

CONVENZIONE

**RELATIVA AL FINANZIAMENTO CONCESSO DAL DIPARTIMENTO PER LA
TRASFORMAZIONE DIGITALE PER IL PROGETTO “MAAS4VENETO”- CUP:
H11C23001050006 - AVVISO PUBBLICO PER LA PRESENTAZIONE DI PROPOSTE
D’INTERVENTO A VALERE SUL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA -
MISSIONE 1 - COMPONENTE 1, SUB-INVESTIMENTO 1.4.6. “MOBILITY AS A SERVICE
FOR ITALY” - MAAS4ITALY - 7 TERRITORI FINANZIATO DALL’UNIONE EUROPEA -
NextGenerationEU**

VISTO

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

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

- x) Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 23 febbraio 2023, recante "Modifiche alla tabella A allegata al decreto 6 agosto 2021, recante «Assegnazione delle risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e ripartizione di traguardi e obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione».
- y) Articolo 1, comma 1042, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 ai sensi del quale con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le procedure amministrativo-contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037.
- z) Articolo 1, comma 1043, secondo periodo della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del Next Generation EU, il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico.
- aa) Articolo 1, comma 1044 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità di rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativi a ciascun progetto, da rendere disponibili in formato elaborabile, con particolare riferimento ai costi programmati, agli obiettivi perseguiti, alla spesa sostenuta alle ricadute sui territori che ne beneficiano, ai soggetti attuatori, ai tempi di realizzazione previsti ed effettivi, agli indicatori di realizzazione e di risultato, nonché a ogni altro elemento utile per l'analisi e la valutazione degli interventi.
- bb) Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali".
- cc) Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 settembre 2021 che definisce le modalità, le tempistiche e gli strumenti per la rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativa a ciascun progetto finanziato nell'ambito del PNRR, nonché dei milestone e target degli investimenti e delle riforme e di tutti gli ulteriori elementi informativi previsti nel Piano necessari per la rendicontazione alla Commissione Europea.
- dd) Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 ottobre 2021 che definisce procedure amministrativo contabili in ordine alla gestione del Fondo di rotazione, al flusso degli accreditati, alle richieste di pagamento, alle modalità di rendicontazione per l'attuazione dell'iniziativa Next Generation EU Italia.
- ee) Decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173 "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", convertito, con modificazioni, in legge 16 dicembre 2022, n. 204.
- ff) Legge 30 dicembre 2023, n. 213 recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026";
- gg) Circolare del 14 ottobre 2021, n. 21 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR, recante "Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR".
- hh) Circolare del 29 ottobre 2021, n. 25 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR recante "Rilevazione periodica avvisi, bandi e altre procedure di attivazione degli investimenti".
- ii) Circolare del Ministero dell'economia e delle finanze 14 dicembre 2021, n. 31, avente ad oggetto "Rendicontazione PNRR al 31.12.2021 - Trasmissione dichiarazione di gestione e check-list relativa a milestone e target".
- jj) Circolare del 30 dicembre 2021, n. 32 del Ministero dell'economia e delle finanze -

- Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR recante “Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all’ambiente”.
- kk) Circolare del 31 dicembre 2021, n. 33 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) recante “Nota di chiarimento sulla Circolare del 14 ottobre 2021, n. 21 - Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR – Addizionalità, finanziamento complementare e obbligo di assenza del c.d. doppio finanziamento”.
- ll) Circolare del 18 gennaio 2022, n. 4 del Ministero dell’economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Servizio centrale per il PNRR recante “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - art. 1 comma 1 del decreto-legge n. 80 del 2021- indicazioni attuative”.
- mm) Circolare del 24 gennaio 2022, n. 6 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato – recante “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Servizi di assistenza tecnica per le Amministrazioni titolari di interventi e soggetti attuatori del PNRR”.
- nn) Circolare del 10 febbraio 2022, n. 9 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato – recante “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Trasmissione delle Istruzioni tecniche per la redazione dei sistemi di gestione e controllo delle amministrazioni centrali titolari di interventi del PNRR”.
- oo) Circolare del 29 aprile 2022, n. 21 del Ministero dell’Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante “Chiarimenti in relazione al riferimento alla disciplina nazionale in materia di contratti pubblici richiamata nei dispositivi attuativi relativi agli interventi PNRR e PNC”.
- pp) Circolare del 21 giugno 2022, n. 27 del Ministero dell’Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Monitoraggio delle misure del PNRR”.
- qq) Circolare del 4 luglio 2022, n. 28 del Ministero dell’Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante “Controllo di regolarità amministrativa e contabile dei rendiconti di contabilità ordinaria e di contabilità speciale. Controllo di regolarità amministrativa e contabile sugli atti di gestione delle risorse del PNRR - prime indicazioni operative”.
- rr) Circolare del 26 luglio 2022, n. 29 del Ministero dell’Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - recante “Modalità di erogazione delle risorse PNRR”.
- ss) Circolare dell’11 agosto 2022 n. 30 del Ministero dell’economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato recante: “Circolare delle procedure di controllo e rendicontazione delle misure del PNRR”.
- tt) Circolare del 13 ottobre 2022 n. 33 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Aggiornamento Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all’ambiente (cd. DNSH)”.
- uu) Circolare del 17 ottobre 2022, n. 34 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Linee guida metodologiche per la rendicontazione degli indicatori comuni per il Piano nazionale di ripresa e resilienza”.
- vv) Circolare del 2 gennaio 2023, n. 1 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Controllo preventivo di regolarità amministrativa e contabile di cui al decreto legislativo 30 giugno 2011, n. 123. Precisazioni relative anche al controllo degli atti di gestione delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”.
- ww) Circolare del 13 marzo 2023, n. 10 della Ragioneria Generale dello Stato recante “Interventi PNRR. Ulteriori indicazioni operative per il controllo preventivo e il controllo dei rendiconti delle Contabilità Speciali PNRR aperte presso la Tesoreria dello Stato”.

- xx) Circolare del 22 marzo 2023 n. 11 della Ragioneria Generale dello Stato recante: “Registro Integrato dei Controlli PNRR - Sezione controlli milestone e target”.
- yy) Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 14 aprile 2023 n. 16 recante “Integrazione delle Linee Guida per lo svolgimento delle attività di controllo e rendicontazione delle Misure PNRR di competenza delle Amministrazioni centrali e dei Soggetti Attuatori”;
- zz) Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 15 settembre 2023 n. 27 recante “Integrazione delle Linee Guida per lo svolgimento delle attività di controllo e rendicontazione delle Misure PNRR di competenza delle Amministrazioni centrali e dei Soggetti Attuatori. Adozione dell’Appendice tematica Rilevazione delle titolarità effettive ex art. 22 par. 2 lett. d) Reg. (UE) 2021/241 e comunicazione alla UIF di operazioni sospette da parte della Pubblica amministrazione ex art. 10, d.lgs. 231/2007”;
- aaa) Circolare della Ragioneria Generale dello Stato del 22 dicembre 2023 n. 35 recante “Strategia generale antifrode per l’attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - versione 2.0”;
- bbb) “Linee guida per i Soggetti Attuatori della Misura 1.4.6. “Mobility As A Service for Italy” Missione 1 – Componente 1 del PNRR Finanziato dall’Unione europea - NEXTGENERATIONEU”, approvate con Decreto del Coordinatore dell’Unità di Missione n. 9/2022-PNRR del 29/12/2022.
- ccc) Strategia generale Antifrode per l’attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Settembre 2022) elaborata dalla Ragioneria Generale dello Stato.
- ddd) Manuale di attuazione della Politica antifrode - all. 36 del Sistema di gestione e controllo dell’Unità di Missione PNRR - approvato con decreto del Coordinatore il 12 agosto 2022.
- eee) Circolare del 15 giugno 2022, n. 1 dell’Unità di Missione PNRR recante “Politica per il contrasto alle frodi e alla corruzione e per prevenire i rischi di conflitti di interesse e di doppio finanziamento”.
- fff) Circolare del 23 settembre 2022, n. 2 dell’Unità di Missione PNRR recante” Tutela della sana gestione finanziaria –Indicazioni ai fini dell’attuazione degli interventi”.
- ggg) Circolare del 28 dicembre 2022, n. 3 dell’Unità di Missione PNRR recante “Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR”.
- hhh) Circolare n. 4 del 28 dicembre 2022 dell’Unità di Missione “Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR”.
- iii) Circolare n. 5 del 18 ottobre 2023 dell’Unità di Missione “Ulteriori indicazioni ai fini della rilevazione dei titolari effettivi”.
- jjj) Circolare dell’Unità di Missione n. 6 dell’11 dicembre 2023 “Prossime scadenze per la valorizzazione degli Indicatori per il monitoraggio e la valutazione del PNRR da parte dei Soggetti Attuatori”.
- kkk) Decreto-legge n. 36 del 30 aprile 2022, convertito con modificazioni dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, recante “Ulteriori misure urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)”.
- lll) Decreto-legge n. 13 del 24 febbraio 2023 recante “Disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l’attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune” convertito, con modificazioni, dalla legge n. 41 del 21 aprile 2023.
- mmm) Regolamento (CE) 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70;
- nnn) Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio

dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale.

- ooo) Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale» e in particolare l'articolo 41, comma 1, che modifica l'art.11 della legge 16 gennaio 2003, n.3, istitutiva del CUP, prevedendo che “Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti d'investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso”.
- ppp) Legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante “Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione” e, in particolare, l'articolo 11, comma 2-bis, ai sensi del quale “Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso.
- qqq) Delibera del CIPE n. 63 del 26 novembre 2020 che introduce la normativa attuativa della riforma del CUP.
- rrr) Articolo 25, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito con modificazioni dalla L. 23 giugno 2014, n. 89, che, al fine di assicurare l'effettiva tracciabilità dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni prevede l'apposizione del codice identificativo di gara (CIG) e del Codice unico di Progetto (CUP) nelle fatture elettroniche ricevute.
- sss) Regolamento generale UE sulla protezione dei dati 2016/679 del Parlamento europeo del Consiglio del 27 aprile 2016 e ss.mm.ii.
- ttt) Decreto del Segretario Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri 9 luglio 2014 "Procedura di segnalazione di illeciti o di irregolarità'. disciplina della tutela del dipendente pubblico che segnala illeciti" (c.d. whistleblower).
- uuu) Codice di comportamento e di tutela della dignità e dell'etica dei dirigenti e dei dipendenti della Presidenza del Consiglio dei Ministri 16 settembre 2014.
- vvv) Accordo di collaborazione ex art. 15 legge 7 agosto 1990, n. 241, sottoscritto tra il Dipartimento per la trasformazione digitale e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 11 novembre 2021, che concerne la collaborazione delle Parti ai seguenti fini:
- definizione e articolazione delle specifiche tecniche dei contenuti delle proposte progettuali previste dai dispositivi di attuazione del Sub-investimento 1.4.6;
 - collaborazione nella definizione del dettaglio dei criteri di selezione degli interventi;
 - collaborazione nelle attività di valutazione e selezione delle proposte progettuali;
 - collaborazione nell'indirizzo, nella sorveglianza e nel seguito delle sperimentazioni;
 - collaborazione nella gestione e monitoraggio delle sperimentazioni;
 - collaborazione nella valutazione delle sperimentazioni e nel trarre conseguenze per eventuali aggiornamenti normativi;
 - collaborazione nel definire le azioni attuative e di riforma normativa, necessarie alla corretta, efficace e tempestiva attuazione del Sub-investimento 1.4.6.

VISTO ALTRESI'

- a) il decreto n. 58/2023-PNRR del 12 aprile 2023 del Capo del Dipartimento della trasformazione digitale di approvazione dell'Avviso pubblico per la presentazione di Proposte di intervento a valere su PNRR -MISSIONE 1 - COMPONENTE 1 Sub-investimento 1.4.6. “Mobility As A

Service for Italy” - MAAS4ITALY - 7 TERRITORI", pubblicato il 14 aprile 2023 sul sito <https://innovazione.gov.it>;

- b) la ricezione delle proposte progettuali (Scheda Progetto) complete della strategia e degli obiettivi di intervento, delle informazioni identificative al momento disponibili, delle informazioni anagrafiche inerenti al Soggetto attuatore, dei budget previsionali e relative tipologie di costi previsti, dei risultati attesi, e dei relativi tempi di realizzazione, nonché del cronoprogramma di attuazione e spesa dei singoli progetti;
- c) il decreto n. 140/2023-PNRR del 12 settembre 2023 di approvazione della graduatoria provvisoria relativa ai soggetti attuatori ammessi al finanziamento a valere sul predetto Avviso, pubblicato il 13 settembre 2023 sul sito del Dipartimento;
- d) Il decreto n. 150/2023 - PNRR del 28 settembre 2023 di approvazione della graduatoria definitiva relativa al predetto Avviso con il quale la Regione Veneto, Soggetto Attuatore del Progetto “MAAS4VENETO”, è stato ammesso al finanziamento a valere sull’Avviso predetto, pubblicato il 28 settembre 2023 sul sito del Dipartimento;
- e) la nota prot. n. DTD_PNRR-0003300-P-02/10/2023 di trasmissione degli atti della procedura al Comitato tecnico di cui all’Accordo DTD - MIT, per gli adempimenti previsti dall’art. 10, comma 10, dell’Avviso pubblico;
- f) il percorso negoziale avviato ai sensi del citato art. 10, comma 10, dell’Avviso pubblico tra il Comitato Tecnico di cui all’Accordo DTD-MIT e i Soggetti ammessi al finanziamento, volto all’introduzione di eventuali contenuti ed elementi migliorativi delle proposte selezionate, sulla scorta di quanto indicato dalla Commissione di valutazione, non comportanti modifiche sostanziali o di elementi che sono stati oggetto di attribuzione di punteggi;
- g) il verbale del Comitato Tecnico del 18 dicembre 2023 con il quale si comunica l’approvazione, ai sensi dell’art. 3, comma 8, lett. i) dell’Accordo DTD-MIT, del Piano Operativo della Regione Veneto, per un importo totale pari ad euro 2.300.000,00 (duemilionitrecentomila/00) per il progetto "MaaS4Veneto";
- h) la nota del Responsabile del procedimento del 21 dicembre 2023 con la quale si richiede alla Regione Veneto la trasmissione della versione definitiva del Piano Operativo ai sensi dell’art. 11 dell’Avviso;
- i) la nota trasmessa formalmente a mezzo pec il 21 dicembre 2023 con cui la Regione Veneto ha inoltrato il Piano Operativo del Progetto “MaaS4Veneto”, relativo all’Avviso pubblico “MAAS4ITALY - 7 TERRITORI”, a valere sulla Misura 1.4, sub-investimento 1.4.6. - Mobility as a Service for Italy della Missione 1 – Componente 1 del PNRR;
- l) il decreto n. 3/2024- PNRR dell’11 gennaio 2024 del Capo del Dipartimento per la trasformazione digitale dott. Angelo Borrelli, con cui è stata delegata alla firma della Convenzione la dott.ssa Cecilia Rosica, Coordinatore dell’Unità di Missione del Dipartimento per la trasformazione digitale;

CONSIDERATA

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

TUTTO CIO' PREMESSO E RITENUTO

TRA

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

E

la **Regione Veneto** (di seguito Soggetto Attuatore) con sede in Venezia, Calle Priuli 99, C.F. 80007580279, in persona dell'Ing. Marco d'Elia, Direttore della Direzione Infrastrutture e Trasporti, in qualità di legale rappresentate, giusti poteri di firma con deliberazione di Giunta Regionale n. 1442 del 27 novembre 2023;

nel prosieguo indicati anche come "Parti",

SI CONVIENE QUANTO SEGUE

Art. 1

Oggetto

1. La presente Convenzione disciplina i rapporti tra le Parti per la realizzazione del progetto "MaaS4Veneto", nell'ambito della realizzazione degli obiettivi previsti dalla Misura 1.4.6 della Missione 1 - Componente 1 del PNRR.
2. La presente Convenzione definisce inoltre gli obblighi delle Parti, le procedure di rendicontazione e pagamento.

