoriali, non sempre consente una transizione lineare verso il raggiungimento di nuovi livelli di sostenibilità e inclusività. D'altra parte, il potenziale contributo di molte innovazioni alla generazione di una nuova offerta di mobilità più rispondente alle esigenze dei cittadini è molto alto, e in questo percorso il ruolo della governance e della pianificazione è cruciale.

L'**obiettivo strategico** dello studio proposto è quello di **fornire strumenti interpretativi dei fenomeni e delle dinamiche di innovazione**, e allo stesso tempo **costruttivi per la definizione di nuovi piani, politiche e azioni** volte a promuovere l'innovazione responsabile e a generare valore da condividere con gli utenti di mobilità e le comunità urbane, grazie allo sviluppo di nuovi servizi inclusivi, efficienti ed efficaci nel rispondere alle dinamiche composite e in continua evoluzione della domanda.

Il progetto si svilupperà attraverso tre linee di azione.



- La prima è volta a **comprendere e interpretare** le principali dinamiche in atto che caratterizzano lo sviluppo urbano e sociale, e la domanda e offerta di servizi di mobilità urbana, ed è rappresentata da una **analisi di contesto, sviluppata attraverso il confronto tra la realtà italiana e i principali ambiti internazionali**.
- La seconda attività prevede lo sviluppo di una **analisi di dettaglio, focalizzata sul contesto italiano e in particolare sulla domanda e l'offerta di servizi di mobilità urbana, e sulle policy** in vigore per supportare mobilità urbana intelligente e sostenibile.
- La terza linea di azione consiste nello sviluppo di una **analisi comparativa di policy e azioni mirate tra caso italiano ed esperienze internazionali avanzate**, con l'obiettivo di sviluppare linee guida e strumenti per indirizzare l'azione di policymaker e pianificatori verso una efficace integrazione delle innovazioni nei network esistenti e di favorire l'innovazione responsabile nel campo della mobilità urbana.

Nel suo complesso, il progetto proposto fornirà come risultato finale un set di linee guida e una libreria di strumenti e buone pratiche per guidare lo sviluppo di azioni di regolazione, documenti di pianificazione e misure concrete funzionali all'obiettivo strategico enunciato in precedenza.

2.2 La metodologia

Come detto, la ricerca intende affrontare le principali sfide correlate alle dinamiche sociali e tecnologiche che determinano l'evoluzione degli schemi e delle reti di mobilità urbana, fornendo elementi guida strategici per lo sviluppo di policy efficaci applicabili al contesto italiano.

Le domande di ricerca a cui si intende rispondere sono sostanzialmente tre:

- a. quali dinamiche socioeconomiche e trasportistiche influenzano maggiormente l'evoluzione della mobilità in ambito urbano?
- b. con riferimento al contesto italiano, qual è lo stato dell'arte della mobilità urbana e delle politiche dedicate a supportare lo sviluppo di sistemi di mobilità inclusivi, sostenibili e innovativi?
- c. quali approcci e azioni efficaci, già sviluppati e dimostrati in contesti internazionali, possiamo tradurre in indicazioni strategiche per la realtà italiana?



Il perimetro specifico dell'analisi sarà definito dalla selezione di contesti nazionali e di città in cui le dinamiche evolutive della domanda e dell'offerta di mobilità sono particolarmente significative (sulla base dell'analisi di contesto territoriale), e che per analogia con i casi italiani possono supportare lo sviluppo di policy innovative.

La strategia che sarà adottata per il raggiungimento degli obiettivi dello studio è ricavata dalla combinazione di quattro approcci metodologici consistenti in:

(a) Analisi, armonizzazione e confronto delle fonti e studi quantitativi esistenti.

Questo approccio prevede la rassegna e l'analisi di fonti statistiche esistenti, con l'obiettivo di consentire l'analisi quantitativa dei fenomeni in atto dal lato della domanda e dell'offerta, ponendo enfasi sulle peculiarità del sistema territoriale italiano.

(b) Ricostruzione del quadro quantitativo puntuale, dal particolare al generale

Il secondo approccio metodologico è complementare al precedente, e ha come obiettivo il completamento del quadro conoscitivo e la valutazione quantitativa delle dinamiche in atto anche ai fini comparativi. La ricostruzione di dettaglio avviene prevalentemente a livello di caso studio, e prevede la raccolta di informazioni ragionate sulla presenza e consistenza di servizi sul territorio, con particolare riferimento al lato dell'offerta, sia attraverso l'analisi del mercato che dei quadri conoscitivi degli strumenti di programmazione esistenti.

(c) Analisi comparata dei quadri regolatori e di policy

Insieme alla ricostruzione del quadro quantitativo puntuale, l'analisi comparata costituisce l'elemento maggiormente innovativo e strategico dell'analisi proposta. La scelta di fare riferimento ai Piani Urbani della Mobilità sostenibile (PUMS) quali fonti di comparazione per quanto riguarda le realtà urbane nazionali e internazionali presenta due vantaggi fondamentali: da un lato, la metodologia per la redazione dei PUMS, codificata a livello internazionale, facilita la comparazione tra differenti contesti e policy proposte; dall'altro la varietà di applicazioni dell'approccio PUMS non solo a contesti territoriali diversi ma anche su focus tematici specifici (e.g linee guida per l'integrazione di MaaS e altre innovazioni nei PUMS), facilita il confronto tra contesti differenti su tematiche di innovazione specifiche, e fornisce una guida per l'analisi critica delle policy in atto.

(d) Analisi di letteratura e studi tematici

L'analisi documentale ha da un lato lo scopo di ricostruire lo stato dell'arte, dall'altro di identificare gli elementi strategici di fondo per la comparazione di differenti casistiche e approcci innovative. Indicativamente, le fonti documentali da analizzare saranno



classificate tra lavori scientifici (paper, studi, working paper, etc.), report tematici e “grey literature”, fonti istituzionali e strumenti di pianificazione (e.g. PUMS, strumenti di pianificazione dei trasporti e8o urbani), etc.

L'utilizzo e le sinergie tra gli approcci metodologici descritti nelle differenti fasi di studio proposte sono delineati di seguito nella descrizione delle linee di attività.

2.3 Le linee di attività

Sulla base dell'approccio metodologico descritto, il progetto proposto si articola in tre linee di attività, declinate di seguito in dettaglio.

2.3.1 Analisi di contesto, confronto tra la realtà italiana e i principali ambiti internazionali

La prima linea di attività prevista dallo studio è rappresentata dall'analisi di contesto, volta a **comprendere e interpretare** le principali dinamiche in atto che caratterizzano lo sviluppo urbano e sociale da un lato, e la domanda e offerta di servizi di mobilità urbana dall'altro.