Art. 2

Durata del progetto

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

Art. 3 **Obblighi del soggetto attuatore**

1. Il Soggetto Attuatore è obbligato a:
 - a) assicurare il rispetto di tutte le disposizioni previste dalla normativa comunitaria e nazionale, con particolare riferimento a quanto previsto dal Regolamento (UE) 2021/241 e dal decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021, come modificato dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;
 - b) assicurare l'adozione di misure adeguate volte a rispettare il principio di sana gestione finanziaria secondo quanto disciplinato nel Regolamento finanziario (UE, Euratom) 2018/1046 e nell'art.22 del Regolamento (UE) 2021/241, in particolare in materia di prevenzione dei conflitti di interessi, delle frodi, della corruzione e di raccolta dei dati sul titolare effettivo e di recupero e restituzione dei fondi che sono stati indebitamente assegnati;
 - c) rispettare il principio di non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali, ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852;
 - d) rispettare gli ulteriori principi trasversali previsti dal PNRR quali, tra l'altro, il principio del contributo all'obiettivo climatico e digitale (c.d. tagging), ove previsto, e l'obbligo di protezione e valorizzazione dei giovani;
 - e) rispettare il principio di parità di genere in relazione agli articoli 2, 3, paragrafo 3, del TUE, 8, 10, 19 e 157 del TFUE, e 21 e 23 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea;
 - f) adottare proprie procedure interne, assicurando la conformità ai regolamenti europei e a quanto indicato dal Dipartimento;
 - g) dare piena attuazione al progetto così come illustrato nella scheda progetto, garantendo l'avvio tempestivo delle attività progettuali per non incorrere in ritardi attuativi e concludere il progetto nella forma, nei modi e nei tempi previsti, nel rispetto della tempistica prevista dal relativo cronoprogramma di progetto e di sottoporre al Dipartimento le eventuali modifiche al progetto;
 - h) individuare eventuali fattori che possano determinare ritardi che incidano in maniera considerevole sulla tempistica attuativa e di spesa, definita nel cronoprogramma, relazionando al Dipartimento sugli stessi;
 - i) garantire, nel caso in cui si faccia ricorso alle procedure di appalto, il rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente;
 - j) garantire il rispetto delle disposizioni delle norme in materia di aiuti di stato ove applicabile;
 - k) rispettare, in caso di ricorso diretto ad esperti esterni all'Amministrazione, la conformità alla pertinente disciplina comunitaria e nazionale, nonché alle eventuali specifiche circolari/disciplinari che potranno essere adottati dall'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;
 - l) adottare il sistema informativo indicato dal Dipartimento finalizzato a raccogliere, registrare e archiviare in formato elettronico i dati per ciascuna operazione necessari per la sorveglianza, la valutazione, la gestione finanziaria, la verifica e l'audit, tenendo conto delle indicazioni che verranno fornite dall'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;
 - m) riportare sul sistema informativo indicato dal Dipartimento i dati e la documentazione utile all'esecuzione dei controlli preliminari di conformità normativa sulle procedure di aggiudicazione da parte dall'Unità di Missione del Dipartimento, sulla base delle indicazioni fornite da quest'ultima;
 - n) garantire la correttezza, l'affidabilità e la congruenza dei dati di monitoraggio finanziario, fisico e procedurale, e di quelli che comprovano il conseguimento degli obiettivi dell'intervento e assicurarne l'inserimento nel sistema informativo e gestionale indicato dal Dipartimento nel rispetto delle indicazioni che saranno fornite dall'Ispettorato generale per il

- PNRR (IGPNRR) e/o dall'Unità di Missione del Dipartimento;
- o) fornire tutte le informazioni richieste relativamente alle procedure e alle verifiche in relazione alle spese rendicontate conformemente alle procedure e secondo le indicazioni fornite dall'Unità di Missione del Dipartimento;
 - p) garantire la conservazione della documentazione progettuale nel rispetto di quanto previsto all'art. 9 punto 4 del decreto legge 77 del 31 maggio 2021, che, nelle diverse fasi di controllo e verifica previste dal sistema di gestione e controllo del PNRR, dovranno essere messi prontamente a disposizione su richiesta dell'Amministrazione centrale titolare di intervento PNRR, dell'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR), dell'Unità di Audit, e delle competenti Autorità giudiziarie nazionali e autorizzare la Commissione, l'OLAF, la Corte dei conti e l'EPPO a esercitare i diritti di cui all'articolo 129, paragrafo 1, del regolamento finanziario;
 - q) facilitare le verifiche dell'Unità di Missione del Dipartimento, dell'Unità di Audit, e di altri organismi autorizzati, che verranno effettuate anche attraverso controlli in loco presso i Soggetti Attuatori pubblici delle azioni fino a cinque anni a decorrere dal 31 dicembre dell'anno in cui è effettuato l'ultimo pagamento;
 - r) inoltrare le richieste di pagamento all'Unità di Missione del Dipartimento con allegata la rendicontazione dettagliata delle spese e dei valori realizzati in riferimento agli indicatori associati al progetto nel periodo di riferimento per il contributo al perseguimento dei target associati alla misura PNRR di riferimento;
 - s) assicurare, in materia di costi per il personale, il rispetto delle disposizioni di cui all'Art. 1 del Decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, coordinato con la legge di conversione 6 agosto 2021, n. 113, recante: «Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia»;
 - t) partecipare, ove richiesto, alle riunioni convocate dal Dipartimento e/o dal Comitato di attuazione previsto dall'Accordo tra il Dipartimento e il MIT;
 - u) garantire, anche attraverso la trasmissione di relazioni periodiche sullo stato di avanzamento del progetto, che l'Unità di Missione del Dipartimento riceva tutte le informazioni necessarie, relative alle linee di attività per la trasmissione trimestrale delle informazioni sullo stato di attuazione degli interventi e sugli obiettivi conseguiti, nonché gli eventuali scostamenti rispetto al cronoprogramma di cui all'articolo 8 del Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021;
 - v) contribuire al raggiungimento obiettivi iniziali, intermedi e finali associati alla Misura 1.4.6 del PNRR, assicurare il rispetto delle scadenze intermedie di cui all'art. 7 dell'Avviso e fornire, su richiesta dell'Unità di Missione del Dipartimento, le informazioni necessarie per la predisposizione di tutta la documentazione pertinente finalizzata a comprovare il conseguimento obiettivi iniziali, intermedi e finali di pertinenza inerenti l'attuazione dei progetti;
 - w) garantire il rispetto degli obblighi in materia di comunicazione e informazione previsti dall'art. 34 del Regolamento (UE) 2021/241 indicando nella documentazione progettuale che il progetto è finanziato nell'ambito del PNRR, con esplicito riferimento al finanziamento da parte dell'Unione europea e all'iniziativa Next Generation EU (utilizzando la frase "finanziato dall'Unione europea – Next Generation EU"), riportando nella documentazione progettuale l'emblema dell'Unione europea;
 - x) garantire una tempestiva diretta informazione agli organi preposti, tenendo informata l'Unità di missione del Dipartimento sull'avvio e l'andamento di eventuali procedimenti di carattere giudiziario, civile, penale o amministrativo che dovessero interessare le operazioni oggetto del progetto e comunicare le irregolarità o le frodi riscontrate a seguito delle verifiche di

- competenza e adottare le misure necessarie, in linea con quanto previsto dall'art. 22 del Regolamento (UE) 2021/2041;
- y) assicurare, nei casi in cui per lo svolgimento delle attività previste si avvalga di propri fornitori – ferma restando la propria esclusiva responsabilità circa l'operato dei fornitori medesimi, l'osservanza, nelle relative procedure di affidamento, delle norme nazionali ed unionali in materia di appalti pubblici e di ogni altra normativa o regolamentazione prescrittiva pertinente;
 - z) rispettare, nel caso di utilizzo delle opzioni di costo semplificato che comportino l'adozione preventiva di una metodologia dei costi, quanto indicato nella relativa metodologia, previa approvazione da parte dell'Amministrazione responsabile;
 - aa) garantire l'utilizzo di un conto corrente dedicato necessario per l'erogazione dei pagamenti e l'adozione di un'apposita codificazione contabile e informatizzata per tutte le transazioni relative al progetto per assicurare la tracciabilità dell'utilizzo delle risorse del PNRR;
 - bb) indicare il CUP su tutti gli atti amministrativo/contabili;
2. Con riferimento all'obbligo di cui alla lett. j) di cui al precedente comma 1, fermo restando l'obbligo di assicurare ad ogni livello dell'attuazione del progetto il rispetto delle norme applicabili in materia di aiuti di stato, nel caso del contributo concesso per la digitalizzazione delle Aziende di TPL di cui all'art. 7 comma 1 lett. b) dell'Avviso, il Soggetto Attuatore:
- a) verifica che il contributo concesso non determini il caso di una sovracompensazione, ovvero che nel contratto di servizio non vengano considerati gli ammortamenti connessi con gli interventi relativi alla digitalizzazione oggetto del contributo pubblico;
 - b) verifica che i costi sostenuti per i processi di digitalizzazione del servizio di TPL abbiano quale unico utilizzo quello relativo all'esercizio dei servizi di TPL cui fa riferimento il contratto di servizio;
 - c) assicura che gli attivi ed i sistemi di digitalizzazione del servizio siano oggetto di vincolo di reversibilità in favore dell'amministrazione pubblica istituzionalmente competente per il servizio, ovvero in favore dei nuovi soggetti aggiudicatari del servizio, previo riscatto - se del caso - del valore residuo, determinato sulla base dei criteri stabiliti dalla misura 5, punti 9 e 10 dell'Allegato A alla deliberazione 17 Giugno 2015, n. 49, dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

Art.4

Obblighi in capo al Dipartimento per la Trasformazione Digitale

1. Ferma restando la responsabilità dell'attivazione degli interventi e del relativo monitoraggio, con la sottoscrizione della presente Convenzione il Dipartimento si obbliga a:
- a) assicurare che le attività poste in essere dal Soggetto Attuatore siano coerenti con le indicazioni contenute nel PNRR;
 - b) presidiare in modo continuativo l'avanzamento del progetto e dei relativi milestone e target, vigilando costantemente su ritardi e criticità attuative, ponendo in essere le eventuali azioni correttive e assicurando la regolarità e tempestività dell'esecuzione di tutte le attività previste per l'attuazione;
 - c) rappresentare, attraverso l'Unità di missione istituita con DPCM 30 luglio 2021, il punto di contatto con l'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) di cui all'articolo 6 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, per l'espletamento degli adempimenti previsti dal Regolamento (UE) 2021/241 e, in particolare, per la presentazione alla Commissione europea delle richieste di pagamento ai

sensi dell'articolo 24, paragrafo 2, del medesimo regolamento. La stessa provvede a supervisionare la trasmissione all'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) dei dati finanziari e di realizzazione fisica e procedurale degli investimenti e delle riforme, nonché dell'avanzamento dei relativi milestone e target, attraverso le specifiche funzionalità del Sistema informatico ReGiS di cui all'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n. 178;

- d) verificare che il Soggetto Attuatore svolga una costante e completa attività di rilevazione dei dati di monitoraggio finanziario, fisico e procedurale, nonché di quelli afferenti al conseguimento di milestone e target di pertinenza dei progetti finanziati, in base alle indicazioni fornite dall'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR), compresa la raccolta dei dati sul c.d. titolare effettivo;
- e) assicurare l'utilizzo del sistema di registrazione e conservazione informatizzata dei dati, istituito dal Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, ai sensi dell'articolo 1, comma 1043, della legge 31 dicembre 2020, n. 178, (Sistema informativo ReGiS) necessari alla sorveglianza, alla valutazione, alla gestione finanziaria, ai controlli amministrativo-contabili, al monitoraggio e agli audit, verificandone la corretta implementazione;
- f) trasmettere all'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) i dati finanziari e di realizzazione fisica e procedurale degli investimenti e delle riforme, nonché dell'avanzamento dei relativi milestone e target, attraverso le specifiche funzionalità del Sistema informatico ReGiS di cui all'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n. 178;
- g) adottare le iniziative necessarie a prevenire le frodi, i conflitti di interesse ed evitare il rischio di doppio finanziamento degli interventi, secondo le disposizioni del Regolamento (UE) 2021/241;
- h) garantire l'avvio delle procedure di recupero e restituzione delle risorse indebitamente utilizzate, ovvero oggetto di frode o doppio finanziamento pubblico;
- i) vigilare sull'applicazione dei principi trasversali e in particolare sul principio del tagging clima e digitale e sul principio di "non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali" di cui all'art. 17 del Regolamento (UE) 2020/852;
- j) vigilare, qualora pertinenti, sull'applicazione dei principi della parità di genere, della protezione e valorizzazione dei giovani e del superamento dei divari territoriali;
- k) vigilare sugli obblighi di informazione e pubblicità di cui all'art. 34 del Regolamento (UE) 2020/2021;
- l) fornire tempestivamente ai Soggetti Attuatori le informazioni necessarie e pertinenti all'esecuzione dei compiti assegnati;
- m) garantire il massimo e tempestivo supporto ai Soggetti Attuatori per il raggiungimento degli obiettivi prefissati e per l'adozione di tutti gli atti ritenuti necessari e rientranti nelle materie di propria competenza;
- n) curare la gestione del flusso finanziario per il tramite dell'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) del Ministero dell'economia e delle finanze, impegnandosi a rendere tempestivamente disponibili le risorse finanziarie destinate all'attuazione dell'investimento in funzione della loro fruibilità;
- o) elaborare le informazioni fornite dai Soggetti Attuatori ai fini della presentazione alla Commissione Europea e alla Cabina di regia del PNRR delle relazioni di attuazione periodiche e finali;
- p) collaborare, alla risoluzione di eventuali problematiche o difficoltà attuative segnalate dal Soggetto Attuatore;
- q) assolvere ad ogni altro onere e adempimento previsto a carico dell'Amministrazione responsabile dalla normativa comunitaria in vigore, per tutta la durata della presente Convenzione.

Art. 5

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

1. Il Soggetto attuatore deve registrare i dati di avanzamento nel sistema informativo che sarà indicato dal Dipartimento e implementare tale sistema con la documentazione necessaria per consentire l'espletamento dei controlli amministrativo-contabili a norma dell'art. 22 del Regolamento (UE) 2021/241.
2. Il Soggetto attuatore dovrà inoltrare la richiesta di trasferimento al Dipartimento comprensiva della documentazione relativa ai pagamenti da effettuare e della documentazione che comprova gli avanzamenti relativi agli indicatori di progetto con specifico riferimento ai milestone e target del PNRR. Tale richiesta dovrà essere corredata dalla ulteriore documentazione specificatamente indicata nel successivo art.6.
3. I pagamenti da effettuare inclusi nelle domande di trasferimento del Soggetto attuatore, se afferenti a progetti estratti a campione, sono sottoposti, alle verifiche, da parte delle strutture deputate al controllo nell'ambito dell'Unità di Missione del Dipartimento.
4. Nello specifico, le strutture coinvolte a diversi livelli di controllo eseguono le verifiche in conformità con quanto stabilito dall'art. 22 del Regolamento (UE)2021/241 al fine di garantire la tutela degli interessi finanziari dell'Unione, la prevenzione, individuazione e rettifica di frodi, di casi di corruzione e di conflitti di interessi ed evitare il rischio di doppio finanziamento degli interventi.

Art. 6

Risorse e circuito finanziario

1. Per la realizzazione del Progetto "MAAS4VENETO" il Dipartimento riconosce al Soggetto attuatore l'importo massimo di euro 2.300.000,00 (duemilioneitrecentomila/00) come ristoro delle spese effettivamente sostenute per le attività svolte.
2. Successivamente alla registrazione della presente Convenzione da parte degli organi di controllo, il Soggetto Attuatore inoltra la richiesta di trasferimento delle risorse all'Unità di Missione, ad avvenuto inserimento della documentazione di spesa e della documentazione utile a comprovare l'effettiva realizzazione delle opere e/o servizi realizzati, in coerenza con gli obiettivi previsti dalla misura nel sistema informativo di cui al successivo articolo 8. L'Unità di missione del Dipartimento, verificata la corretta alimentazione del citato sistema informativo, autorizza il MEF al trasferimento delle risorse sul Conto di Contabilità speciale infruttifera n. 30522 intestato a Regione Veneto presso Banca d'Italia Tesoreria Provinciale dello Stato - Sezione di Venezia avente il seguente IBAN: IT28M0100003245224300030522.
3. L'ammontare complessivo dei trasferimenti al Soggetto attuatore non supera il 90% dell'importo riconosciuto al Soggetto attuatore di cui al comma 1 del presente articolo.
4. La quota a saldo, pari al 10% dell'importo riconosciuto, sarà trasferita sulla base della presentazione da parte del Soggetto attuatore della richiesta attestante la conclusione dell'intervento, nonché il raggiungimento dei relativi milestone e target, in coerenza con le risultanze del citato sistema informativo.
5. Eventuali rimodulazioni finanziarie tra le voci previste nel quadro finanziario di cui alla scheda progetto dovranno essere motivate e preventivamente comunicate all'Amministrazione titolare e dalla stessa autorizzate. Non sono soggette ad autorizzazione le rimodulazioni il cui valore è inferiore o pari al 15% della voce di costo indicata nella scheda progetto.
6. Le richieste di rimborso in acconto, fino al 90% dell'importo di cui al comma 1, sono

predisposte secondo il modello riportato in Allegato 1 alla presente Convenzione, sono sottoscritte da parte del legale rappresentante del Soggetto Attuatore e sono corredate dalla documentazione indicata nel medesimo Allegato 1.

7. La richiesta di saldo, predisposta secondo il modello riportato in Allegato 2 alla presente Convenzione, è sottoscritta da parte del legale rappresentante del Soggetto Attuatore ed è corredata dalla documentazione indicata nel medesimo Allegato 2.
8. Il Soggetto Attuatore è **tenuto ad eseguire i pagamenti entro il termine di 30 giorni dall'accredito del contributo e, nei successivi 10 giorni, deve caricare su ReGiS tutta la documentazione a comprova dei pagamenti effettuati (mandati quietanzati) elaborando su ReGiS il Rendiconto di progetto**. Salvo casi debitamente motivati, ogni successiva richiesta di erogazione del contributo può essere inoltrata al Dipartimento soltanto qualora siano stati eseguiti i pagamenti ai fornitori relativi alle precedenti erogazioni ricevute e siano stati caricati a sistema ReGiS i relativi documenti comprovanti che le spese sono state effettivamente sostenute.

Art. 7

Variazioni del progetto

1. Il Soggetto attuatore può proporre variazioni alla scheda progetto che dovranno essere accolte con autorizzazione scritta dall'Unità di Missione del Dipartimento.
2. Il Dipartimento si riserva la facoltà di non riconoscere ovvero di non approvare spese relative a variazioni delle attività del progetto non autorizzate.
3. Il Dipartimento si riserva comunque la facoltà di apportare qualsiasi modifica al progetto che ritenga necessaria al fine del raggiungimento degli obiettivi previsti dal PNRR, previa consultazione con il Soggetto attuatore.
4. Le variazioni proposte dal Soggetto Attuatore potranno riguardare:
 - a) il cronogramma dell'intervento; tali variazioni dovranno comunque rispettare i termini previsti per la conclusione degli interventi;
 - b) la spesa ammissibile, in misura tale da non alterare natura, obiettivi e condizioni di attuazione dell'operazione, ferme restando le disposizioni di cui all'art. 8 dell'Avviso e l'impossibilità di aumento del costo totale dell'intervento e dell'ammontare del contributo concesso;
 - c) altre modifiche, diverse da modifiche sostanziali che alterino la natura, gli obiettivi o le condizioni di attuazione del progetto, con il risultato di comprometterne gli obiettivi originari.
5. Il Soggetto Attuatore inoltra al Dipartimento, l'istanza di variazione, adeguatamente motivata, prima di mettere in atto le modifiche. Il Dipartimento valuterà la variazione richiesta e verificherà che non muti sostanzialmente il progetto per il quale il contributo è stato concesso.
6. La durata del processo di verifica sarà proporzionata alla complessità dell'operazione e l'esito, approvazione o rigetto, sarà comunicato via PEC al Soggetto Attuatore.
7. Resta inteso che laddove la variazione comporti modifiche ai costi di progetto, la loro ammissibilità decorre dalla data di ricevimento, da parte del Dipartimento, della richiesta di variazione.
8. In caso di assenza di preventiva richiesta di variazione o di mancata approvazione, il Dipartimento si riserva la facoltà di decidere la revoca del finanziamento, ovvero di non riconoscere spese relative a variazioni delle attività del progetto non autorizzate.
9. Fatte salve le disposizioni di cui ai commi precedenti, costituiscono difforme e/o parziale realizzazione dell'Intervento la difformità totale o parziale rispetto al progetto originario, la parziale realizzazione dell'Intervento, la non corretta rendicontazione finale dello stesso, il parziale raggiungimento degli obiettivi previste.

10. Nei casi di cui al comma precedente il Dipartimento, previo contraddittorio con il Soggetto Attuatore, procederà alla revoca parziale del finanziamento.
11. Le disposizioni di cui ai precedenti commi 9 e 10 si applicano anche ai casi di rideterminazione del finanziamento per irregolarità riscontrate a seguito di controlli a qualsiasi titolo effettuati, per le quali non si procede alla revoca totale.

Art. 8 Monitoraggio

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

Art. 9 Controlli

1. Il Dipartimento si riserva il diritto di esercitare, in ogni tempo, con le modalità che riterrà opportune, verifiche e controlli sull'avanzamento finanziario, procedurale e fisico dell'Intervento, oltre che il rispetto degli obblighi previsti dalla normativa vigente, nonché dal presente Avviso e la veridicità delle dichiarazioni e informazioni prodotte dal Soggetto Attuatore. Nello specifico, le strutture coinvolte a diversi livelli di controllo eseguono le verifiche su milestone e target in conformità con quanto stabilito dall'art. 22 del Regolamento (UE) 2021/241 al fine di garantire la tutela degli interessi finanziari dell'Unione, la prevenzione, individuazione e rettifica di frodi, di casi di corruzione e di conflitti di interessi.
2. Le domande di erogazione del finanziamento da parte del Soggetto Attuatore, se afferenti a progetti estratti a campione, sono sottoposte alle verifiche, da parte delle strutture deputate al controllo del Dipartimento.
3. Le verifiche non sollevano, in ogni caso, il Soggetto Attuatore dalla piena ed esclusiva responsabilità della regolare e perfetta esecuzione del Progetto.
4. Il Dipartimento rimane estraneo ad ogni rapporto comunque nascente con terzi in dipendenza della realizzazione dell'intervento. Le verifiche effettuate riguardano esclusivamente i rapporti che intercorrono con il Soggetto Attuatore.
5. In caso di verifica, in sede di controllo, del mancato pieno rispetto della disciplina nazionale ed europea, anche se non penalmente rilevanti, il Dipartimento procederà alla revoca totale o parziale del contributo e al recupero delle eventuali somme già erogate, fatte salve le disposizioni di cui all'art. 14.

Art. 10 Informazione, pubblicità e comunicazione dei risultati

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

valorizzando l'emblema dell'Unione Europea.

Art. 11 **Disimpegno delle risorse**

1. L'eventuale riduzione del sostegno, correlato al mancato raggiungimento di milestone e target del Progetto "MAAS4VENETO" comporta la conseguente riduzione proporzionale delle risorse di cui all'art. 8 comma 1, fino all'eventuale totale revoca del contributo del contributo stesso, come stabilito dall'art. 8, comma 5 del decreto-legge 31 maggio 2021, n.77.
2. L'Amministrazione titolare adotta tutte le iniziative volte ad assicurare il raggiungimento di target e milestone stabiliti nel PNRR: laddove comunque essi non vengano raggiunti per cause non imputabili al Soggetto attuatore, la copertura finanziaria degli importi percepiti o da percepire per l'attività realizzata e rendicontata è stabilita dall'Amministrazione titolare in raccordo con l'Ispettorato generale per il PNRR (IGPNRR) sulla base delle disposizioni vigenti in materia di gestione finanziaria delle risorse previste nell'ambito del PNRR.

Art. 12 **Rettifiche finanziarie**

1. Ogni difformità rilevata nella regolarità della spesa, prima o dopo l'erogazione del contributo pubblico in favore del Soggetto attuatore, dovrà essere immediatamente rettificata e gli importi eventualmente corrisposti dovranno essere recuperati secondo quanto previsto dall'articolo 22 del Regolamento (UE) n. 2021/241.
2. A tal fine, durante la realizzazione del progetto, l'Unità di Missione potrà procedere al recupero delle somme indebitamente corrisposte tramite compensazione su successive richieste di trasferimento.
3. Il Soggetto attuatore è obbligato a fornire tempestivamente ogni informazione in merito ad errori o omissioni che possano dar luogo a riduzione o revoca del contributo.

Art. 13 **Meccanismi Sanzionatori**

1. Sono motivi di revoca totale o parziale del Contributo:
 - a) il mancato raggiungimento, nei tempi assegnati, degli obiettivi previsti dell'investimento ammesso a contributo, secondo quanto previsto dall'articolo 8 del decreto-legge n. 77 del 31/05/2021, come modificato dalla legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108;
 - b) il mancato rispetto delle disposizioni di cui all'art. 10 della presente Convenzione (informazione e comunicazione);
 - c) tutti i casi di violazione degli obblighi di cui all'art. 3 del presente Atto.
2. Il decreto di revoca costituisce in capo all'amministrazione titolare di risorse il diritto ad esigere l'immediato recupero del contributo erogato e dispone il recupero delle eventuali somme già erogate e non dovute.
3. Dopo aver acquisito agli atti, fatti o circostanze che potrebbero dar luogo alla revoca, il Dipartimento, in attuazione degli art. 7 ed 8 della legge n. 241/90 e s.m.i., comunica agli interessati l'avvio della procedura di contestazione (con indicazioni relative: all'oggetto del procedimento promosso, alla persona responsabile del procedimento, all'ufficio presso cui si può prendere visione degli atti) e assegna ai destinatari della comunicazione un termine di trenta giorni, decorrente dalla ricezione della comunicazione stessa, per presentare eventuali controdeduzioni.

4. Entro il predetto termine di trenta giorni dalla data della comunicazione dell'avvio della procedura di contestazione, gli interessati possono presentare al Dipartimento, scritti difensivi, redatti in carta libera, nonché altra documentazione ritenuta idonea, mediante posta elettronica certificata.
5. Il Dipartimento esamina gli eventuali scritti difensivi e, se opportuno, acquisisce ulteriori elementi di giudizio, formulando osservazioni conclusive in merito.
6. Il Dipartimento:
 - a) qualora non ritenga fondati i motivi che hanno portato alla contestazione, adotta il provvedimento di archiviazione dandone comunicazione al Soggetto Attuatore;
 - b) fatte salve le disposizioni di cui all'art.14 della presente Convenzione, qualora ritenga fondati i motivi che hanno portato all'avvio della suddetta procedura, procede alla predisposizione e l'emissione del provvedimento di revoca e al relativo recupero delle somme.
7. Decorsi sessanta giorni dalla ricezione della comunicazione del provvedimento, qualora il Soggetto Attuatore non abbia corrisposto quanto dovuto, il DTD provvederà ad informare la struttura competente in materia di recupero in merito alla mancata restituzione delle somme, al fine dell'avvio delle procedure di recupero in conformità con le disposizioni di cui al comma 7-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

Art. 14 Potere Sostitutivo

1. In caso di mancato rispetto da parte del Soggetto Attuatore degli obblighi e degli impegni finalizzati all'attuazione del Progetto "MAAS4VENETO"– CUP: H11C23001050006, consistenti anche nella mancata adozione di atti e provvedimenti necessari all'avvio delle azioni contenute nella scheda progetto, ovvero nel ritardo, inerzia o difformità nell'esecuzione dei progetti, si applicano le disposizioni di cui all'art. 12 del decreto legge n. 77 del 31/05/2021, come modificato dalla legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108;
2. A tal fine, il Dipartimento provvede alla comunicazione alla Cabina di Regia del PNRR per gli atti conseguenti in conformità con le disposizioni di cui alla norma richiamata al precedente comma.

Art. 15 Risoluzione di controversie

1. La presente Convenzione è regolata dalla legge italiana. Il Soggetto attuatore accetta che qualsiasi controversia, in merito all'interpretazione, esecuzione, validità o efficacia, è di competenza esclusiva del Foro di Roma.

Art. 16 Comunicazioni e scambio di informazioni

1. Ai fini della digitalizzazione dell'intero ciclo di vita del progetto, tutte le comunicazioni con il Dipartimento devono avvenire per posta elettronica istituzionale o posta elettronica certificata, ai sensi del d. lgs. n. 82/2005.
2. Nello specifico, si stabiliscono le seguenti modalità di invio telematico:
 - a) convenzione: obbligatorio l'invio a mezzo posta elettronica istituzionale del documento firmato digitalmente dal soggetto attuatore;

- b) comunicazioni in autocertificazione ai sensi del D.P.R. n. 445/2000: invio a mezzo posta elettronica istituzionale sottoscritta con firma digitale;
 - c) comunicazioni ordinarie: invio a mezzo posta elettronica istituzionale.
3. Ai fini della presente Convenzione, le Parti individuano un referente per la gestione e per il coordinamento delle attività oggetto della presente Convenzione. I referenti designati sono, rispettivamente:
- a) per l'Amministrazione titolare, la dott.ssa Cecilia Rosica, Coordinatore dell'Unità di Missione del Dipartimento per la trasformazione digitale;
 - b) per il Soggetto attuatore, Ing. Marco d'Elia, Direttore della Direzione Infrastrutture e Trasporti della Regione Veneto.

Art. 17

Riservatezza e protezione dei dati personali

1. Le Parti hanno l'obbligo di mantenere riservati i dati, le informazioni di natura tecnica, economica, commerciale e amministrativa e i documenti di cui vengano a conoscenza o in possesso in esecuzione della presente Convenzione o, comunque, in relazione a essa, in conformità alle disposizioni di legge applicabili, di non divulgarli in alcun modo e in qualsiasi forma e di non farne oggetto di utilizzazione a qualsiasi titolo per scopi diversi da quelli strettamente necessari all'esecuzione della Convenzione, per la durata della Convenzione stessa.
2. Le Parti si obbligano a far osservare ai propri dipendenti, incaricati e collaboratori la massima riservatezza su fatti e circostanze di cui gli stessi vengano a conoscenza, direttamente e/o indirettamente, per ragioni del loro ufficio, durante l'esecuzione della presente Convenzione. Gli obblighi di riservatezza di cui al presente articolo rimarranno operanti fino a quando gli elementi soggetti al vincolo di riservatezza non divengano di pubblico dominio.
3. Le Parti si impegnano a concordare le eventuali modalità di pubblicizzazione o comunicazione esterna, anche a titolo individuale, della presente Convenzione.
4. Nel corso dell'esecuzione delle attività oggetto della presente Convenzione, ciascuna delle Parti potrà trovarsi nella condizione di dover trattare dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte, motivo per cui le stesse si impegnano sin d'ora a procedere al trattamento di tali dati personali in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento Europeo (UE) 679/2016 in materia di protezione dei dati personali (GDPR) nonché di tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.
5. Le Parti si impegnano a condurre le suddette attività di trattamento sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e tutela della riservatezza dei soggetti interessati e per il solo ed esclusivo fine di perseguire le finalità di cui alla presente Convenzione, nonché degli eventuali obblighi di legge allo stesso connessi. Tali dati saranno trattati dalle Parti con sistemi cartacei e/o automatizzati - ad opera di propri dipendenti e/o collaboratori che, in ragione della propria funzione e/o attività, hanno la necessità di trattarli, per le sole finalità suindicate e limitatamente al periodo di tempo necessario al loro conseguimento.
6. Qualora, nell'ambito dello svolgimento delle attività di cui alla presente Convenzione, una delle Parti si trovi nella condizione di affidare all'altra attività di trattamento di dati personali di propria titolarità o di cui è stata nominata responsabile del trattamento da parte del relativo Titolare, quest'ultima si impegna fin da ora al pieno rispetto di tutte le istruzioni che saranno impartite dalla prima e a sottoscrivere un separato accordo scritto volto a formalizzare la nomina a responsabile o a sub-responsabile del trattamento, al fine di procedere a una corretta gestione delle attività di trattamento di dati personali, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 28 GDPR.

Art. 18
Efficacia

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

Art. 19
Disposizioni finali

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

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

La Regione Veneto
Direttore della Direzione Infrastrutture e Trasporti
Ing. Marco d'Elia

***Piano Operativo
Regione Veneto
MaaS4Italy***

Indice

1. Introduzione	3
2. Descrizione del progetto	4
2.1. Obiettivi del progetto	4
2.2. Stato del sistema dei trasporti in ottica MaaS	5
2.2.1. Piano regionale / provinciale del trasporto	5
2.2.2. Esperienza maturata nell'ambito Maas	6
2.2.3. Stato di avanzamento del Regional Access Point ("RAP")	6
2.2.4. Modalità di integrazione delle piattaforme di vendita	8
2.2.5. Utilizzo dei fondi per lo sviluppo del sistema dei trasporti	9
2.3. Area in cui verrà effettuata la sperimentazione	9
2.4. Scenario architettonico	10
2.5. Attori coinvolti	11
2.5.1. Operatori di servizi di trasporto e mobilità	11
2.5.2. Operatori di servizi Maas ("Maas Operator")	13
2.5.3. Utenti	13
2.5.4. Altri soggetti coinvolti	14
2.6. Servizi da rendere disponibili ai cittadini	15
2.7. Modelli di business	16
2.8. Replicabilità e scalabilità del progetto	16
2.9. Valore aggiunto del progetto e innovazione	17
3. Modalità operative	18
3.1. Modello di governance	18
3.2. Modalità organizzative e strumenti di monitoraggio degli obiettivi	19
3.3. Modalità Ascolto dell'utente	20
3.4. Valutazione degli impatti	20
3.5. Rispetto dei principi trasversali	22
4. Piano progettuale	23
4.1. Descrizione delle fasi e delle attività di progetto	23
4.2. Dettaglio Integrazione	32
4.2.1. Integrazione Operatori di trasporto e Mobilità (Rif. WP 3)	32
4.2.2. Integrazione MaaS Operator (Rif. WP 2)	34
4.3. Cronoprogramma delle attività	35
4.4. Piano spese	38
4.5. Partecipazione a progetti / programmi europei in corso	41

1. Introduzione

Il documento proposto presenta la descrizione del Piano Operativo per la realizzazione del progetto MaaS4Italy della Regione Veneto.