L'analisi sarà condotta prevalentemente su scala europea, in modo da valorizzare il confronto tra la realtà italiana e i casi maggiormente rilevanti a livello internazionale. In merito ad alcuni aspetti specifici, in particolare le dinamiche inerenti all'adozione e integrazione di innovazioni tecnologiche dal lato dell'offerta di servizi, l'approccio potrà essere integrato con l'analisi di casistiche rilevanti a livello extraeuropeo (e.g. nel caso dello sviluppo di servizi di mobilità on-demand e flessibili).

L'attività si articola in **tre step successivi**:

1.1 Il primo passo consiste nell'**analisi delle caratteristiche e dinamiche evolutive dell'ambiente urbano** dal punto di vista insediativo, socioeconomico e ambientale.

Descrizione:

In prima battuta si procederà con la classificazione dell'ambiente urbano a livello europeo, italiano e in alcuni contesti nazionali UE rilevanti per lo studio. Saranno presi in considerazione parametri di carattere territoriale, insediativo, socioeconomico, ambientale e trasportistico (in particolare dal punto di vista della domanda) per classificare le aree urbane e interpretarne l'evoluzione sulla base dei dati in serie storiche disponibili.



Questo approccio consentirà da un lato di comprendere meglio l'evoluzione delle differenti forme urbane nei diversi contesti territoriali, dall'altro di identificare realtà urbane simili in differenti Paesi che saranno considerate come riferimento per le analisi successive con particolare riferimento all'evoluzione della domanda e dell'offerta di mobilità, e delle policy dedicate.

Il risultato sarà dunque rappresentato dall'identificazione delle principali dinamiche caratteristiche della dimensione urbana che influiscono sui comportamenti e sulla struttura della mobilità urbana, al fine di preparare il terreno per le analisi di dettaglio seguenti definendo il quadro concettuale e territoriale dei fenomeni di mobilità investigati.

In questa fase dell'analisi sarà identificato in particolare un pool di città e aree metropolitane in Italia e in Europa che saranno oggetto delle analisi successive.

Perimetro territoriale: Italia e altri Paesi UE rilevanti

Metodologie: (a) analisi, armonizzazione e confronto delle fonti e studi quantitativi esistenti; (d) analisi di letteratura e studi tematici

1.2 Il secondo step sarà focalizzato sull'impatto dei cambiamenti nella propensione al lavoro agile sull'ambiente urbano e sulla mobilità.

Descrizione:

A supportare l'analisi di contesto, verrà elaborato un focus specifico sul tema dell'impatto sul contesto urbano e sulla mobilità da parte dei cambiamenti nelle pratiche e nelle abitudini di lavoro da parte di cittadini e imprese. In particolare, il riferimento è all'incremento delle pratiche di lavoro agile durante e a seguito del periodo di pandemia di COVID-19, che può essere considerato come uno degli aspetti maggiormente *disruptive* in relazione alla domanda di mobilità sistematica nei contesti urbani e metropolitani a livello globale.

Saranno analizzate in particolare le tendenze recenti, attraverso dati e studi disponibili, e l'impatto su lavoratori, imprese e società, ambiente e territorio. Verranno identificati possibili scenari di policy per la promozione delle pratiche di lavoro agile e delineati qualitativamente i potenziali impatti sulla domanda e l'offerta di mobilità urbana.

Perimetro territoriale: Italia e altri Paesi UE rilevanti

Metodologie: (d) analisi di letteratura e studi tematici



1.3 La terza componente dell'analisi di contesto è dedicata all'**evoluzione dell'offerta di mobilità, innovazione tecnologica e impatti attesi**

In questa fase l'analisi individuerà gli elementi caratteristici dell'evoluzione dell'offerta di mobilità nelle città italiane ed europee, estendendo dove rilevante l'indagine a realtà extraeuropee.

Dal punto di vista tematico, verranno investigati innanzitutto i cambiamenti nell'offerta di servizi tradizionali per migliorare la rispondenza alle esigenze della domanda, anche attraverso l'integrazione di innovazioni tecnologiche quali le piattaforme per i servizi di *Demand Responsive Transit* (DRT), le piattaforme di *Mobility as a Service* (MaaS), le innovazioni organizzative e di servizio. Inoltre, saranno analizzati nel dettaglio gli effetti delle innovazioni tecnologiche, organizzative e di modelli di consumo che si sono affermate sotto forma di nuovi servizi: sharing (micromobilità, bike e car sharing), on-demand (e.g. Uber), etc., e gli impatti sui servizi tradizionali (inclusi taxi e noleggio).

L'approccio metodologico prevede la combinazione tra elementi di analisi di letteratura e report specifici. Questo procedimento prevederà, oltre allo studio preliminare degli elementi conoscitivi presenti nei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) per le realtà (nazionali e internazionali) selezionate sulla base dell'analisi territoriale di contesto, la ricostruzione della presenza (e del peso relativo) a livello nazionale e urbano dei differenti servizi di mobilità innovativi attraverso documenti di osservatori e analisi specifiche

Il risultato di questa fase consisterà nella ricostruzione delle dinamiche dell'offerta di servizi di mobilità per le diverse tipologie urbane considerate, evidenziando le differenze tra modelli urbani e tra realtà nazionali e internazionali, identificando gli spazi di azione per le policy orientate allo sviluppo di reti e schemi di servizi sostenibili e rispondenti alle esigenze e alle dinamiche della domanda di mobilità urbana.

Perimetro territoriale: Italia, altri Paesi UE ed extra UE rilevanti

Metodologie: (a) analisi, armonizzazione e confronto delle fonti e studi quantitativi esistenti; (b) ricostruzione del quadro quantitativo puntuale, dal particolare al generale; (c) analisi comparata dei quadri regolatori e di policy; (d) analisi di letteratura e studi tematici

Il risultato dell'attività è costituito dal rapporto seguente, i cui contenuti corrispondenti con la declinazione dell'attività saranno così strutturati:



Deliverable 1 –Analisi di contesto, confronto tra la realtà italiana e i principali ambiti internazionali

- 1.1 Caratteristiche e dinamiche evolutive dell'ambiente urbano
- 1.2 L'impatto dei cambiamenti nella propensione al lavoro agile sull'ambiente urbano e la mobilità
- 1.3 L'evoluzione dell'offerta di mobilità, innovazione tecnologica e impatti attesi

2.3.2 Analisi di dettaglio sul contesto italiano: domanda, offerta di servizi di mobilità urbana, policies per la mobilità urbana sostenibile

La seconda linea di attività è costituita da una analisi di dettaglio volta a **definire lo stato dell'arte** della domanda, dell'offerta e delle opzioni di regolazione e di policy per i servizi di mobilità urbana nelle città italiane.