Il presente Piano Operativo è redatto in linea con i criteri definiti dalla misura M1C1.1.4.6 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), a cui fa riferimento l'Avviso MISSIONE 1 - COMPONENTE 1 Sub-investimento 1.4.6. "Mobility As A Service for Italy" - MAAS4ITALY - 7 TERRITORI, decreto n. 58/2023-PNRR del 12 aprile 2023.

Per quanto riguarda il processo che ha portato all'ottenimento della vittoria del bando, con il relativo avviso, si precisa che i dipartimenti Trasporti e ICT della Regione del Veneto hanno collaborato nella preparazione delle schede di risposta al bando MAAS4ITALY - 7 TERRITORI coinvolgendo i principali operatori di mobilità e trasporti della RdV con particolare riguardo a quelli con sperimentazioni correlate ai temi di bigliettazione integrata e con esercizio su aree significative per i casi d'uso obbiettivo del PRT. Inoltre, sono stati coinvolti operatori di mobilità sharing, TPL di linea e non ed operatori economici associazioni, per garantire un supporto esteso nella fase di selezione del campione di utenti coinvolti nella sperimentazione

La costruzione del progetto pilota, e del piano operativo, ha utilizzato come riferimento primo la seguente documentazione:

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

Il soggetto attuatore e gli stakeholder coinvolti nel pilot dichiarano quindi:

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

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

2. Descrizione del progetto

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

2.1. Obiettivi del progetto

Descrivere sinteticamente il progetto ed indicare in che modo il progetto contribuisca al raggiungimento degli obiettivi PNRR, indicare inoltre gli aspetti di coerenza con le condizionalità della misura 1 componente 1 del PNRR, convergenza con le condizionalità e gli obiettivi di milestone e target di riferimento, le finalità tecniche e gli obiettivi rispetto ai fruitori del servizio.

Il progetto MaaS4Veneto rappresenta un impegno significativo per contribuire al conseguimento degli obiettivi delineati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) nella regione Veneto. Focalizzandoci su due principali aree tematiche, il progetto si propone di guidare la transizione digitale nel settore dei trasporti e promuovere l'infrastruttura per una mobilità sostenibile.

Il progetto MaaS4Veneto contribuisce al raggiungimento degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), in coerenza le condizionalità della misura 1, componente 1 del PNRR. Il progetto prevede di evolvere l'esperienza di viaggio dei cittadini delle aree selezionate, favorendo la digitalizzazione, la dematerializzazione e la multimodalità/intermodalità del servizio offerto; nel rispetto dell'ambiente.

Digitalization and Innovation:

Le azioni del progetto sono incentrate sulla transizione digitale delle aziende di trasporto pubblico e privato, nonché sull'innovazione digitale dei Comuni aderenti. Queste azioni mirano a rendere i servizi di trasporto più accessibili, fruibili e interconnessi. L'obiettivo è rispondere alle sfide del PNRR, tra cui:

- Esperienza di viaggio seamless.
- Esperienza di viaggio più efficiente attraverso la pianificazione ragionata.
- Esperienza di viaggio semplificata e facilmente fruibile tramite una piattaforma integrata con opzioni di prenotazione e pagamento.
- Esperienza di viaggio ottimizzata, favorendo al cliente la possibilità di viaggiare, grazie ad un unico biglietto integrato, su più mezzi di trasporto, in maniera multimodale
- Piattaforma gestita a livello commerciale dai MaaS Operator, favorendo la competizione e quindi puntando al miglioramento dell'efficienza/convenienza del servizio offerto,
- Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile:

Gli obiettivi principali di MaaS4Veneto sono chiaramente definiti:

- Digitalizzazione per l'efficiamento delle aziende di trasporto e dei servizi di mobilità dolce, promuovendo la partecipazione di tutti gli attori alle piattaforme regionali.
- Integrazione digitale dei servizi di trasporto e mobilità dolce su una piattaforma regionale unificata.
- Integrazione dell'architettura proposta regionalmente con l'architettura nazionale
- Analisi dell'efficacia del sistema MaaS coinvolgendo proattivamente 1.500 utenti per studiare il valore generato dalla transizione verso un'offerta di mobilità integrata.
- Analisi degli impatti del modello MaaS sperimentato e valutazione della sua ripetibilità/estendibilità.
- Riduzione delle emissioni inquinanti.
- Esperienza di viaggio intermodale e/o multimodale di facile accesso e fruibilità.

Il progetto MaaS4Veneto si allinea con gli obiettivi europei e nazionali, contribuendo al pieno sviluppo di un ecosistema MaaS nazionale. Si punta a orientare le politiche di trasporto verso modalità sostenibili e inclusive, riducendo l'uso del mezzo privato e promuovendo una mobilità intermodale-multimodale a minor impatto ambientale.

Il Piano Operativo è redatto conformemente agli standard definiti dall'Avviso, impegnandoci a seguire le direttive della M1C1-23, del Recovery and Resilience Facility Operation arrangements between the European Commission and Italy (22/12/21), sia direttamente che supportando il Dipartimento per la trasformazione digitale per il raggiungimento della stessa. Il progetto MaaS4Veneto è progettato per essere un modello replicabile e adattabile, contribuendo non solo agli obiettivi locali, ma anche alla coesione e al valore aggiunto europeo nel settore della mobilità sostenibile. Il testo è di seguito riportato:

Description of the milestone or target in the CiD

The milestone refers to the implementation of the second wave of seven pilot projects aimed at testing Mobility as a Service solutions in 'follower' areas. Municipalities are expected to capitalize on the experience of digital-ready metropolitan cities selected under the first wave. 40% of pilot projects shall be located in the South.

Verification mechanism

Summary document duly justifying how the milestone (including all the constitutive elements) was satisfactorily fulfilled. This document shall include as an annex the following documentary evidence:

- a) Report by MIMS/MITD demonstrating the implementation of required actions and justifying how these have led to achieving the objective of the investment.
- b) Certificates of completion signed by the contractor and the competent authority demonstrating the implementation of pilot and indicating their location

Qualitative Indicators (for milestones)

Pilot results assessed by Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) in collaboration with universities.

Timeline for completion

Q1 2025

2.2. Stato del sistema dei trasporti in ottica MaaS

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

Il paragrafo descrive lo stato del sistema dei trasporti in ottica MaaS, descrivendo l'estensione territoriale, gli attori coinvolti nelle diverse fasi progettuali e la loro integrazione tecnica ed economica.

2.2.1. Piano regionale / provinciale del trasporto

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

Il Piano Regionale dei Trasporti 2020-2030 della Regione del Veneto (PRT) prevede linee di azione strategiche di sostegno allo sviluppo di un ecosistema MaaS in grado di orientare le politiche di gestione verso modalità sostenibili ed inclusive per i cittadini.

I progetti in corso MyData e HUB Regionale della Mobilità e alcune linee di azione dei fondi PR-FESR 2021- 2027

confermano la continuità di questa azione attraverso attività tra loro complementari e propedeutiche allo sviluppo di servizi MaaS con soluzioni che accelerano la digitalizzazione della mobilità e dei trasporti ed il processo di integrazione e sviluppo del territorio.

La data di approvazione della deliberazione del Consiglio Regionale n.75 è il 14 luglio 2020.

2.2.2. Esperienza maturata nell'ambito MaaS

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

La Regione ha effettuato (2022 - 2023) tra Venezia e Verona una sperimentazione di titoli dematerializzati giornalieri per viaggiare in ciascuna delle due aree o in entrambe utilizzando treno, autobus urbani, navigazione (Venezia) e bike sharing (Verona). Oltre ai Comuni sono stati coinvolti Trenitalia S.p.A., AVM S.p.A., ATV S.r.l., Clearchannel S.p.A. I titoli sono stati venduti sulle APP di AVM e di Openmove. Trenitalia ha venduto solo il Venezia Daily Pass. AVM ha messo a disposizione la propria struttura amministrativa e ha assolto la funzione di MaaS integrator.

In tale sperimentazione è stata raggiunta una integrazione MaaS di livello 2, con condivisione delle informazioni base (orario, prezzo, luogo), itinerari suggeriti e la possibilità di pagare il viaggio.

Cinque i titoli di viaggio sperimentati, della durata di 24 ore dalla prima validazione:

1. **Venezia Daily Pass**: valido nel territorio del Comune di Venezia, permette di utilizzare i servizi di trasporto di AVM / Actv (navigazione, servizio di autobus urbani, tram) e i treni regionali di Trenitalia.
2. **Mestre Daily Pass**: valido anche nel territorio del Comune di Venezia, comprende gli stessi servizi del Venezia Daily Pass ad esclusione del servizio di navigazione di Actv.
3. **Verona Daily Pass**: valido nel territorio del Comune di Verona, permette di utilizzare il servizio di autobus urbani di ATV, il servizio di bike sharing Verona Bike, i treni regionali di Trenitalia tra le stazioni di Verona Porta Nuova e Porta Vescovo.
4. **Venezia – Verona Daily Pass**: si tratta di un titolo di viaggio cumulativo che comprende tutti i servizi offerti dal Venezia e dal Verona Daily Pass, inoltre consente lo spostamento tra Venezia e Verona con i treni regionali di Trenitalia.
5. **Mestre – Verona Daily Pass**: si tratta di un titolo di viaggio cumulativo che comprende tutti i servizi offerti dal Mestre Daily Pass (quindi senza la navigazione) e dal Verona Daily Pass, inoltre consente lo spostamento tra Venezia e Verona con treni regionali di Trenitalia.

La sperimentazione ha contato, nel periodo febbraio 2022 – gennaio 2023, 1.230.579 ticket, confermando il successo della sperimentazione.

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

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

Indicare il numero di Operatori di Trasporto e Mobilità che già inviano le informazioni al RAP ed il livello Netex di tali informazioni (cfr. Allegato 2 – E4)

Stato di avanzamento del Regional Access Point (RAP) mobilità. (Referente: Dott.ssa Eleonora Malengo)

Lo sviluppo del RAP come definito dalle linee guida riportate negli "Indirizzi per l'attuazione del progetto MaaS for Italy" è stato finanziato dalla regione del Veneto su fondi rinvenienti dai cicli di programmazione risorse FSC 2000-2006 e 2007-2013 con delibera di Giunta 1393 del 02/11/2022 nell'ambito del progetto denominato HUB Digitale della Mobilità Regionale (HUB).

Nel seguito sono riportati gli step più significativi del processo:

- Lo sviluppo dei servizi di raccolta dagli operatori per i dati statici (GTFS) e dinamici (GTFS RT) e per l'integrazione dei dati necessari alla rappresentazione in NeTEX e SIRI è stata completata nel Q4 2022.
- Il test dei dataset generati con gli strumenti di validazione messi a disposizione dal NAP/CCISS è stato completato con successo nel Q1 2023.
- La progettazione all'interno dell'HUB (e della compatibilità con le procedure di on-boarding e accesso ai servizi della Veneto Data Platform) è stata completata ed approvata nel Q1 2023.
- La convenzione tra Regione del Veneto e CCISS per l'invio dei dati al NAP è stata firmata in data 04/04/2023 dal CCISS e in data 12/04/2023 dalla Regione del Veneto.
- L'attivazione del flusso automatico di dati statici dal RAP verso il NAP in NeTEX secondo le linee guida e i formati richiesti è avvenuta nel Q2 2023 (attualmente 2 operatori). Il collegamento dei rimanenti operatori TPL è previsto entro Q4 2023.
- L'attivazione del flusso dati in tempo reale (standard SIRI) dagli operatori che partecipano al progetto MaaS4Italy (direttamente e/o tramite HUB) verso il DS&SRF, è prevista entro Q4 2023.

Infine, tutte le attività necessarie all'integrazione di tutti i dati verso il NAP/DS&SRF, necessari all'avvio della sperimentazione, saranno completate entro Q2 2024.

Nome dell'operatore di trasporto	Data prevista digitalizzazione pagamenti	Data prevista di ricezione dati in formato NeTex/SIRI daparte del NAP
Azienda Trasporti Verona srl	Già attiva	NeTex attiva SIRI Q4 2023
ATVO S.p.A.	Già attiva	04/2024
Autocorriere Caverzan srl	Q1 2024	04/2024
AUTOSERVIZI CASAROTTO SRL	Q1 2024	04/2024
APS holding Spa	Q1 2024	04/2024
AVM SPA	Già attiva	04/2024
BIT Mobility	Q1 2024	04/2024
Bristol autoservizi srl	Q1 2024	04/2024
BUSITALIA VENETO S.p.A.	Già attiva	NeTex attiva

		SIRI Q4 2023
Cavinato	Q1 2024	04/2024
Clear Channel Italia SpA	Già attiva	Q4 2023
DOLOMITI BUS S.p.A.	Già attiva	Q4 2023
emTransit s.r.l.	Q1 2024	04/2024
Evertours sas	Q1 2024	04/2024
Formentin Vincenzo srl	Q1 2024	04/2024
La Linea S.p.A.	Q1 2024	04/2024
Kinto Italia S.p.A.	Q1 2024	04/2024
Martini Bus	Q1 2024	04/2024
My Pro Driver di Bosa Fausto	Q1 2024	04/2024
Itaca S.r.l.	Q1 2024	04/2024
NAVIGAZIONE LAGO DI GARDA	Q1 2024	04/2024
RADIOTAXI VENETO SOCIETA' COOPERATIVA	Q1 2024	04/2024
RIDEMOVI SPA	Q1 2024	04/2024
Fratelli Rigato srl	Q1 2024	04/2024
Scremin Giovanni snc	Q1 2024	04/2024
TRENITALIA Spa	Già attiva	Q4 2023
Zanetti turismo srl	Q1 2024	04/2024

2.2.4. Modalità di integrazione delle piattaforme di vendita

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

La condivisione di dati e servizi è gestita dalla Veneto Data Platform (VDP) della Regione attraverso un layer di aggregazione/integrazione territoriale. Per la parte finalizzata ad esporre le piattaforme di vendita, questo strumento tecnologico realizzerà, in modo utile e sicuro, l'esposizione sul DS&SRF dei canali di vendita dematerializzata di tutti gli operatori di trasporto e mobilità che hanno aderito al progetto. Servizi/utilities che potranno essere esposti attraverso il DS&SRF ai MaaS Operators sono ad esempio:

- Servizi di Single Sign-on in grado di associare a utenti/viaggiatori che lo desiderino un identificativo unico riconosciuto da qualsiasi sistema di vendita (con specifiche di utilizzo pubbliche e condivise).
- Servizi di best-fare basati sull'attribuzione delle tariffe più convenienti ai viaggi effettuati dagli utenti, da

concordare in cooperazione con gli altri progetti pilota e con lo sviluppo del DS&SRF.

- Servizi di clearing con riferimento agli accordi tra operatori di trasporto/mobilità in caso di tariffe integrate.

La progettazione e la realizzazione di questi servizi verranno condivisi a livello nazionale ed eventualmente resi disponibili/riusati a/da territori terzi e città pilota, evitando duplicazioni di attività.

Inoltre, le piattaforme e i canali di vendita esposti sul DS&SRF dal layer di aggregazione/integrazione locale della VDP, si comporteranno in maniera non discriminatoria verso qualsiasi MaaS Operator regolarmente accreditato sul DS&SRF per la partecipazione al progetto MaaS4Italy.

Per quanto attiene agli accordi e alle procedure commerciali tra piattaforme di vendita e MaaS Operator, questi saranno stabiliti direttamente da ciascun MaaS Operator con i singoli operatori. Non è escluso che in futuro un soggetto/società di scopo per la gestione dei servizi MaaS agisca per conto della Regione come integratore tariffario e dei servizi. In entrambi i casi gli accordi di rivendita tra ciascun operatore di servizi TPL e mobilità e ciascun MaaS Operator che saranno disponibili verranno esposti al DS&SRF ai fini della sperimentazione.

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

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

Per quanto riguarda i fondi PNRR, non sono presenti altri fondi se non il finanziamento di cui l'Avviso MISSIONE 1 - COMPONENTE 1 Sub-investimento 1.4.6. "Mobility As A Service for Italy" - MAAS4ITALY - 7 TERRITORI, decreto n. 58/2023-PNRR del 12 aprile 2023, con un fondo di 2.3 Milioni di euro, con attività come precisate nel presente Piano Operativo.

Si cita per completezza il PR Veneto FESR 2021-2027 - Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS) - DGR 1832/2021.

Nell'ambito della Programmazione e Co-progettazione delle Strategie Integrate di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS) tra gli interventi per la mobilità urbana sostenibile è prevista l'Azione 2.8.4 TPL – Sistemi di Trasporto Intelligenti: bigliettazione unica e infomobilità a vantaggio delle AAUU e degli Operatori di Trasporto e Mobilità per: digitalizzazione e condivisione di dati, realizzazione di servizi integrati a livello regionale, bigliettazione unica integrata. Questa Azione, peraltro coordinata a livello regionale in modo omogeneo tra tutte le AAUU, è a supporto dei progetti di digitalizzazione dei singoli operatori e della loro integrazione a livello territoriale e costituisce quindi una base per la sostenibilità futura dei processi necessari al mantenimento della VDP dei servizi Hub Mobilità e di integrazione MaaS (raccolta, governance, esposizione servizi).