L'analisi sarà condotta su scala nazionale, con l'obiettivo di coprire le differenti tipologie di ambiente urbano su cui impatta lo sviluppo di nuovi modelli di mobilità sostenibile, come emergerà dalla linea di attività precedente. La mappatura delle politiche adottate o in fase di adozione sia a livello nazionale che internazionale costituirà il quadro di conoscenza per lo sviluppo della terza linea di attività, nella quale l'analisi comparativa sarà volta all'individuazione di indicazioni di policy e all'identificazione di buone pratiche e strumenti innovativi utili per il contesto italiano.

L'attività si articola in **quattro step successivi**:

2.1 Il primo passo è costituito dall'**analisi di dati quantitativi esistenti relativi a domanda e offerta di mobilità sostenibile** in Italia e nelle principali realtà urbane e metropolitane rappresentative e selezionate per l'analisi.

Descrizione:

L'attività sarà condotta attraverso una indagine di fonti statistiche specifiche e qualora opportuno con l'integrazione delle fonti che costituiscono la base informativa dei PUMS e degli altri piani programmatici. L'obiettivo è quello di ricostruire nel dettaglio lo stato dell'arte della domanda e dell'offerta di servizi di mobilità nelle realtà urbane e metropolitane italiane, approfondendo in particolare lo status dei contesti selezionati che saranno oggetto



di analisi delle policy negli step successivi. Il quadro quantitativo della domanda e dell'offerta sarà armonizzato a livello nazionale nelle sue componenti comuni, in modo da fornire una visione di insieme dello status quo a livello nazionale, con particolare riferimento alle dinamiche di transizione e all'emergere dei servizi di mobilità innovativi.

Perimetro territoriale: Italia

Metodologie: (a) analisi, armonizzazione e confronto delle fonti e studi quantitativi esistenti; (b) ricostruzione del quadro quantitativo puntuale, dal particolare al generale; (c) analisi comparata dei quadri regolatori e di policy; (d) analisi di letteratura e studi tematici

2.2 Il secondo step è rappresentato dall'attività di **rassegna e classificazione di PUMS casi studio**, con particolare riferimento alla presenza di azioni e misure dedicate all'innovazione tecnologica e ai nuovi servizi di mobilità.

Le documentazioni disponibili nell'ambito dei PUMS saranno dove possibile integrate con informazioni provenienti da indagini di dettaglio o fonti dirette di informazione, in modo da completare il quadro conoscitivo delle esperienze maggiormente rappresentative. L'obiettivo è qui quello di cogliere le relazioni strutturali tra servizi di mobilità tradizionali e innovazione, per comprenderne il grado di interrelazione e proporre una possibile classificazione funzionale.

Perimetro territoriale: Italia

Metodologie: (b) ricostruzione del quadro quantitativo puntuale, dal particolare al generale; (c) analisi comparata dei quadri regolatori e di policy; (d) analisi di letteratura e studi tematici

2.3 La terza componente dell'indagine consiste nell'**analisi del quadro regolatorio e di policy esistente a livello nazionale** per i principali servizi di mobilità e le componenti di innovazione tecnologica.

Saranno analizzati atti di regolazione, linee guida e documentazione ufficiale in grado di contribuire alla ricostruzione del quadro regolatorio e di policy esistente, classificato per tipologia di servizio e laddove opportuno componente tecnologica e di innovazione. In particolare, sia a livello nazionale che locale, saranno evidenziati e valutati criticamente gli approcci volti alla riduzione delle inefficienze tecniche e allocative del mercato, in funzione di una corretta ed efficace implementazione. Si tratta di un passaggio molto importante



dell'analisi, poiché consente di identificare lo stadio di sviluppo del contesto rispetto alla potenziale adozione di approcci innovativi. Sulla base di questa ricostruzione saranno identificati i livelli di governance responsabile per le strategie e azioni mutuata dalle realtà internazionali selezionate.

Perimetro territoriale: Italia

Metodologie: (c) analisi comparata dei quadri regolatori e di policy; (d) analisi di letteratura e studi tematici

2.4 L'ultimo passaggio per il completamento dell'attività è rappresentato dall'analisi di policy e misure a livello urbano e metropolitano.

In questa fase i PUMS selezionati a livello nazionale per rappresentare e interpretare le dinamiche evolutive della mobilità urbana saranno analizzati nel dettaglio per quanto riguarda gli elementi di policy e le misure disegnati per favorire l'effettivo ed efficace sviluppo e adozione di approcci e servizi innovativi, volto a garantire la transizione verso reti di mobilità sostenibile in grado di soddisfare le esigenze in divenire dei cittadini anche grazie allo sviluppo tecnologico.

Questo passaggio prepara il terreno per l'analisi comparativa che sarà condotta nel passaggio metodologico successivo, funzionale all'identificazione di buone pratiche e indicazioni strategiche (o linee guida) volte a rendere responsabile, efficace e sostenibile il processo di integrazione delle innovazioni.

Perimetro territoriale: Italia

Metodologie: (c) analisi comparata dei quadri regolatori e di policy; (d) analisi di letteratura e studi tematici

Il risultato dell'attività è costituito dal rapporto seguente, i cui contenuti corrispondenti con la declinazione dell'attività saranno così strutturati:

Deliverable 2 – Analisi di dettaglio sul contesto italiano: domanda, offerta di servizi di mobilità urbana, policies per la mobilità urbana sostenibile

2.1 Analisi di dati quantitativi esistenti relativi a domanda e offerta di mobilità sostenibile

2.2 Rassegna e classificazione di PUMS casi studio

2.3 Analisi del quadro regolatorio e di policy a livello nazionale

2.4 Analisi di policy e misure a livello urbano e metropolitano



2.3.3 Confronti internazionali ed elaborazione di linee guida per il contesto italiano

La terza e ultima linea di attività consiste nell'analisi comparata delle realtà internazionali che meglio hanno saputo gestire le dinamiche di innovazione e transizione della mobilità dagli schemi tradizionali basati su pendolarismo e servizi di massa a realtà più complesse e integrate in grado di generare valore per utenti e comunità.