Azione 2.8.4: finanziamenti per € 16.500.000.

Tali fondi, la cui strategia è in fase di definizione, *verranno utilizzati in parte al fine di digitalizzazione dei pagamenti, inclusivo di piattaforme di vendita avanzate, sistemi di pianificazione, sistemi di gestione del trasporto, ovvero di adeguamento ai protocolli standard.*

2.3. Area in cui verrà effettuata la sperimentazione

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

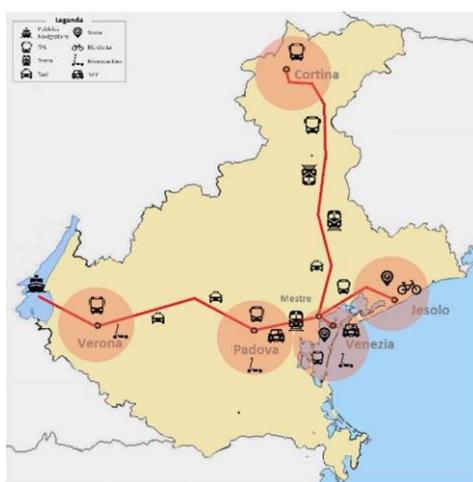
La Regione prevede una sperimentazione MaaS4Italy su una vasta area del territorio che comprende i comuni di:

- Venezia (area metropolitana), Verona e Padova e le aree extraurbane circostanti.
- Cortina e Jesolo e le aree rurali circostanti.

Il territorio disponibile per la sperimentazione ricopre un'area di ca. 7.700 km² (ca. 42% della regione) e coinvolge una popolazione di ca. 2,5 MI di abitanti (ca. 53% della popolazione). I servizi degli operatori TPL di linea e ferroviari coinvolti coprono una percorrenza di circa 100.000.000 km/annui ed interagiscono con altri operatori a livello interregionale e nazionale e delle principali infrastrutture dei trasporti. La scelta del territorio intende privilegiare:

- le aree ad elevata domanda di trasporto in modo particolare per le classi di utenti target con spostamenti prevalenti scuola, lavoro, turismo;
- l'accesso ad aree soggette ad alta variabilità stagionale della domanda (mare, aree sciistiche, laghi);
- gli spostamenti multimodali (treno, TPL di linea e non, auto, veicoli sharing) sulla direttrice Venezia-Padova-Verona che rappresentano una quota preponderante della domanda di trasporto regionale ricorrente (pendolari).

Inoltre, i principali servizi di mobilità e trasporto e della sosta nell'area interessata dalla sperimentazione sono eserciti ed offerti dagli operatori a più elevato grado di digitalizzazione dei servizi di gestione, bigliettazione e pagamento.



2.4. Scenario architetturale

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

La Direzione regionale Infrastrutture e Trasporti del Veneto in Novembre 2022, ha avviato un progetto denominato HUB Digitale della Mobilità Regionale (HUB) che tra l'altro definisce l'architettura per le modalità di raccolta dei dati nei formati standard raccomandati per l'integrazione con il NAP. L'HUB realizza i servizi richiesti per il RAP su scala regionale e mira ad accelerare il processo di integrazione degli operatori di trasporto e mobilità al sistema integrato NAP/DS&SRF del progetto MaaS4Italy.

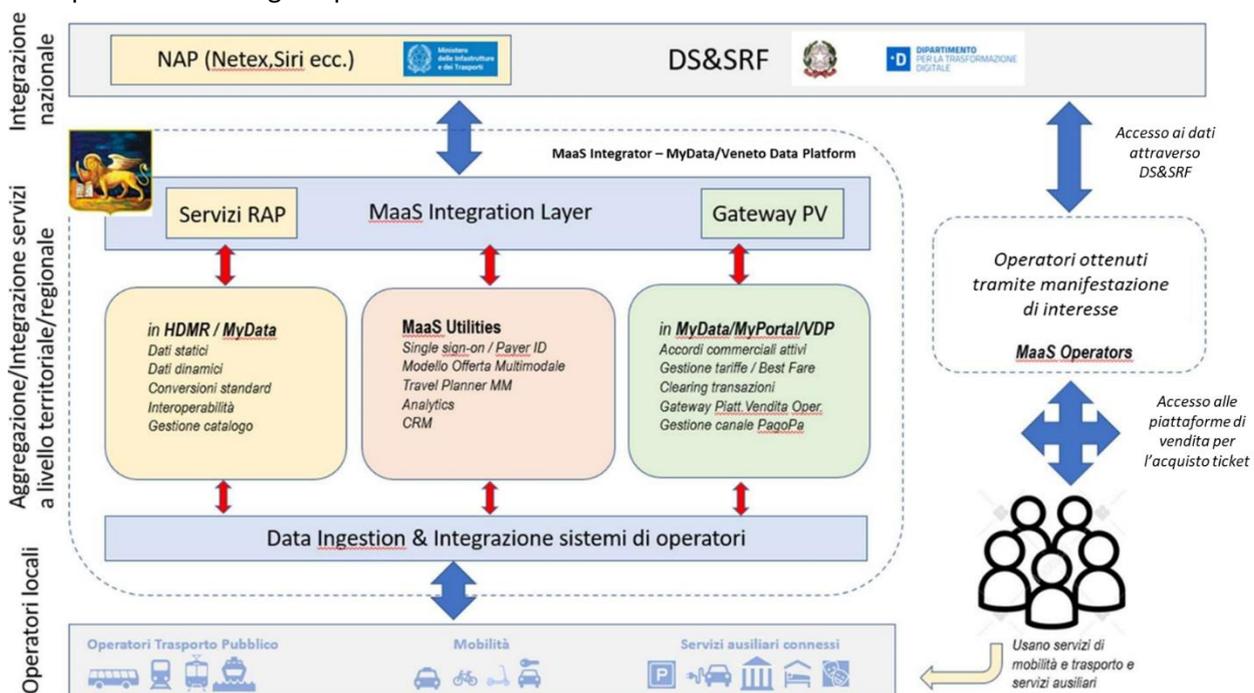
I servizi RAP della Regione Veneto (già attivi in Q2 2023) integrano i dati ad oggi disponibili relativi alla mobilità pubblica e privata derivati da operatori locali e dai sistemi da loro gestiti e li convertono per il NAP nelle forme normalizzate richieste (NeTEx per i dati statici, SIRI per i dati realtime) attraverso un layer di interfaccia ad alte prestazioni (bassa latenza, sicurezza ecc.).

Il DS&SRF è il punto di accesso, a disposizione degli operatori MaaS, per i dati utili alla pianificazione, , compresi i dati di tariffazione e infomobilità, per servizi di loro utilità e per la registrazione dei viaggi; non è nel ruolo del DS&SRF

gestire le vendite dei ticket, è compito delle piattaforme di vendita.

Come si desume dallo schema in figura le funzionalità dell'HUB indicate sono realizzate all'interno della Veneto Data Platform che garantisce la gestione, la governance e la valorizzazione dei dati e delle applicazioni di servizi ai cittadini. Attraverso l'impiego di canali di pagamento tipici dei servizi per la PA viene garantita la scalabilità e la sostenibilità futura dei servizi MaaS che verranno sperimentati. La piattaforma conterrà tra l'altro le applicazioni e i servizi che potranno essere esposti sul DS&SRF per supportare i MaaS Operator nella funzione di pagamento da parte degli utenti (canale verso piattaforme di vendita degli Operatori di trasporto e mobilità, servizi di single-sign on e payer ID unico ecc.).

Nel rispetto delle Linee guida MaaS4Italy, i MaaS Operator accederanno alla piattaforma DS&SRF per fornire i dati sull'attività degli utilizzatori dei servizi e per essere instradati con sicurezza alle piattaforme e ai canali di pagamento messi a disposizione dai singoli operatori o dall'HUB stesso.



Si precisa che i MaaS operator accederanno alle direttamente alla piattaforme di vendita dei vari operatori di trasporto ed alla PdV regionale.

2.5. Attori coinvolti

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

Il capitolo fornisce descrizione e tipologia degli attori coinvolti in ogni fase prevista del progetto.

2.5.1. Operatori di servizi di trasporto e mobilità

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

Nome dell'operatore di trasporto	Territorio di riferimento (Nazionale / Interregionale, Regione, Città metropolitana, Comune capoluogo)	Servizio offerto (es. Operatore di trasporto pubblico locale, operatore di monopattini in sharing, ...)	Tipologia di accordo sottoscritto tra le parti (es. Accordo, lettera di intenti, ...)	Stato dell'accordo
Azienda Trasporti Verona srl	Verona e Provincia	Trasporto Pubblico Locale	Lettera di intenti	In corso
ATVO S.p.A.	Veneto orientale	Trasporto Pubblico Locale	Lettera di intenti	In corso
Autocorriere Caverzan srl	Treviso	Trasporto Pubblico Locale non di linea	Lettera di intenti	In corso
AUTOSERVIZI CASAROTTO SRL	Veneto	Trasporto Pubblico Locale non di linea	Lettera di intenti	In corso
APS holding Spa	Padova	Car Sharing	Lettera di intenti	In corso
AVM SPA	Venezia	Trasporto Pubblico Locale	Lettera di intenti	In corso
BIT Mobility	Verona - Padova - Venezia	Monopattini	Lettera di intenti	In corso
Bristol autoservizi srl	Vicenza	Trasporto Pubblico Locale non di linea	Lettera di intenti	In corso
BUSITALIA VENETO S.p.A.	Bacini di Padova e di Rovigo	Trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano	Lettera di intenti	In corso
Cavinato	Padova	Trasporto Pubblico Locale non di linea	Lettera di intenti	In corso
Clear Channel Italia SpA	Verona	Bike Sharing	Lettera di intenti	In corso
DOLOMITI BUS S.p.A.	Provincia di Belluno TPL Urbano Cortina	Trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano	Lettera di intenti	In corso
emTransit s.r.l.	Padova, Noventa Padovana, Verona	Monopattini ed e-bikes	Lettera di intenti	In corso
Evertours sas	Veneto	Trasporto Pubblico Locale non di linea	Lettera di intenti	In corso
Formentin Vincenzo srl	Nazionale ed internazionale	Trasporto Pubblico non di linea	Lettera di intenti	In corso
Jtaca S.r.l.	Comune di Jesolo	Bike Sharing	Lettera di intenti	In corso
Kinto Italia S.p.A.	Venezia	Car Sharing	Lettera di intenti	In corso
La Linea S.p.A.	Veneto	Trasporto Pubblico locale non di linea	Lettera di intenti	In corso
Martini Bus	Veneto	Trasporto Pubblico locale non di linea	Lettera di intenti	In corso
My Pro Driver di Bosa Fausto	Veneto	Trasporto Pubblico locale non di linea	Lettera di intenti	In corso
NAVIGAZIONE LAGO DIGARDA	Lago di Garda	Pubblica Navigazione	Lettera di intenti	In corso
RADIOTAXI VENETO SOCIETA' COOPERATIVA	Veneto	Taxi	Lettera di intenti	In corso
RIDEMOVI SPA	Vicenza-Padova-Mestre-Venezia	Bike sharing elettrico e monopattini	Lettera di intenti	In corso
Fratelli Rigato srl	Padova	Trasporto Pubblico locale non di linea	Lettera di intenti	In corso

Scremin Giovanni snc	Vicenza	Trasporto Pubblico locale non di linea	Lettera di intenti	In corso
TRENITALIA Spa	Veneto	Trasporto ferroviario	Lettera di intenti	In corso
Zanetti turismo srl	Padova	Trasporto Pubblico locale non di linea	Lettera di intenti	In corso

2.5.2. Operatori di servizi MaaS (“MaaS Operator”)

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

Il coinvolgimento dei MaaS Operator è previsto tramite accordi a seguito di manifestazioni di interesse. Il popolamento delle tabelle successive sarà eseguito alla chiusura degli accordi citati. Si specifica che tutti i MaaS operator registrati al DS&SRF possono partecipare alla sperimentazione, se interessati.

Nome del MaaS Operator	Territorio di riferimento	Tipologia di accordo	Stato dell'accordo
MaaS Operator coinvolti attraverso manifestazione di interesse			

2.5.3. Utenti

Descrivere:

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

Le fasce di utenti coinvolte nella sperimentazione MaaS for Italy nella Regione del Veneto saranno:

- pendolari con spostamenti sistematici casa/lavoro;
- studenti di scuole secondarie ed università;
- turisti e spostamenti per svago e tempo libero;
- passeggeri a mobilità ridotta per spostamenti lavoro-terapia-svago.

Al fine di rendere efficace la selezione del panel di utenti (almeno 1000 per caso d'uso), la Regione intende avvalersi della collaborazione del tessuto imprenditoriale (es. mobility manager grandi aziende o poli industriali), scuole e università, associazioni sul territorio per la definizione e la mobilitazione del campione più indicato per O/D e modalità di coinvolgimento.

Si utilizzerà un panel di utenti che partecipano alla sperimentazione (totale previsto 3-4000) e si valuterà la possibilità di inserire un secondo panel di controllo formato da utenti che NON useranno “viaggi MaaS” (non ricevendo quindi incentivi) ma che si spostano sulle stesse O/D oggetto della sperimentazione, per una valutazione comparativa degli indicatori (ad esempio l'aumento della fruizione di ciascuno dei servizi di trasporto e mobilità dovuta all'introduzione del MaaS). Rispetto a tale panel di controllo, la metodologia applicata è l'utilizzo di strumenti di indagine su alcune tratte tramite survey e questionari sempre in accordo a quanto indicato dal tavolo Scientifico, e finalizzati a capire eventuale aumento lungo le tratte di interesse.

Le modalità di analisi degli impatti e dei risultati verranno validate attraverso la collaborazione con il Tavolo

Scientifico, uniformando l'approccio analitico dei dati raccolti.

I MaaS Operator coinvolti nelle diverse fasi della sperimentazione seguiranno l'offerta concordata dei bundle di servizi, anche in abbonamento, mirati a una o più delle fasce di utenti indicate con premialità di servizi ausiliari e complementari ed il questionario ex-ante dovrà essere composto tenendone conto. In fase di analisi dei dati raccolti dalla sperimentazione i MaaS Operator coinvolti forniranno il supporto in base alle informazioni in possesso, favorendo le informazioni ottenute dai servizi acquistati dagli utenti sperimentatori, definendo le preferenze, possibili anomalie, feedback, esigenze.

2.5.4. Altri soggetti coinvolti

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

Nome dell'Ente coinvolto	Tipologia Ente (es. Università, Centro di ricerca, ...)	Tipologia di accordo sottoscritto tra le parti	Obiettivo del coinvolgimento dell'Ente
AMT3 Spa	Regione	gestione della sosta VR	Integrazione dati e Supporto sperimentazione
Concessioni Autostradali Venete – CAV S.P.a.	Regione	operatore del servizio autostradale	Integrazione dati, Operatività Situation Room Eventi
CNA Veneto	Regione	ass. industrie	Supporto a mobilitazione utenti per sperimentazione
Comune di Cortina d'Ampezzo	Comune	autorità comunale	Supporto a mobilitazione utenti per sperimentazione
Comune di Jesolo	Comune	autorità comunale	Supporto a mobilitazione utenti per sperimentazione
Comune di Padova	Comune	autorità urbana	Supporto a mobilitazione utenti per sperimentazione
Comune di Venezia	Capoluogo	autorità urbana / area metropolitana	Supporto a mobilitazione utenti per sperimentazione
Comune di Verona	Comune	autorità urbana	Supporto a mobilitazione utenti per sperimentazione
Federalberghi Veneto	Regione	ass. categoria	Supporto a mobilitazione utenti per sperimentazione
PagoPA S.p.A.	Regione	Società pubblica per la diffusione di servizi digitaliai cittadini	Soluzioni per i canali di vendita ed il tracciamentodelle transazioni
Rete Impresa NCC Veneto	Regione	ass. categoria	Supporto a sperimentazione e

			coordinamento operatori categoria
SAVE	Regione	gestione della sosta aeroportuale	Integrazione dati e Supporto sperimentazione
Università Padova DICEA	Regione	università	Metodologie di valutazione degli impatti Supporto alla selezione del campione
Università Padova Dipartimento matematica	Regione	università	Metodologie di valutazione degli impatti

2.6. Servizi da rendere disponibili ai cittadini

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

La Regione del Veneto e gli operatori di trasporto e mobilità coinvolti nel progetto MaaS4Italy, intendono sperimentare un ecosistema MaaS con operatori pubblici e privati, allineato con gli indirizzi di attuazione del progetto MaaS4Italy ed in sinergia con importanti investimenti tecnologici regionali già realizzati e in divenire (es. FESR 2021-2027 SUS Ob.2.8.4).

I casi d'uso oggetto della sperimentazione fanno riferimento al livello 4 (integrazione dei servizi e degli obiettivi sociali). Essi sono localizzati in aree a forte domanda di trasporto o in aree interne e piccoli comuni e coprono una vasta area del territorio regionale con piani, già in essere, di estensione ad altri operatori e aree del territorio.

Servizi e relativi casi d'uso coinvolgeranno nel complesso 7 modi e 27 operatori di trasporto e mobilità (TPL, Ferroviario, Taxi/NCC, bike sharing, car sharing, monopattini, navigazione laghi) e riguarderanno le seguenti tipologie di spostamenti multimodali in cui l'utente, utilizzando l'APP MaaS scelta, può effettuare percorsi di:

- Pendolarismo (asse Venezia/Mestre – Padova – Verona); “urbani e/o extraurbani” nelle tre aree considerate combinando l'uso di almeno 2 modi di trasporto e mobilità più eventuale sosta;
- turismo (città d'arte, fiere, eventi – Venezia, Verona, Padova, Cortina); “turistici urbani ed extraurbani anche rurali” combinando l'uso di almeno 2 modi di trasporto e mobilità più eventuale sosta, con servizi di partecipazione ad eventi, musei, navette per alberghi ecc.;
- valorizzazione dei territori (monti, mare, laghi – Cortina, Jesolo, Lago di Garda); “percorsi verso località turistiche rurali o extraurbane” combinando l'uso del trasporto pubblico locale più servizi turistici all'uso di mobilità dolce (sharing).

In ciascuno dei casi d'uso è prevista:

- l'offerta di servizi di pianificazione, prenotazione e pagamento, anche in abbonamento stagionale o temporaneo, tramite titolo unico dematerializzato;
- servizi per passeggeri a mobilità ridotta, pass disabili regionali, accesso a ZTL, prenotazione posti, calcolo best fare ecc.

Gli attori coinvolti vengono sintetizzati brevemente di seguito nel coinvolgimento rispetto ai servizi elencati

precedentemente:

- Gli "Operatori di Trasporto" partecipano al progetto MaaS fornendo servizi di trasporto integrato, facilitando l'accesso a diverse modalità di mobilità. Gli Operatori di Trasporto saranno responsabili della qualità del servizio offerto all'utente finale.
- Le "Piattaforme di Vendita" sono responsabili della distribuzione e gestione dei titoli di viaggio, semplificando l'acquisto di biglietti e l'accesso ai trasporti, supportando l'utente nella fase di pagamento.
- La "Veneto Data Platform" svolge un ruolo chiave nella raccolta e nell'analisi dei dati per ottimizzare l'efficienza del sistema MaaS, soggetto principale dell'analisi dei dati ottenuti dagli altri attori coinvolti.
- Gli "Operatori MaaS" pianificano i viaggi secondo le richieste degli utenti, supportandoli nella fase di planning e selezione dei servizi, potendo inoltre usufruire dei dati e dei servizi offerti dal DS&SRF.

2.7. Modelli di business

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

Data la molteplicità di operatori di trasporto e mobilità e la varietà nella tipologia degli spostamenti, il progetto MaaS4Italy rappresenta per il Veneto una eccellente occasione per:

- sperimentare modalità efficaci di integrazione dei servizi e modelli di business alternativi tra gli attori dell'ecosistema MaaS;
- verificare, attraverso l'analisi di impatto economico e sociale, quali modelli garantiscano maggiore sostenibilità futura.

L'ipotesi dietro i modelli di MaaS integrati e ad impatto sociale (livello 4) è quella di ottenere un aumento della domanda verso TPL e verso "mobilità dolce" grazie alla maggiore accessibilità ed inclusività dei servizi MaaS e ad offerte di viaggi multimodali complessivamente più economici, favoriti anche da un mercato "aperto" a più MaaS Operator.

L'utenza selezionata per la sperimentazione avrà la possibilità di un incentivo sottoforma di cashback.

Nella sperimentazione verranno applicati modelli di business tra MaaS Operator ed operatori di trasporto e mobilità che prevedano:

- a) che il MaaS Operator offra titoli di viaggio multimodali (anche in abbonamento e con bundle di servizi ausiliari), composti con tariffe standard di ciascun operatore per ciascuna delle tratte del viaggio. Il MaaS operator in questo caso stabilisce il prezzo del titolo complessivo garantendo a sé una fee percentuale dei ricavi degli operatori per ciascun viaggio acquistato;
- b) che il MaaS Operator agisca da semplice rivenditore "al dettaglio" di viaggi MaaS il cui prezzo è la composizione dei prezzi dei titoli per ogni singola tratta/vettore; tali titoli vengono acquistati a pacchetti "all'ingrosso" (con sconti derivanti da accordi commerciali con i singoli operatori). Il MaaS Operator guadagna dagli sconti concessi dall'operatore per acquisti a pacchetti e dalla vendita di servizi ausiliari di vario tipo (sosta, garanzia sul completamento del viaggio con servizi di trasferimento, servizi turistici ecc.).

Casi d'uso diversi potranno utilizzare uno o entrambi i modelli che saranno oggetto di analisi separata nella valutazione di impatto economico e sociale.

2.8. Replicabilità e scalabilità del progetto

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

È intenzione della Regione del Veneto di sostenere la domanda di servizi MaaS come azione funzionale agli obiettivi del PRT. I risultati della sperimentazione MaaS4Italy forniranno, tra l'altro, le indicazioni necessarie sulla sostenibilità economica ed organizzativa dell'ecosistema MaaS ipotizzato i cui casi d'uso di maggiore interesse sono orientati all'integrazione dei servizi agli utenti e al raggiungimento di importanti obiettivi sociali per l'integrazione e l'economia del territorio e quindi del Paese.

Per questa valutazione verrà tenuto in conto il possibile effetto di incremento misurato e/o previsto della domanda verso TPL e mobilità a basso impatto su:

- Incremento di profitti per Operatori di trasporto pubblico/mobilità.
- Profitti per MaaS Operator.
- Valore/utilità dei servizi MaaS come percepito dagli utenti target.

Su ciascuno di questi elementi incidono fattori legati alla qualità dei servizi, al modello di governance ed ai modelli di business che verranno sperimentati.

Quindi, data l'importanza degli obiettivi sociali da conseguire, la Regione del Veneto prevede di valutare il sostegno alla crescita della domanda MaaS attraverso:

- sostegno continuo alla conduzione della piattaforma tecnologica su cui vengono resi disponibili dati e servizi per il MaaS (qualità, sicurezza, strumenti di governance, servizi specifici) che già contiene modelli operativi e best-practice scalabili anche a livello nazionale;
- prolungamento delle azioni di sostegno alla domanda con incentivi diretti a cittadini utenti;
- interventi infrastrutturali e digitalizzazioni per facilitare l'utilizzo dei servizi alle categorie deboli o a mobilità ridotta;

A seguito della valutazione dell'entità di queste azioni verranno considerati possibili consolidamenti dei modelli operativi utilizzati che potranno comprendere anche l'individuazione di specifici soggetti (pubblici, consorzi pubblico-privati) nel ruolo di MaaS Operator in aggiunta agli operatori privati che opereranno sul mercato.

Valutazioni di sostenibilità, barriere ed impatti organizzativi e normativi verranno discusse all'interno dei GdL del MaaS4Italy e ottenute dal confronto nazionale con città pilota e Regioni / Province Autonome selezionate.

Il progetto è in diretto collegamento con i precedenti bandi MaaS4Italy in esecuzione. Si prevedono degli incontri periodici con chi è già in possesso di informazioni utili all'esecuzione e scalabilità del progetto, con lesson learnt schedate.

2.9. Valore aggiunto del progetto e innovazione

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

La sperimentazione MaaS4Italy può contare nella Regione del Veneto su una piattaforma tecnologica evoluta in stato di avanzata progettazione, sviluppo e sperimentazione, denominata MyData/Veneto Data Platform. Sviluppata nell'ambito del Programma POR-FESR 2014-2020 dalla Direzione ICT della Regione del Veneto secondo i paradigmi della Modern IT, essa è dedicata a tutti gli ambiti della Smart City (mobilità, ambiente, sanità, turismo ecc.) e

costituisce anche un modello organizzativo ed operativo di riferimento per la raccolta dei dati (ingestion), la loro normalizzazione e governance (qualità, accesso al dato, gestione del catalogo, sicurezza delle transazioni).

Nell'infrastruttura della piattaforma, una ledger technology (DLT) consentirà di gestire in modo trasparente le transazioni (già pianificata anche per altri casi d'uso data driven). Il trust tra gli operatori che aderiscono al network (es. operatori della mobilità, Regione del Veneto) verrà definito attraverso la sottoscrizione di precisi accordi di ingestion di dati e del loro conseguente utilizzo da parte della Regione del Veneto ai fini dell'integrazione dei servizi MaaS. I MaaS Operator coinvolti verranno direttamente integrati al DS&SRF, direttamente con il layer nazionale, a differenza della sperimentazione in passato eseguita, dove l'integrazione si fermava al RAP. Inoltre, aumenta il numero di MaaS Operator coinvolti, con un numero minimo di due MaaS Operator, a differenza della prima sperimentazione che ne contava uno. Infine, si garantisce l'accesso a tutti i MaaS operator registrati al DS&SRF.

La piattaforma è stata la scelta più naturale per la realizzazione dell'HUB digitale della Mobilità Regionale e per l'esposizione dei dati quale Regional Access Point e MaaS Integration verso potenziali fornitori di servizi di infomobilità e di mobilità-as-a-service. La piattaforma regionale verrà implementata utilizzando i protocolli standard NeteX e SIRI. Con un approccio ad ampio spettro su altri ambiti connessi alla mobilità quali il turismo, l'ambiente, la sanità ecc. la piattaforma rappresenta un valore aggiunto per garantire:

- sviluppo di un ecosistema MaaS con servizi di qualità e di valore aggiunto per gli utenti da parte dei MaaS Operator che intendono fruirne;
- disponibilità di dati e riferimento di accesso (gateway) verso le piattaforme di vendita messe a disposizione dagli operatori;
- disponibilità di ulteriori dati per il processo di valutazione (ex-ante ed ex-post) per ricavare indicazioni utili all'interpretazione dei risultati.

Gli operatori del trasporto e della mobilità previsti dal progetto risultano più numerosi rispetto alla sperimentazione eseguita in passato.

3. Modalità operative

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

3.1. Modello di governance

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

Il progetto MaaS4Italy nella Regione del Veneto sarà guidato da un Comitato Guida (CG) per la definizione delle linee strategiche di progetto e il rispetto di contenuti e milestone di progetto. In particolare, CG avrà le seguenti funzioni:

- Fornire input allo sviluppo del progetto anche attraverso l'interazione con DTD-MIT.
- Collaborare con DTD-MIT e Tavolo Scientifico, costituito dai Referenti Scientifici individuati all'interno delle Università, e in costante evoluzione. Il dettaglio dei KPI utilizzato in Allegato 1 è quello fornito dall'allegato "V_04_KPI sperimentazione MaaS for Italy". La collaborazione con il Tavolo Scientifico è fondamentale

nell'obiettivo di uniformare e gestire le fasi analitiche della sperimentazione (ex ante, in itinere, ex post) e nella formulazione dei KPI alla base delle analisi e dell'interpretazione dei risultati ottenibili.

- Analizzare i risultati del progetto, aiutando l'organizzazione a raggiungere gli obiettivi.
- Identificare le priorità.
- Sviluppare una strategia di valutazione e di monitoraggio, anche di rischi e tempistiche.
- Monitorare la qualità del progetto durante lo sviluppo.

Costituiscono il CG rappresentanti degli attori istituzionali coinvolti, Regione del Veneto, operatori TPL e mobilità, Trenitalia (regionale), Comuni, Università coinvolti per un totale complessivo di max 10-12 componenti. Per la gestione operativa del progetto verrà istituito un ufficio di progetto, con funzioni di Project Management Office (PMO) per lo svolgimento di attività quali:

- Attuazione degli indirizzi di governance dal CG.
- Conduzione del progetto.
- Supporto operativo e metodologico.
- Integrazione delle risorse.
- Gestione del supporto tecnico e ufficio MaaS.
- Valutazione delle performance e allineamento degli obiettivi.
- Mobilitazione degli utenti sperimentatori e delle risorse.
- Allineamento di use-case e servizi alle integrazioni previste con il servizio DS&SFR.

3.2. Modalità organizzative e strumenti di monitoraggio degli obiettivi

Descrivere il modello organizzativo previsto per lo svolgimento del progetto, le modalità, gli strumenti di monitoraggio adottati e le azioni previste per la loro implementazione (cfr. Allegato 2 – D1)

Lo strumento di monitoraggio interno che il soggetto attuatore implementerà, permetterà di disporre, in tempi certi, delle informazioni inerenti all'attuazione del progetto e di produrre i dati dinamici nel rispetto delle specifiche rilasciate. In particolare:

- *Numero di utenti attivi nella sperimentazione*
- *Numero/elenco Maas Operator collegati al DS&SRF ed al NAP*
- *Numero/elenco Operatori di trasporto e mobilità aderenti alla sperimentazione*
- *Numero/elenco piattaforme di vendita*
- *Avanzamento della spesa*
- *Avanzamento degli output di progetto*

Partecipano all'ufficio di progetto i technical manager, individuati coerentemente con i package di progetto, incaricati dagli attori coinvolti che parteciperanno alla conduzione del progetto.

È prevista, inoltre, sempre nel PMO, la costituzione di un ufficio MaaS con caratteristiche operative, costituito da 2 risorse con profili tecnici e gestionali.

La Regione in quanto soggetto attuatore individuerà un Responsabile Unico del Progetto (RUP) con le responsabilità amministrative connesse al ruolo, parte del CG, a cui relaziona, e del PMO.

Il CG individuerà un Project Manager (PM) con responsabilità gestionali, capo del PMO, che coordina le attività progettuali, interagendo con i technical manager e le risorse del PMO.

Gli utenti previsti per la fase sperimentale sono 3000 / 4000.

3.3. Modalità Ascolto dell'utente

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

Gli utenti verranno monitorati durante l'intero percorso della sperimentazione per cercare di analizzare e comprendere la variazione rispetto ai comportamenti in mobilità e anche per rispondere ad eventuali bisogni e/o anomalie che dovessero emergere.

Oltre alle indagini ex-ante, sono previste indagini durante la sperimentazione (in itinere) e ex-post e saranno effettuate quando la sperimentazione sarà già avviata ed il panel di utenti avrà cominciato ad usufruire dei servizi MaaS.

Nel contesto delle indagini in corso, sono previste due modalità di ricerca:

- ✓ Indagini CAWI, rivolte agli utenti del panel di analisi, durante le quali vengono loro poste le medesime domande della fase ex ante, integrate da specifici interrogativi sulla Customer Satisfaction relativi al servizio MaaS. Il questionario di base per la fase in itinere è coerente, in termini di obiettivi al questionario ex ante, ossia osservare i comportamenti di mobilità del panel di analisi al fine di stimare i KPI indicati dal Ministero. Verranno effettuate le indagini in itinere verso la conclusione della fase ufficiale delle sperimentazioni.
- ✓ Indagine CAMI (Computer Assisted Mobile Interviewing), condotta attraverso interazioni su dispositivi mobili tramite l'App del MaaS Operator. Per una settimana, solo gli utenti che hanno utilizzato i servizi MaaS sono invitati a fornire informazioni sulla soddisfazione del viaggio appena compiuto, con la possibilità di segnalare eventuali criticità riscontrate, oltre a fornire ulteriori dettagli su quale sarebbe stata l'alternativa di viaggio in assenza dell'utilizzo dei servizi MaaS.

Le indagini in itinere permetteranno di osservare le variazioni delle abitudini di mobilità degli utenti, la soddisfazione sui viaggi effettuati e sui servizi MaaS ricevuti. Saranno effettuate via web (CAWI - Computer Assisted Web Interviewing, metodologia di raccolta dati basata sulla compilazione di un questionario via web). La scelta del metodo CAWI (metodologia già ampiamente diffusa tra gli utenti per questa tipologia di attività), consente di evitare l'interazione attraverso l'APP dei MaaS Operators e permette:

- chiarezza (es. struttura organizzata in modo da semplificare la compilazione);
- gestione di funzioni di "aiuto" che guidino l'utente nella compilazione;
- riduzione dei costi di realizzazione;
- riduzione dei costi a carico dei MaaS Operators che parteciperanno alla sperimentazione.

Alla fine della sperimentazione verrà effettuata la campagna ex-post per determinare i cambiamenti nei comportamenti degli utenti del panel quando verranno meno gli incentivi di sostegno all'utilizzo di servizi MaaS.