L'obiettivo è duplice: da un lato consiste nell'**elaborare** linee guida e raccomandazioni strategiche per la creazione di un contesto regolatorio e operativo favorevole allo sviluppo di soluzioni innovative rispondenti ai trend urbani, economici e sociali, tecnologici emergenti; dall'altro, la terza fase dell'analisi si propone di **identificare** una serie di strumenti utili alla pianificazione e programmazione di servizi integrati, flessibili e condivisi ad alto contenuto di innovazione all'interno delle reti esistenti.

Per raggiungere questo risultato, saranno presi in considerazione per l'analisi di dettaglio sia report di sintesi e analisi di buone pratiche esistenti sia casi studio specifici guidati dalla classificazione delle innovazioni operata nelle fasi precedenti.

Saranno analizzati due livelli di governance, quello nazionale e quello locale/ urbano/ metropolitano, in modo da evidenziare sia gli elementi di quadro regolatorio e strategico che quelli di carattere più tattico e operativo.

L'analisi sarà condotta su scala nazionale, con l'obiettivo di coprire le differenti tipologie di ambiente urbano su cui impatta lo sviluppo di nuovi modelli di mobilità sostenibile, come emergerà dalla linea di attività precedente. La mappatura delle politiche adottate o in fase di adozione sia a livello nazionale che internazionale costituirà il quadro di conoscenza per lo sviluppo della terza linea di attività, nella quale l'analisi comparativa sarà volta all'individuazione di indicazioni di policy e all'identificazione di buone pratiche e strumenti innovativi utili per il contesto italiano.

L'attività si articola in **tre step successivi**:

3.1 Il primo passo, legato concettualmente allo step 2.3, consiste nell'**analisi comparativa delle policy esistenti in Europa con il contesto italiano**.

Descrizione:

Lo schema di indagine identificato allo step 2.3 sarà riproposto in questa fase per un gruppo



selezionato di stati rilevante per l'analisi, al fine di evidenziare le differenze e identificare i fattori qualificanti delle policy promosse, e valutarne la coerenza e l'adattabilità al contesto italiano. I risultati dell'attività confluiranno sia nel report di linee guida e buone pratiche previsto che nel database di buone pratiche e strumenti che fornirà un supporto documentale e di riferimenti operativi per la pianificazione della mobilità secondo i nuovi paradigmi identificati.

Perimetro territoriale: Italia e altri Paesi UE rilevanti

Metodologie: (c) analisi comparata dei quadri regolatori e di policy

3.2 Il secondo step è costituito dall'analisi comparativa delle policy esistenti nelle città europee con le realtà rilevanti a livello nazionale.

Descrizione:

Lo schema di indagine identificato allo step 2.4 sarà riproposto in questa fase per un gruppo selezionato di città (e relativi PUMS) rilevante per l'analisi, al fine di evidenziare le differenze e identificare i fattori qualificanti delle policy promosse, e valutarne la coerenza e l'adattabilità al contesto italiano. I risultati dell'attività confluiranno sia nel report di linee guida e buone pratiche previsto che nel database di buone pratiche e strumenti che fornirà un supporto documentale e di riferimenti operativi per la pianificazione della mobilità secondo i nuovi paradigmi identificati.

Perimetro territoriale: Italia e altri Paesi UE rilevanti

Metodologie: (c) analisi comparata dei quadri regolatori e di policy; (d) analisi di letteratura e studi tematici

3.3 A completamento dell'analisi, sarà elaborato un set organico di conclusioni e linee guida a supporto delle politiche e delle azioni di pianificazione e implementazione di approcci innovativi alla mobilità urbana.

Descrizione:

I risultati intermedi distillati dai vari step descritti in precedenza costituiranno la base per l'elaborazione di linee guida strategiche e operative per i differenti livelli di governance interessati, in modo da fornire un supporto completo alla corretta ed efficace integrazione delle innovazioni analizzate, nel contesto dinamico di una domanda di mobilità sempre più complessa.



Le linee guida verranno completate da una base informativa di buone pratiche e strumenti (e.g. linee guida tematiche, strumenti per l'autovalutazione, sistemi di supporto decisionale, etc.) che oltre a dare concretezza a concettualizzazioni e obiettivi possono essere utilizzate come elementi di confronto attivo e costruttivo nell'elaborazione di piani di mobilità innovativi.

Perimetro territoriale: Italia e altri Paesi UE rilevanti

Metodologie: (a) analisi, armonizzazione e confronto delle fonti e studi quantitativi esistenti; (b) ricostruzione del quadro quantitativo puntuale, dal particolare al generale; (c) analisi comparata dei quadri regolatori e di policy; (d) analisi di letteratura e studi tematici

Il primo risultato dell'attività è costituito dal rapporto seguente, i cui contenuti corrispondenti con la declinazione dell'attività saranno così strutturati:

Deliverable 3a – Confronti internazionali ed elaborazione di linee guida per il contesto italiano

3.1 Analisi comparativa delle policy esistenti in Europa con il contesto italiano

3.2 Analisi comparativa delle policy esistenti nelle città europee con le realtà rilevanti a livello nazionale

3.3 Conclusioni e linee guida

Il secondo risultato dell'attività consisterà nella rassegna di strumenti e buone pratiche funzionali alla pianificazione di strategie e misure per la mobilità urbana sostenibile nel contesto italiano che tengano conto delle dinamiche localizzative, socioeconomiche, ambientali e trasportistiche indagate nel corso dello studio:

Deliverable 3b – Libreria di buone pratiche e strumenti per la pianificazione della mobilità sostenibile e lo sviluppo di policy e misure innovative

Esempi di fonti bibliografiche e dati rilevanti:

- *Istat, Forme livelli e dinamiche dell'urbanizzazione in Italia (2017)*
- *Istat, Ambiente Urbano*
- *Eurostat, Urban audit indicators*
- *Samek Lodovici, M. et al., 2021, The impact of teleworking and digital work on workers and society, Publication for the committee on Employment and Social*



- Affairs, Policy Department for Economic, Scientific and Quality of Life Policies, European Parliament, Luxembourg*
- *Eurofound-ETF, 2022, Living, working and COVID-19 in the European Union and 10 EU neighbouring countries, Publications Office of the European Union, Luxembourg*
 - *EU DG MOVE, 2016, Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU*
 - *ART, 2022, Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali*
 - *Coppola, P.L. et al., 2022, Mobilità & Città. Verso una post-car city*
 - *Isfort, 2022, Rapporto sulla mobilità degli italiani*
 - *Kyoto Club, CNR, IIA, 2022, 5° apporto Mobilitaria*
 - *Mims, 2022, Verso un nuovo modello di mobilità urbana*
 - *Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, 2022, 6° Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility*
 - *Eltis, The Urban Mobility Observatory, City Database*
 - *Rupprecht Consult (editor), 2019, Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition*

2.4 I fattori di rischio

GREEN - Università Bocconi è consapevole di diversi rischi che possono influenzare sia la gestione del progetto sia l'implementazione tecnica, impedendo di raggiungere i risultati dello studio. L'avanzamento del progetto sarà costantemente monitorato e, laddove si riscontrino o si prevedano discrepanze tra i piani e l'avanzamento, saranno avviate azioni correttive. In particolare, il Project Manager effettuerà valutazioni periodiche del rischio, identificando i principali rischi del progetto e valutandone la probabilità e la natura delle conseguenze in caso di rischio.