La somministrazione del questionario rivestirà pertanto un ruolo chiave e sarà eseguita da apposite agenzie e/o atenei specializzati, in accordo con le linee guida per la sperimentazione rese disponibili dai preposti gruppi di lavoro DTD-MIT. Le indagini web verranno realizzate sulla piattaforma MyData della Regione che garantisce adeguata visibilità, facilità d'accesso, sicurezza e rispetto della normativa in materia di protezione dei dati e fruibilità dei servizi. La collaborazione continua con il Tavolo Scientifico è fondamentale dal punto di vista strategico, favorendo uniformità nelle metodologie di analisi durante l'intera fase sperimentale.

3.4. Valutazione degli impatti

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

La transizione verso il MaaS è un processo che può incidere radicalmente sui caratteri di una società. Per essere socialmente sostenibile deve contribuire in modo evidente e misurabile al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione del sistema dei trasporti, riduzione delle congestioni, maggiore accessibilità e trasformazione digitale inclusiva.

Il progetto MaaS4Italy nel Veneto mira a:

- Sviluppare, governare e sostenere un Ecosistema MaaS di livello 4, compresi i processi cooperativi tra stakeholder per ridurre eventuali barriere di ingresso alle trasformazioni;
- Sperimentare nuovi modelli organizzativi, servizi innovativi e monitorarne costantemente i risultati attraverso una valutazione di impatti (conforme alle linee guida DTD-MIT).

Al termine della campagna di sperimentazione, è previsto l'avvio di una terza fase di indagini mediante la metodologia CAWI, rivolta agli utenti del panel di analisi. Questa indagine richiederà le stesse informazioni esaminate durante la fase sperimentale (campagna di indagine in itinere). Tali indagini saranno focalizzate verso la conclusione del progetto MaaS, entro il quarto trimestre del 2025. La pianificazione temporale è allineata all'assunzione che i servizi MaaS rimarranno attivi e funzionanti almeno fino al 2026.

Per le indagini ex-post, verrà utilizzato il questionario di base predisposto dal MIT tavolo scientifico contenente le domande essenziali finalizzate al calcolo dei KPI, come da dall'allegato "V_04_KPI sperimentazione MaaS for Italy".

Impatto economico: L'obiettivo è quello di ottenere una riduzione dei costi generalizzati di trasporto per effetto dello spostamento della domanda verso servizi di trasporto pubblico e condiviso in alternativa all'uso e alla proprietà del veicolo privato. Principali KPI:

- Volume transazioni per acquisto servizi MaaS.
- Valore medio transazione.
- Spesa media per utente unico.
- Costo medio per spostamento.
- Ricavi complessivi / per operatore mobilità.
- Utilizzatori unici per operatore.
- Distribuzione spaziale e temporale della domanda MaaS.

Impatto ambientale: verranno stimate le riduzioni dei consumi e delle emissioni per minore uso del veicolo privato e scelta di servizi MaaS. Principali KPI:

- Spostamenti MaaS totali e per modalità di trasporto.
- Domanda acquisita.
- Spostamenti MaaS per range di spostamento (urbano, area Metropolitana, Regionale, ecc.).
- Emissioni ad impatto climatico prodotte totali / medie per spostamento.

Impatto socioculturale: verrà analizzata la potenzialità dei servizi MaaS offerti di aumentare l'accessibilità anche per categorie deboli, l'adozione di comportamenti sostenibili, la partecipazione e la destinazione del tempo disponibile ad attività commerciali/culturali. Principali KPI:

- Utenti totali.
- Utenti attivi.
- Indici di retention (utenti che usano ancora l'APP dopo prima volta).
- Utenti che usufruiscono di servizi di più di un Maas operator.

- Customer satisfaction (totale/specifica).
- Richieste di supporto/reclami/suggerimenti.

3.5. Rispetto dei principi trasversali

Descrivere come si prevede che il progetto rispetti i principi trasversali identificati dal PNRR:

- *Rispetto del principio di non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852 (DNSH);*
- *Rispetto del principio di parità di genere in relazione agli articoli 2, 3, paragrafo 3, del TUE, 8, 10, 19 e 157 del TFUE, e 21 e 23 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea;*
- *Rispetto dei principi trasversali previsti dal PNRR quali, tra l'altro, il principio del contributo all'obiettivo climatico e digitale (c.d. tagging) e ove previsto, l'obbligo di protezione e valorizzazione dei giovani;*
(cfr. "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza" - Cap.1 "Obiettivi generali e struttura del piano", par. "Le priorità trasversali")

Si raccomanda di inserire le modalità secondo cui i principi sono rispettati, utilizzando come punto di partenza quanto segue ed integrando coerentemente con il Progetto presentato, le modalità di realizzazione e gli obiettivi previsti:

Do No Significant Harm (DNSH)

Per il Progetto, la Regione del Veneto dovrà garantire che la realizzazione delle attività progettuali e le relative spese prevedano di non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali, ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852. Tale vincolo si traduce in una valutazione di conformità delle attività progettuali al principio del "Do Not Significant Harm" (DNSH), ex-ante, in itinere ed ex-post, in riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili, di cui all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852, come evidenziato dalle seguenti circolari MEF:

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

Climate and Digital Tagging

Per il Progetto MaaS, il progetto contribuirà in misura del 100% dell'investimento al Digital Tag come previsto dal PNRR per la Misura 1- Componente 1- Investimento 1.4.6. Gli obiettivi primari di progetto sono di fatto legati alla digitalizzazione dei servizi per la mobilità con particolare riferimento a:

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

Equità di Genere e Valorizzazione e protezione dei giovani

Per il Progetto MaaS, la Regione del Veneto si impegna ad applicare nei bandi di gara che verranno pubblicati per la realizzazione degli interventi l'articolo 47 del d.lgs. n. 77 del 2021 convertito con la Legge n. 108/2021 e le relative

linee guida applicative che definiscono le misure di incentivazione e di tutela delle pari opportunità generazionali e di genere, nonché quelle per l'inclusione lavorativa delle persone con disabilità.

Riduzione divari territoriali

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

La Regione del Veneto si impegna pertanto a rispettare i principi trasversali.

4. Piano progettuale

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

4.1. Descrizione delle fasi e delle attività di progetto

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

Per l'implementazione del progetto Maas4Italy della Regione del Veneto sono previste le seguenti macro-attività:

- WP0 – GOVERNANCE E CONDUZIONE DEL PROGETTO
- WP1 - DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL
- WP2 - INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)
- WP3 - INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'
- WP4 - ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET
- WP5 - REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE
- WP6 - CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE
- WP7 - REDAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE

Si riportano per ciascuna macro-attività, le relative attività e obiettivi, gli output intermedi e/o finali previsti.

WP0 – GOVERNANCE E CONDUZIONE DEL PROGETTO	
Obiettivo	Principale obiettivo di questa macro attività riguarda la definizione delle strutture decisionali e sull'organizzazione complessiva del progetto MaaS, garantendo una gestione efficace e un coordinamento ottimale tra tutte le parti coinvolte, con l'avvio del progetto,

	la preparazione del piano operativo, il controllo dell'avanzamento delle attività richieste in modo che si completino le attività e obiettivi nei tempi e costi previsti nell'ambito del presente progetto
Inputs	DECRETO DI APPROVAZIONE GRADUATORIA DEFINITIVA, Avviso Progetti "MaaS" e progetti "Living Lab", PNRR - Missione 1 – Componente 1 – Asse 1, Sub-investimento 1.4.6. "Mobility As A Service for Italy Convenzione con MIT
Cronoprogramma	Gennaio 2024 – Marzo 2026
Output intermedi e finali	Piano operativo Rapporti mensili di avanzamento fino a marzo 2025 Analisi modelli di business ed organizzativi
Metodologia e attività	
<p>Nell'ambito di questa macro-attività si prevede la seguente metodologia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Preparazione del presente piano operativo, con identificazione delle attività e obiettivi; nell'ambito di questa attività viene effettuato un KOM con i principali stakeholder coinvolti, in cui viene condiviso il piano operativo e le responsabilità di ciascun stakeholder - Incontri periodici del Comitato Guida (CG), per valutare lo stato di avanzamento del progetto, con progress mensili di avanzamento e preparazione di un report mensile, identificazione delle criticità e dei rischi di progetto, con relative mitigazioni di progetto, per gestione dell'interazione tra i partner e Armonizzazione delle attività dei vari WP; - Incontri periodici con referenti del DTD MIT e Tavolo scientifico, per condividere lo stato di avanzamento ed eventuali criticità, indicativamente su base mensile <p>Si identificano le seguenti attività ed obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WP 0.1 - Preparazione del piano operativo: obiettivo è la preparazione del piano operativo, e la condivisione in occasione di un KOM con i principali stakeholder coinvolti, con identificazione delle responsabilità di ciascun stakeholder e delle priorità. - WP 0.2: Analisi dei rischi, in questa attività verrà effettuata una analisi su base mensile, con eventuali mitigazioni, e riportata nel report mensile - WP 0.3: Gestione della qualità degli output di progetto: in questa attività verrà valutata la qualità degli output prodotti durante l'esecuzione del progetto - WP 0.4: Valutazione della sostenibilità a lungo termine e dei modelli di business per il MaaS: in questa attività obiettivo è confrontarsi e raccogliere dati per valutare la sostenibilità a lungo termine e dei modelli di business per il MaaS; sono previsti delle riunioni su base bimestrale da parte del CG per analizzare e confrontarsi sui modelli di business, anche in base ai dati raccolti durante il progetto; obiettivo è anche quello di analizzare ed identificare un modello organizzativo per la sostenibilità a lungo termine - WP 0.5: Indirizzo delle azioni del progetto: si prevede in questa attività la preparazione di report su base mensile di avanzamento delle attività, e degli incontri periodici del Comitato tecnico su base mensile, con gli stakeholder, per condividere l'avanzamento delle attività, analizzare i risultati del progetto, i rischi, il rispetto di contenuti e milestone di progetto, la analisi delle azioni. 	

Il coordinatore delle attività è la Regione del Veneto.

WP1 – DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL	
Obiettivo	Principale obiettivo di questa macro attività riguarda la trasformazione digitale degli operatori di trasporto pubblico locale (TPL) coinvolte in convenzione, implementando soluzioni tecnologiche per migliorare l'efficienza operativa e la fruizione da parte degli utenti
Inputs	Piano operativo
Cronoprogramma	Gennaio 2024 – Aprile 2024
Output intermedi e finali	Report di analisi degli operatori TPL Report di avanzamento mensile fino ad aprile 2024 Convenzioni con operatori TPL Digitalizzazione dei servizi delle aziende TPL coinvolte in convenzione Disponibilità dati del servizio TPL delle aziende TPL coinvolte in convenzione nel formato concordati Operatori MaaS pronti per la sperimentazione Aggiornamento dati del servizio TPL nel formato concordati
Metodologia e attività	
<p>Nell'ambito di questa macro-attività si prevede la seguente metodologia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analisi degli operatori TPL, allo stato attuale, con analisi della situazione attuale, Identificazione degli aggiornamenti richiesti da parte delle aziende TPL per la digitalizzazione del TPL e specifiche di integrazione - Conferma del budget e delle tempistiche di implementazione della digitalizzazione dei servizi del TPL - Implementazione della digitalizzazione dei servizi delle aziende TPL coinvolte in convenzione - Aggiornamento dei dati durante la sperimentazione - Incontri periodici di verifica, con presentazioni da parte delle aziende del TPL coinvolte in convenzione, verifica dell'avanzamento e delle criticità, analisi delle azioni. <p>Il piano operativo prevede le seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WP 1.1: implementazione della digitalizzazione dei servizi delle aziende TPL coinvolte in convenzione, che includono: spese per l'acquisto e la messa in opera di beni strumentali atti ad abilitare i servizi MaaS: sistemi hardware e software e altri sistemi tecnologici per il controllo, il monitoraggio e il rilevamento delle prestazioni, la gestione dei dati, la digitalizzazione e dematerializzazione dei titoli di viaggio e ogni altro sistema assimilabile funzionale ai servizi MaaS; Sistemi di bordo e di terra per la gestione di titoli di viaggio dematerializzati e pagamenti elettronici in modalità Account Based; Adeguamento sistemi AVM/AVL. - WP 1.2: gestione dati e condivisione, con aggiornamento dei dati del servizio da parte degli operatori durante la sperimentazione - WP 1.3: Analisi degli operatori TPL, che include l'analisi della situazione attuale, Identificazione degli aggiornamenti richiesti da parte delle aziende TPL per la digitalizzazione del TPL, Conferma del budget e delle tempistiche di implementazione della digitalizzazione dei servizi del TPL, definizione delle specifiche di integrazione. Preparazione di un report di analisi degli operatori TPL con identificazione delle 	

responsabilità.

- **WP1.4: incontri periodici**, su base mensile, per avanzamento della digitalizzazione, con preparazione di un report di avanzamento.

Il coordinatore delle attività è la Regione del Veneto.

WP2 – INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)

Obiettivo	Principale obiettivo di questa macro attività riguarda l'identificazione e l'integrazione dei MaaS operators, assicurando la sincronizzazione e la collaborazione tra di essi per offrire una gamma completa e coesa di servizi di mobilità all'interno del progetto MaaS.
Inputs	Piano operativo Progettazione della soluzione MaaS Piano della sperimentazione del servizio MaaS4Italy
Cronoprogramma	Gennaio 2024 – Maggio 2024
Output intermedi e finali	Bando relativo alla Manifestazione di interesse per MaaS operators Aggiudicazione e selezione dei partecipanti alla sperimentazione MaaS4Italy per la Regione del Veneto Convenzioni con vari operatori MaaS Operatori MaaS pronti per la sperimentazione

Metodologia e attività

Nell'ambito di questa macro-attività si prevede la seguente metodologia:

- Preparazione della manifestazione di interesse, basata sul piano operativo e la progettazione della soluzione MaaS, con identificazione delle specifiche di integrazione
- Pubblicazione del bando, per individuazione dei MaaS operators, e relativa selezione
- Sviluppo ed integrazione da parte dei MaaS operators, a seguire i test di integrazione, che richiedono la disponibilità dei servizi del DS&SRF
- Gestione e supporto MaaS operator, durante la fase di integrazione, con incontri per facilitare gli accordi tra le parti; verifiche periodiche per valutare lo stato di avanzamento, verranno messe in connessione le aziende di trasporto con gli operatori MaaS, per le relative convenzioni, ed incontri periodici con operatori TPL, su base mensile, per verifica degli accordi con MaaS operators
- Accordi tra MaaS operator e operatori di trasporto, per la preparazione di relative convenzioni, e l'integrazione con le piattaforme di vendita per la vendita dei relativi biglietti

Il piano operativo prevede le seguenti attività:

- **WP 2.1: Preparazione della manifestazione di interesse:** in questa attività verrà preparato il capitolato della manifestazione di interesse, con identificazione delle specifiche di integrazione e dei requisiti di partecipazione.

- **WP 2.2: Pubblicazione del bando e selezione;** in questo task verrà pubblicato il bando, e verranno selezionati i partecipanti che risponderanno e saranno conformi ai criteri di partecipazione;
- **WP 2.3: Sviluppo soluzione MaaS operator,** da parte del MaaS operator, con il DR&SRF, integrazione dei titoli di viaggio dematerializzati, e configurazione del sistema;
- **WP 2.4: test dei MaaS Operators,** previa disponibilità dei dati nel DS&SRF
- **WP 2.5: Gestione e supporto MaaS operator:** in questa fase, verranno messe in connessione le aziende di trasporto con gli operatori MaaS, per le relative convenzioni, ed incontri periodici con operatori TPL, su base mensile, per verifica degli accordi con MaaS operators
- **WP 2.6: accordi tra MaaS operators e operatori di trasporto,** da effettuare con gli operatori di trasporto, con preparazione di relative convenzioni ed integrazione con le piattaforme di vendita dei vari operatori di trasporto

Il coordinatore delle attività è la Regione del Veneto.