Se il livello di rischio dovesse essere giudicato elevato, potrà essere necessario la pianificazione del progetto, in accordo con il committente.



Una serie di rischi del progetto è pre-identificata nella seguente matrice di gestione del rischio. Le decisioni sulla necessaria ripianificazione dei compiti dettagliati saranno prese dal Project Manager in stretta consultazione con il responsabile del progetto.

Sulla base degli obiettivi scientifici e tecnici del progetto, sono stati presi in considerazione i seguenti rischi.

Rischio	Mitigazione
Ritardi nel programma di lavoro (bassa probabilità)	A seconda della parte dello studio e del motivo del ritardo, il PM deve: <ul style="list-style-type: none"> - garantire l'apporto necessario al lavoro - garantire la migliore prioritizzazione possibile - assicurarsi che i membri del team responsabili mettano il necessario impegno nel lavoro - considerare una nuova pianificazione - considerare la riallocazione delle risorse
Mancanza o scarsa qualità dei dati (bassa probabilità)	Diversi metodi paralleli di raccolta dei dati: le fonti esistenti sono già state mappate in modo approfondito Il gruppo di lavoro effettuerà un'accurata estrazione dei dati per recuperarli
Scarsa informatività dei dati per via della contingenza pandemica (bassa probabilità)	Sforzi per la raccolta di dati storici (pre-crisi) e di dati post-crisi. Il gruppo di lavoro analizzerà i dati post-crisi congiuntamente con quelli pre-crisi per rilevare le tendenze di fondo, di reale impatto di lungo periodo, cercando di neutralizzare gli effetti congiunturali di breve periodo
Barriera linguistica (bassa probabilità)	Nelle analisi di benchmark, nel caso in cui le fonti nazionali siano disponibili nella sola lingua nazionale, ci si affiderà alla traduzione di esperti. Il gruppo di lavoro è in ogni caso dotato di competenze linguistiche sufficienti da poter comprendere le differenti lingue dei paesi europei le cui città potranno essere inserite nello studio.

Se, nel corso del progetto, dovesse rendersi necessaria la sostituzione di uno o più membri del gruppo di lavoro, tutti i cambiamenti saranno preventivamente comunicati e sarà richiesta l'approvazione del committente

La sostituzione di un membro del team può avvenire principalmente in 2 circostanze: eventi imprevisti che impediscono al membro di continuare a lavorare all'incarico; necessità di sostituire il membro a causa di esigenze tecniche del progetto. Nel primo caso, se necessario, il gruppo di lavoro verrà rinforzato a breve termine con più di una risorsa. In ogni caso, in entrambe le circostanze, al fine di prevenire la perdita di conoscenze e



garantire la continuità operativa, verrà assicurata una condivisione e un trasferimento continuo di conoscenze tra i membri del gruppo di lavoro con l'obiettivo di facilitare il passaggio di consegne e agevolare il processo di sostituzione.

La sostituzione avverrà tenendo conto dei requisiti minimi e del profilo dei professionisti offerti nella presente proposta. Nella scelta del nuovo membro del gruppo di lavoro ci si atterrà al seguente principio: capacità e competenze specifiche comparabili. La continuità e la qualità dei servizi è quindi assicurata.

2.5 Le esperienze pregresse

L'Università Bocconi sin dal 1995, anno di fondazione del CERTeT- Centro di Economia Regionale, Trasporti e Turismo poi confluito dalla fine del 2018 nel GREEN, si è occupata di analisi e ricerca nel settore della mobilità urbana attraverso sia attività di analisi e valutazioni per conto di numerosi committenti sia attraverso Osservatori dedicati.

Considerando solo le ricerche più recenti, ad esempio, nel corso del biennio 2015-2016 il GREEN con i suoi ricercatori ha partecipato per la Commissione Europea – DG MOVE alla ricerca *“Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU”*, nel quale ha analizzato gli impatti dei nuovi servizi tecnologici sul mercato della mobilità urbana.

Nello stesso periodo ha completato in collaborazione con ENEL Foundation lo studio *“I trend economici e le innovazioni attese nel settore dell'e-mobility e i riflessi sui servizi e sulle infrastrutture di distribuzione di elettricità”* i cui risultati sono stati valorizzati e integrati all'interno del lavoro di analisi e proposte per il Tavolo tecnico per la mobilità sostenibile coordinato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Nel 2017-2018 ha inoltre collaborato alla redazione del rapporto *“Fuelling Italy's future: How the transition to low-carbon mobility strengthens the economy”* per la European Climate Foundation, nell'ambito dello studio *“Lo sviluppo dell'e-mobility in Italia: impatti socioeconomici, nuovi modelli di consumo e proposte di strumenti di policy”*, condotto per Enel Foundation. Nel corso del 2019 il GREEN ha sviluppato per conto dell'associazione Motus-e lo studio *“Un modello di calcolo del total cost of ownership della mobilità elettrica privata e dei taxi”*. Nel periodo 2018-19 sono stati sviluppati due studi sul sistema ferroviario metropolitano di Torino e regionale della Valle d'Aosta per Trenitalia. Nel 2020 è stato completato per SEA- Aeroporti di Milano



il rapporto “Accessibilità ferroviaria a Malpensa, scenari al 2023, 2025 e 2028” e lo studio biennale per Enel Foundation dal titolo “Scenari e prospettive dell’elettrificazione del trasporto pubblico su strada. Un’analisi di benchmark fra differenti modelli gestionali e alternative di alimentazione”, mentre nel 2022 è stato predisposto il rapporto “Scenarios and perspectives of the electrification of local public transport. A socio-economical and environmental analysis on electric bus-fleet and its supply chain at a EU27+3 countries level” per Enel Foundation e lo studio “High speed rail as a strategic tool for achieving European transport policy goals: smart, integrated and sustainable mobility” per il Gruppo FS.

Dal 2021 le attività di analisi e ricerca della Bocconi sulla mobilità urbana sono state arricchite dal centro di ricerca MobiUs, Smart Mobility Lab nato dalla partnership tra SDA Bocconi School of Management e Atlantia e dedicato in modo specifico alle innovazioni tecnologiche e organizzative del settore, con un approccio user’s centric.

Le esperienze ultraventennali del GREEN sui temi della mobilità urbana per diversi committenti permettono di disporre non solo un approccio intermodale e integrato fra le diverse modalità di trasporto e in grado di tener conto delle innovazioni organizzative e tecnologiche, ma anche poter valorizzare una visione sistemica delle evoluzioni nel corso del tempo e di come queste abbiano inciso nelle dinamiche settoriali. Le banche dati a disposizione sono continuamente aggiornate oltreché per permettere di avere studi ed analisi coerenti con il contesto socio-economico in rapida evoluzione, ma anche grazie alla collaborazione con le Associazioni di settore (AGENS, ANAV e ASSTRA in particolare) che alimentano le attività didattiche a livello universitaria con testimonianze ed organizzazione di workshop, seminari e visite guidate presso le aziende (centrali operative e depositi).

2.6 I progetti PRIN

Università Bocconi conta sulle seguenti 22 esperienze pregresse su progetti PRIN

- Gradient flows, Optimal Transport and Metric Measure Structures - PRIN 2017
- Governance of/through big data: challenges for European Law - PRIN 2017
- Technological change, industry evolution and employment dynamics - PRIN 2017
- Experimenting with climate change: a behavioral approach to foster cooperation -



PRIN 2017

- Decision-Making in the Age of Emergencies. New Paradigms in Recognition and Protection of Rights - PRIN 2020
- Fin4Green - Finance for a Sustainable, Green and Resilient Society. Quantitative approaches for a robust assessment and management of risks related to sustainable investing - PRIN 2020
- The impact of the diffusion of algorithms on prices in online marketplaces: Efficiency or Collusion? - PRIN 2017
- Modelling effectiveness, cost-effectiveness and promoting health care value in the real world. The Motive project - PRIN 2017
- The Great Demographic Recession (GDR) - PRIN 2017
- Unfolding the SEcrets of LongEvity: Current Trends and future prospects (SELECT) - PRIN 2017
- Entrepreneurs As Scientists: When and How Start-ups Benefit from A Scientific Approach to Decision Making - PRIN 2017
- Origins and Transmission of Financial Market Risks- PRIN 2017
- Multiple Criteria Decision Analysis and Multiple Criteria Decision Theory - PRIN 2017
- Hi-Di NET Econometric Analysis of High Dimensional Models with Network Structures in Macroeconomics and Finance - PRIN 2017
- Nonlinear and uncertainty effects of macroeconomic policies - PRIN 2017
- New Protectionist Policies: Political Determinants and Economic Consequences - PRIN 2017
- Religious and Racial Discriminaiton Attitudes: Evidence from a Contemporary and a Historical Context - PRIN 2017
- Information, firms' performance and workers' careers - PRIN 2017
- Digitalization of tax administration between the fight against tax evasion and the protection of taxpayers' rights - PRIN 2020
- The Dark Side of the Money: Causes and Consequences of Organized Crime and Corruption - PRIN 2020
- Economic development in Italy from the Middle Ages to today: a regional perspective - PRIN 2020



- Persistent Slumps, Policy, and Heterogeneity - PRIN 2020

2.7 La verifica dei risultati

Il processo di verifica dei risultati avverrà attraverso le seguenti azioni:

- Durante tutto il progetto, il team di lavoro organizzerà incontri periodici con il committente, al fine di aggiornarlo sullo stato di avanzamento del progetto di ricerca e di presentare le principali evidenze tratte fino al momento. In tali occasioni si avrà la possibilità di verificare la coerenza dei lavori svolti in itinere in relazione agli obiettivi, di esprimere indirizzi specifici sulla prosecuzione delle attività e di affrontare approfondimenti tematici anche attraverso l'eventuale partecipazione di studiosi esterni
- Una volta redatta la bozza di ogni deliverable, questa verrà sottoposta a due verifiche: una verifica interna ed una verifica esterna.

La verifica interna verrà effettuata da parte del responsabile del progetto di ricerca. Le annotazioni da parte di questi dovranno essere incorporate nel documento, così da poter produrre la bozza di presentazione.

La bozza di presentazione, unitamente a documenti di corredo, potrà quindi essere inviata al committente. Su sua richiesta, e in ogni caso per i deliverable più critici, il gruppo di lavoro organizzerà uno specifico incontro illustrativo con il committente, finalizzato alla presentazione delle principali evidenze del progetto di ricerca e dei risultati ottenuti e presentati con il deliverable oggetto di verifica.

Il committente procederà quindi con la verifica esterna, che potrà scaturire in riscontri o richieste di revisione, necessari per la finalizzazione del deliverable.

I deliverable verranno rilasciati in via definitiva in accordo con il cronoprogramma, e comunque entro un mese dalla consegna finale o entro 2 settimane dalla ricezione dei riscontri da parte del committente a seguito di verifica esterna.

- Presentazione finale. A conclusione dei lavori, potrà essere organizzata una presentazione finale, alla quale far partecipare soggetti esterni al gruppo di lavoro ed al gruppo di indirizzo del committente, ad esempio coinvolgendo studiosi e/o esperti esterni e/o rappresentanze autorevoli delle istituzioni e degli enti interessati direttamente o indirettamente agli argomenti trattati dal progetto. La pubblicità delle ricerche svolte, oltre



che comprovare l'avvenuto svolgimento delle stesse, consente di raccogliere feedback utili per il loro ulteriore sviluppo e miglioramento.



**Università
Bocconi**

GREEN
Centro di ricerca sulla geografia,
le risorse naturali, l'energia,
l'ambiente e le reti

Proposta di ricerca
Mobilità urbana: innovazione tecnologica, mutamenti strutturali dell'offerta e dinamiche sociali
(CIG 9624646d20; CUP j59d16000240007)

3 Indicatori di output

Di seguito gli indicatori di output previsti

Output	Indicatore	Unità di misura	Fonte	Target
Progetto di ricerca	Rapporto di ricerca	Numero di deliverable	Approvazione del deliverable da parte del committente	3
Progetto di ricerca	Database Buone pratiche	Numero di database	Approvazione del database da parte del committente	1



4 Gruppo di lavoro

Responsabile del progetto di ricerca: Prof. Percoco Marco

Qualifica	Professore associato e Direttore centro di ricerca GREEN
Data di nascita	30/06/1976
CF	PRCMRC76H30C619A
Università	Bocconi
Dipartimento	Scienze Sociali e Politiche

Risorse umane coinvolte nell'attività di ricerca

Nome e cognome	Profilo e Ruolo	Titolo di studio	Esperienza pregressa	Impegno (gg)
Marco Percoco	Personale dipendente dell'Ateneo - Professore associato Responsabile del progetto di ricerca	Laurea in Economia Politica Dottorato di ricerca in Economia dei Trasporti	Professore di economia applicata presso l'Università Bocconi, ove è anche direttore del centro ricerche GREEN. Ha pubblicato più di 100 lavori a stampa in materia di economia dei trasporti. Negli anni recenti è stato membro del Nucleo Tecnico per il Coordinamento della Politica Economica (NTPE) della Presidenza del Consiglio dei Ministri, oltre che Vice-chairman of the Bureau of the UNECE Working Party on Public-Private Partnerships e membro della Commissione Ministeriale sul Cambiamento Climatico, le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili presso il MIMS. È stato consulente dell'OECD, della BEI, della WHO, delle Nazioni Unite, della World Bank, dell'IADB, del Governo di Etiopia, di molti ministeri e governi regionali. È stato anche membro del Nucleo per l'Attuazione della Regolazione dei Servizi Pubblici del CIPE (NARS)	45

			e del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NUVV) della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Svolge attività di consulenza economica in tema di regolazione e di valutazione dei progetti infrastrutturali e immobiliari per primari studi legali e aziende. • Esperienza nel settore: 23 anni	
Claudio Brenna	Personale non dipendente, collaboratore dell'Ateneo - Academic fellow Ricercatore senior Responsabile operativo del progetto di ricerca	Laurea in Discipline Economiche e Sociali	Economista dei trasporti, svolge la sua attività a cavallo tra l'accademia e la consulenza. È docente universitario di Economia e Politica dei Trasporti, nonché di Macroeconomia, Economia Regionale e di Analisi dei Dati. Si occupa da più di un decennio di trasporti, avendo maturato sia esperienze dirette in imprese ferroviarie, che come consulente sulle tematiche del trasporto pubblico locale e dell'organizzazione dei servizi di trasporto sia per imprese pubbliche e private che per enti pubblici. Esperto di analisi della domanda di trasporto, integrazione tariffaria e modale, nonché di riorganizzazione dei servizi di trasporto, si occupa anche di pianificazione strategica territoriale e della mobilità e di valutazione degli investimenti. • Esperienza nel settore: 15 anni	90
Oliviero Baccelli	Personale non dipendente, collaboratore dell'Ateneo - Academic fellow Ricercatore senior	Laurea in Economia Politica Master in Maritime Economics and Logistics	Direttore del Master Universitario in Economia e management dei Trasporti, delle Infrastrutture e delle Supply Chains (MEMIT) dell'Università Bocconi, Responsabile Area Trasporti del centro GREEN, Professore a contratto in 4 corsi sui temi di Economia e politica dei Trasporti e autore di oltre sessanta pubblicazioni nel settore della pianificazione e gestione del trasporto passeggeri e merci. Lecturer alla TU Berlin al EMBA - Master in Sustainable Mobility Management. Dal 2018 membro del Comitato Direttivo della SIET (Società Italiana degli Economisti dei Trasporti), dal 2020 membro della Commissione di Valutazione dei progetti Reinventing Cities su indicazione del Comune di Milano e Fondazione Rockefeller. Dal 2021 membro del Comitato Scientifico di Mobius, lo Smart Mobility Lab nato dalla partnership tra SDA Bocconi School of Management e Atlantia. Su indicazione del Comune di Milano dal 2017 è membro indipendente del CdA di ATM Spa. Si occupa da oltre venti anni di attività di ricerca e advisory sui temi di pianificazione e sviluppo del TPL, di partecipazione a comitati	45

			scientifici di indirizzo del TPL e di membro di Commissioni di Gara per l'assegnazione dei servizi di TPL, su indicazioni della Regione Lombardia (2010-2012), • Esperienza nel settore: 25 anni	
Gabriele Grea	Personale non dipendente, collaboratore dell'Ateneo - Academic fellow Ricercatore senior	Laurea in Economia Politica	Ricercatore in economia dei trasporti e del territorio, la sua attività riguarda i temi della mobilità sostenibile, lo sviluppo territoriale e le infrastrutture. È coinvolto in progetti nazionali e internazionali nel campo della mobilità urbana, delle politiche energetiche e delle ICT applicate ai trasporti. Docente di Economia e Gestione della Mobilità Urbana e di Smart City, mobilità intelligente e sostenibile all'Università Bocconi nell'ambito del master in Economia e Management delle infrastrutture e trasporti (Memit). Docente di Business modelling for sustainable mobility presso la Technische Universität Berlin, MBA in Sustainable Mobility Management. • Esperienza nel settore: 20 anni	99
Giorgio Musto	Personale non dipendente, collaboratore dell'Ateneo - Ricercatore Ricercatore junior	Laurea in Economic and Social Sciences	Economista, è assistente di ricerca presso il centro GREEN Bocconi, dove si occupa di mobilità sostenibile e valutazione delle politiche ambientali. È stato assistente di ricerca presso la Princeton University ed ha effettuato esperienze presso la Banca Europea per gli Investimenti e la Direzione Generale per gli Affari Economici della Commissione Europea. • Esperienza nel settore: 2 anni	108

CV in allegato

5 Il budget

Si prevede il budget come di seguito

Voce di costo	Budget previsto
Ricercatori e tecnici assunti con contratti di dipendenza o forme equivalenti o ricercatori/tecnici affiliati all'interno della sede in cui vengono realizzate le attività progettuali	65.178 €
Servizi di consulenza e di servizi equivalenti utilizzati esclusivamente ai fini dell'attività di ricerca	-
Diffusione ed il trasferimento dei risultati del progetto	-
Acquisto di materiali di consumo funzionali al progetto di ricerca	-
Missioni rientranti nelle attività oggetto della presente ricerca e spese di trasferta	4.500 €
Spese generali	9.777 €
TOTALE	79.455 €



6 Il cronoprogramma

Le attività sono previste come di seguito, in accordo alla descrizione di cui al paragrafo 2.3

- **Attività 1 – Analisi di contesto, confronto tra la realtà italiana e i principali ambiti internazionali**

1.1 Caratteristiche e dinamiche evolutive dell'ambiente urbano

1.2 L'impatto dei cambiamenti nella propensione al lavoro agile sull'ambiente urbano e la mobilità

1.3 L'evoluzione dell'offerta di mobilità, innovazione tecnologica e impatti attesi

Deliverable 1 – Analisi di contesto, confronto tra la realtà italiana e i principali ambiti internazionali

- **Attività 2 – Analisi di dettaglio sul contesto italiano: domanda, offerta di servizi di mobilità urbana, policies per la mobilità urbana sostenibile**

2.1 Analisi di dati quantitativi esistenti relativi a domanda e offerta di mobilità sostenibile

2.2 Rassegna e classificazione di PUMS casi studio

2.3 Analisi del quadro regolatorio e di policy a livello nazionale

2.4 Analisi di policy e misure a livello urbano e metropolitano

Deliverable 2 – Analisi di dettaglio sul contesto italiano: domanda, offerta di servizi di mobilità urbana, policies per la mobilità urbana sostenibile

- **Attività 3 – Confronti internazionali ed elaborazione di linee guida per il contesto italiano**

3.1 Analisi comparativa delle policy esistenti in Europa con il contesto italiano

3.2 Analisi comparativa delle policy esistenti nelle città europee con le realtà rilevanti a livello nazionale

3.3 Conclusioni e linee guida

Deliverable 3a – Confronti internazionali ed elaborazione di linee guida per il contesto italiano



Deliverable 3b – Libreria di buone pratiche e strumenti per la pianificazione della mobilità sostenibile e lo sviluppo di policy e misure innovative

A seguire il GANNT delle attività:

	Mese 1	Mese 2	Mese 3	Mese 4	Mese 5	Mese 6
Attività 1	█					
Task 1.1	█					
Task 1.2	█					
Task 1.3	█					
Deliverable 1			D1			
Attività 2		█				
Task 2.1		█				
Task 2.2		█				
Task 2.3			█			
Task 2.4			█			
Deliverable 2					D2	
Attività 3				█		
Task 3.1				█		
Task 3.2				█		
Task 3.3					█	
Deliverable 3a						D3a
Deliverable 3b						D3b

I deliverable verranno rilasciati in via definitiva a seguito di verifica interna ed esterna, e comunque entro un mese dalla consegna finale o entro 2 settimane dalla ricezione dei riscontri finali da parte del committente.





Presidenza del Consiglio dei ministri

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI REGIONALI E
LE AUTONOMIE
Ufficio I

*Servizio per la modernizzazione istituzionale e
organizzativa del sistema delle autonomie*

Università Commerciale “Luigi Bocconi”
Via Sarfatti, 25
20136 Milano
bocconi@unibocconi.legalmail.it

c.a. Prof. Marco Percoco
marco.percoco@unibocconi.it

Oggetto: PON “Governance e Capacità Istituzionale” 2014 – 2020

Progetto “REOPEN SPL” – CUP J59D16000240007

**Procedura comparativa per l’affidamento sottosoglia di un progetto di ricerca dal titolo
“Mobilità urbana: innovazione tecnologica, mutamenti strutturali dell’offerta e dinamiche
sociali” (CIG 9624646D20)**

**Comunicazione aggiudicazione ex art. 76, comma 5, lett. a e richiesta di rilascio garanzia
definitiva o ribasso dell’offerta ex art. 103, decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.**

Con riferimento all’affidamento in oggetto, si comunica che l’offerta presentata da codesta Università è stata ritenuta congrua rispetto alle esigenze manifestate dallo scrivente Dipartimento e che, pertanto, si può addivenire alla stipula della Convenzione.

Come previsto dalla determina di aggiudicazione rep. 348 del 20 marzo 2023, codesta Università deve produrre la garanzia definitiva ai sensi e per gli effetti dell’articolo 103 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, ovvero migliorare la propria offerta, con un ribasso almeno dell’1% dell’importo contrattuale, al fine di ottenere l’esonero dalla presentazione della predetta garanzia. In tale ultima ipotesi, sarà sufficiente inoltrare una nota di riscontro alla presente comunicazione con l’autorizzazione al ribasso dell’offerta presentata nei termini suddetti.

Si chiede di riscontrare la presente con ogni consentita urgenza mediante comunicazione all’indirizzo PEC affariregionali@pec.governo.it, allegando altresì dichiarazione relativa alla tracciabilità dei flussi finanziari ex. art 3 Legge 10 agosto 2010, n. 136 e il patto di integrità, entrambi compilati secondo gli schemi allegati alla presente comunicazione.

Il RUP
Dott. Claudio Lavagnini



Firmato digitalmente da LAVAGNINI CLAUDIO
C=IT
O=PRESIDENZA CONSIGLIO DEI MINISTRI

Spett.le
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per gli affari regionali e
le autonomie
Ufficio I
Servizio per la modernizzazione
istituzionale e organizzativa del
sistema delle autonomie

**Oggetto: PON "Governance e Capacità Istituzionale" 2014 –2020 Progetto "RE OPEN SPL"–
CUPJ59D16000240007 Procedura comparativa per l'affidamento sottosoglia di un
progetto di ricerca dal titolo " Mobilità urbana: innovazione tecnologica, mutamenti
strutturali dell'offerta e dinamiche sociali"(CIG9624646D20)**

Con riferimento all'affidamento in oggetto, si autorizza il ribasso dell'offerta economica
presentata per una percentuale pari all'1% (uno per cento).

Milano li, 31-03-2023



Prof. Marco Percoco

GREEN, Director

Centre for Geography, Resources, Environment, Energy and Networks
Università Bocconi

Prospetto budget per la realizzazione del progetto di ricerca

(comprensivo di ribasso dell'1% dell'offerta ex art. 103, comma 1, decreto legislativo 18 aprile 2016, n.50)

Voce di costo	Budget previsto
Ricercatori e tecnici assunti con contratti di dipendenza o forme equivalenti o ricercatori/tecnici affiliati all'interno della sede in cui vengono realizzate le attività progettuali	64.526,22 €
Servizi di consulenza e di servizi equivalenti utilizzati esclusivamente ai fini dell'attività di ricerca	-
Diffusione ed il trasferimento dei risultati del progetto	-
Acquisto di materiali di consumo funzionali al progetto di ricerca	-
Missioni rientranti nelle attività oggetto della presente ricerca e spese di trasferta	4.455,00 €
Spese generali	9.679,23 €
TOTALE	78.660,45 €