WP3 – INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'

Obiettivo	Realizzazione e completamento della soluzione MaaS per la Regione del Veneto, con integrazione di operatori di trasporto e mobilità. In questa fase è previsto lo sviluppo delle tecnologie software della piattaforma RAP e della piattaforma PdV regionale, da implementare per l'integrazione con il DS&SRF, gli operatori di trasporto e gli operatori MaaS.
Inputs	Piano operativo Dati del servizio TPL delle aziende TPL coinvolte in convenzione nel formato concordati Disponibilità piattaforma DS&SRF
Cronoprogramma	Gennaio 2024 – Maggio 2024
Output intermedi e finali	Progettazione della soluzione RAP e della piattaforma PdV regionale Capitolato tecnico RAP / PdV regionale e documentazione di gara Test intermedi per operatore Soluzione RAP collaudata e pronta per la sperimentazione
Metodologia e attività	
<p>Nell'ambito di questa macro-attività si prevede la seguente metodologia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definizione con maggior dettagli della soluzione RAP/PdV regionale, con descrizione delle funzionalità, della architettura, dei livelli di integrazione con i vari operatori di trasporto, delle specifiche di integrazione con la piattaforma nazionale, ed eventuali specifiche di integrazione con i MaaS operator, condivisione con vari stakeholder - Preparazione del capitolato tecnico, con definizione dei requisiti della soluzione RAP /PdV regionale - Acquisto in accordo al codice degli appalti della soluzione RAP /PdV regionale, con identificazione e selezione di un fornitore - Realizzazione della soluzione RAP /PdV regionale, da parte del fornitore assegnatario, integrazione e test con gli operatori di trasporto, integrazione e test con la piattaforma nazionale, integrazione e test con 	

eventuali operatori MaaS, con relativo coinvolgimento

- Incontri periodici di verifica e gestione, con referenti della piattaforma nazionale, con il fornitore, con gli operatori di trasporto
- Realizzazione della applicazione e pubblicazione del questionario per la analisi ex-ante, in itinere e ex post.
- Realizzazione della applicazione per la gestione degli incentivi

Il piano operativo prevede le seguenti attività:

- **WP 3.1: Progettazione**, con preparazione del documento di progettazione della soluzione RAP/PdV regionale, del capitolato tecnico, identificazione del procedimento di acquisto e della relativa documentazione di gara.
- **WP 3.2: Pubblicazione del bando / invio della richiesta e selezione**; in questo task verrà pubblicato il bando, e verrà selezionato il fornitore per la realizzazione della piattaforma RAP/PdV regionale;
- **WP 3.3: Sviluppo e implementazione della piattaforma RAP/PdV regionale**, in questo task verrà sviluppata e realizzata la piattaforma RAP/PdV regionale in accordo al capitolato tecnico
- **WP 3.4: Test e integrazione**; in questo task verrà effettuata la fase di integrazione e test con gli operatori di trasporto, integrazione e test con la piattaforma nazionale, integrazione e test ed eventuali operatori MaaS
- **WP 3.5: Gestione e conduzione**; prevede il coordinamento delle attività, in particolare durante la fase di implementazione e test, con gli operatori TPL, referenti della piattaforma nazionale, gli operatori MaaS.
- **WP 3.6: Sviluppo della applicazione software per analisi ex ante, in itinere, ex post**; prevede lo sviluppo del questionario, per la raccolta di feedback e indagini di customer satisfaction, con relativa analisi con reportistiche, in base alle indicazioni da parte del MIT. Il questionario ex ante verrà pubblicato presso sito della Regione del Veneto.
- **WP 3.7: Sviluppo della applicazione software per la gestione degli incentivi agli utenti**, che permettere in modo integrato di identificare e trasferire gli incentivi agli utenti in base alle vendite e validazioni effettuate.

Si precisa che non saranno oggetto di rendicontazione le funzioni di MaaS Operator.

Il coordinatore delle attività è la Regione del Veneto.

WP4 – ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET	
Obiettivo	Analisi preliminare e identificazione dei gruppi target di utenti, facilitando la selezione dell'utenza predisposta alla sperimentazione
Inputs	Piano operativo Piano della sperimentazione del servizio MaaS4Italy
Cronoprogramma	Febbraio 2024 – Giugno 2024
Output intermedi e finali	Sviluppo applicazione e pubblicazione del questionario per la analisi ex-ante Raccolta feedback e indagini di customer satisfaction (ex ante) Lista utenti che richiedono di partecipazione alla sperimentazione MaaS Selezione del panel utenti target e comunicazione
Metodologia e attività	

Nell'ambito di questa macro-attività si prevede la seguente metodologia:

- Incontro di KOM per avvio delle attività e di identificazione degli obiettivi, con gli stakeholder coinvolti tessuto imprenditoriale (mobility manager grandi aziende o poli industriali), scuole e università, associazioni sul territorio), con condivisione degli obiettivi e delle azioni, territorio per la definizione e la mobilitazione del campione più indicato per partecipare alla sperimentazione MaaS
- Incontri periodici su base mensile con gli stakeholder per la verifica delle attività concordate al KOM ed eventuali criticità
- campagna di comunicazione, per informare il maggior numero di abitanti circa il progetto MaaS, in modo da "reclutare" un panel di analisi che sia ben rappresentativo dell'intera popolazione, ed illustrare le fasi della sperimentazione al fine di rendere consapevoli i cittadini circa la modalità di partecipazione
- Raccolta dati, analisi e Selezione del panel utenti target
- Comunicazione di iscrizione ai MaaS operator selezionati

Il piano operativo prevede le seguenti attività:

WP 4.1: Gestione e conduzione; prevede il coordinamento delle attività, con incontro di KOM per avvio delle attività e di identificazione degli obiettivi, gestione delle comunicazioni con gli iscritti alla analisi ex-ante e al panel utenti target, durante la fase di selezione, Incontri periodici su base mensile con gli stakeholder per la verifica delle attività concordate al KOM ed eventuali criticità

WP 4.2: Campagna di comunicazione e raccolta adesione; in questa fase verrà avviata una campagna di comunicazione da parte dei vari stakeholder, anche utilizzando Facebook, Instagram, Twitter, TikTok, verrà dato un tempo limitato a due mese per la registrazione alla sperimentazione, o comunque fino al raggiungimento del target utenti.

WP 4.3: Analisi dati; prevede la analisi dei dati a chiusura del periodo di registrazione, con identificazione del target utenti, con relativa comunicazione a tutti gli utenti dell'esito e della data di avvio della sperimentazione.

WP 4.4: Comunicazione di iscrizione; prevede una comunicazione inviata agli utenti target, di avvio della sperimentazione con registrazione entro un tempo limite ad uno o piu MaaS operators.

Il coordinatore delle attività è la Regione del Veneto.

WP5 – REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE

Obiettivo	Creazione di un piano dettagliato per la fase sperimentale del progetto MaaS, stabilendo procedure, metriche di valutazione e obiettivi chiave.
Inputs	Piano operativo
Cronoprogramma	Gennaio 2024 – Febbraio 2024
Output intermedi e finali	Piano di sperimentazione Template per la redazione del piano di sperimentazione dei servizi MaaS4italy (relazione finale)

Metodologia e attività

Nell'ambito di questa macro-attività si prevede la seguente metodologia:

- Incontro di KOM per avvio delle attività e di identificazione degli obiettivi, con gli stakeholder coinvolti, e coinvolgimenti dei referenti di progetto.
- Realizzazione del documento relativo al piano di Sperimentazione, con identificazione dei criteri per individuazione MaaS Operator e coinvolgimento operatori di trasporto e mobilità, progettazione delle campagne di osservazione, precisando la modalità di coinvolgimento degli utenti, le campagne di comunicazione, le politiche e incentivi per la domanda di mobilità, quali campagne di indagini, e precisando i KPI di riferimento per la fase di valutazione dell'esito.

Il piano operativo prevede in questa macro-attività le seguenti attività:

- **WP 5.1: Gestione e conduzione;** prevede il coordinamento delle attività, con incontro di KOM per avvio delle attività e di identificazione degli obiettivi, Incontri periodici su base bisettimanale con gli stakeholder per la verifica delle attività concordate al KOM ed eventuali criticità.
- **WP 5.2: Preparazione del Piano di sperimentazione;** prevede di precisare la progettazione della sperimentazione, con identificazione dei criteri per individuazione MaaS Operator e coinvolgimento operatori di trasporto e mobilità, progettazione delle campagne di osservazione, precisando la modalità di coinvolgimento degli utenti, le modalità della campagne di comunicazione, le politiche e incentivi per la domanda di mobilità, le campagne di indagini, ed indicando i KPI di riferimento per la fase di valutazione dell'esito. Sarà precisata la modalità di erogazione degli incentivi (come voucher e/o agevolazioni tariffarie e/o strumenti di cashback)

Il coordinatore delle attività è la Regione del Veneto.

WP6 – CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE

Obiettivo	Fase esecutiva della sperimentazione, monitorando il funzionamento delle soluzioni MaaS implementate e raccogliendo dati per valutare l'efficacia del sistema
Inputs	Piano operativo
Cronoprogramma	Luglio 2024 – Dicembre 2024
Output intermedi e finali	

Metodologia e attività

Nell'ambito di questa macro-attività si prevede la seguente metodologia:

- Raccolta feedback e indagini di customer satisfaction (in itinere)
- Raccolta feedback e indagini di customer satisfaction (ex post)
- Raccolta dati su vendite e validazioni e prime analisi
- Gestione degli incentivi agli utenti
- Servizio di help desk per la piattaforma RAP
- Servizio di help desk da parte degli operatori di servizio

- Aggiornamento dei dati del servizio TPL
- Incontri periodici di verifica, su base mensile, con gli operatori di trasporto e gli operatori MaaS coinvolti, per verifica di eventuali criticità durante la sperimentazione, e di azioni di mitigazione ove necessario.

Il piano operativo prevede le seguenti attività:

- **WP 6.1: Raccolta dati;** in questo task vengono avviate le richieste agli utenti di compilazione dei feedback di valutazione in itinere, ed al termine ex post, per successive prime analisi. Verranno inoltre raccolte i dati su vendite e validazioni su piattaforma DS&SRF, per relative prime analisi in itinere.
- **WP 6.2: gestione degli incentivi agli utenti,** con analisi e trasferimento dei relativi incentivi.
- **WP 6.3: servizio di help desk, per la piattaforma RAP,** da contattare in caso di malfunzionamenti e dati non disponibili, per una rapida risoluzione, o per segnalazioni dirette da parte degli utenti relativamente alla sperimentazione
- **WP 6.4: servizio di help desk, da parte degli operatori di servizio,** da contattare in caso di malfunzionamenti e dati non disponibili, per una rapida risoluzione
- **WP 6.5: Aggiornamento dei dati del servizio TPL:** in questo task gli operatori di servizio TPL garantiranno l'aggiornamento dei dati che verranno resi disponibili automaticamente al sistema RAP, e comunque segnalati per verificare che l'importazione sia avvenuta con successo
- **WP 6.6: Gestione e conduzione;** prevede il coordinamento delle attività, con incontri periodici di verifica, su base mensile, con gli operatori di trasporto e gli operatori MaaS coinvolti, per verifica di eventuali criticità durante la sperimentazione, e di azioni di mitigazione ove necessario

Il coordinatore delle attività è la Regione del Veneto.

WP7 – REDAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE

Obiettivo	Attività finale che prevede la compilazione di un rapporto completo che riassume i risultati della sperimentazione, le lezioni apprese e fornisce raccomandazioni per il futuro sviluppo del progetto MaaS
Inputs	Completamento della sperimentazione, dati raccolti
Cronoprogramma	Gennaio 2025 – Marzo 2025
Output intermedi e finali	Rapporto unico finale Contributi Relazione finale EU

Metodologia e attività

Nell'ambito di questa macro-attività si prevede la seguente metodologia:

- Condivisione del template per la redazione del piano di sperimentazione dei servizi MaaS4italy come rapporto unico finale
- Raccolta dati per la preparazione del rapporto
- Preparazione del report finale, che include in sintesi:

- i dati identificati della Regione del Veneto,
 - la descrizione dei MaaS operator e degli operatori di trasporto, secondo template forniti,
 - la descrizione delle campagne di osservazione, con la modalità di coinvolgimento degli utenti,
 - le politiche di domanda e tariffazione implementate,
 - la campagna di indagine in termini di fonti dei dati, di aspetti indagati e di modalità di svolgimento ed analisi, ex ante, in itinere, ex post, allegando lo schema degli strumenti operativi utilizzati per le analisi (ad es.: schema del questionario adottato per le interviste, ...).
 - la valutazione dell'esito delle sperimentazioni,
 - i risultati ottenuti e le modalità di valutazione degli obiettivi raggiunti e il loro impatto sugli utenti,
 - i risultati e obiettivi raggiunti nella campagna di comunicazione:
 - i risultati e obiettivi raggiunti mediante l'applicazione di politiche e incentivazioni tariffarie,
 - la descrizione qualitativa delle indicazioni emerse dalla sperimentazione
 - analisi costi benefici,
 - la valutazione dei KPI, come da template,
 - le attività svolte durante la sperimentazione
 - le conclusioni e le risultanze (dando particolare rilievo agli obiettivi raggiunti), comprensive di criticità e prospettive incontrate durante il periodo della sperimentazione, proponendo ulteriori possibili interventi e soluzioni alternative
 - le criticità, esigenze o opportunità emerse con riferimento agli aspetti normativi.
- Contributi per la preparazione della relazione finale EU, come estratto di quanto presente nel rapporto di sperimentazione.

Il piano operativo prevede le seguenti attività:

WP 7.1: Raccolta dati per la preparazione del rapporto finale di sperimentazione, utili ai fini del rapporto finale di sperimentazione

WP 7.2: Rapporto finale di sperimentazione, secondo quanto precisato nella metodologia

WP 7.3: Relazione finale EU, con relativi contributi ove necessario

Il coordinatore delle attività è la Regione del Veneto.

4.2. Dettaglio Integrazione

In questa sezione deve essere presentato il dettaglio tecnico di integrazione

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

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

per ognuno degli attori coinvolti la data prevista.

Nel corso della sperimentazione verrà valutata la possibilità di inserire nuovi operatori in aggiunta a quelli proposti. Le fasi dei test dei MaaS Operator saranno parallelizzate alle fasi di ricezione e disponibilità dei dati statici e dinamici; i vari MaaS operator potrebbero inviare dei dati parziali per fare dei test. Sarà resa disponibile la piattaforma di test a fine aprile 2024 con lo scopo di effettuare i test.

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

<i>Nome dell'operatore di trasporto o mobilità</i>	<i>Data prevista di digitalizzazione dei pagamenti</i>	<i>Nome piattaforma di vendita</i>	<i>Data prevista disponibilità dei dati statici (NeteX) su piattaforma nazionale</i>	<i>Data prevista disponibilità dei dati dinamici (SIRI) su piattaforma nazionale</i>	<i>Indicare se i dati sono inviati direttamente in NeteX/SIRI o mediati</i>
Azienda Trasporti Verona srl	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
ATVO S.p.A.	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
Autocorriere Caverzan srl	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
AUTOSERVIZI CASAROTTO SRL	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
APS holding Spa	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
AVM SPA	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
BIT Mobility	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
Bristol autoservizi srl	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
BUSITALIA VENETO S.p.A.	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
Cavinato	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
Clear Channel Italia SpA	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
DOLOMITI BUS S.p.A.	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
emTransit s.r.l.	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
Evertours sas	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
Formentin Vincenzo srl	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
Jtaca S.r.l.	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
Kinto Italia S.p.A.	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
La Linea S.p.A.	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
Martini Bus	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
My Pro Driver di Bosa Fausto	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
NAVIGAZIONE LAGO DIGARDA	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
RADIOTAXI VENETO SOCIETA' COOPERATIVA	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
RIDEMOVI SPA	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
Fratelli Rigato srl	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
Scremin Giovanni snc	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
TRENITALIA Spa	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati
Zanetti turismo srl	30/04/2024	<i>Da definire</i>	30/04/2024	30/04/2024	mediati

4.2.2. Integrazione MaaS Operator (Rif. WP 2)

Al fine di partecipare alla sperimentazione, i MaaS Operator dovranno reperire i dati statici e dinamici attraverso la piattaforma nazionale (RAP/NAP/DS&SRF) utilizzando i protocolli previsti: NeteX/SIRI, utilizzare le piattaforme di

vendita per l'emissione dei titoli di viaggio, e registrare i dati su DS&SRF, si richiede di compilare, per ognuno degli attori coinvolti la data prevista.

Ad ogni MaaS Operator corrisponderanno diversi operatori di trasporto che potranno avere date di integrazioni differenti, in ogni caso devono essere indicati i soli operatori le cui date di integrazione siano compatibili con l'inizio delle sperimentazioni.

La definizione dei MaaS operator sarà oggetto di manifestazione di interesse. Sono previsti almeno due MaaS operator. La definizione degli Operatori di trasporto utilizzati dai MaaS Operator sarà richiesta nell'ambito della manifestazione di interesse, e quindi dovrà essere precisata dal MaaS operator. Sono previsti accordi a valle delle risposte e conferma degli operatori che aderiranno alla manifestazione di interesse. Il popolamento delle tabelle successive sarà eseguito alla chiusura degli accordi citati. Si precisa inoltre che tutti gli operatori MaaS registrati al DS&SRF potranno partecipare alla sperimentazione.

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

Nome del MaaS Operator	Data prevista di disponibilità app verso gli utenti	Data prevista invio dati viaggio a DS&SRF
Sarà oggetto della manifestazione di interesse	Maggio 2024	Maggio 2024

Nome del MaaS Operator	Nome Operatore di Trasporto utilizzato (rif. 5.1)	Data prevista integrazione dati con Operatore di trasporto via Piattaforma Nazionale	Data prevista integrazione piattaforma di vendita con Operatore di trasporto
Sarà oggetto della manifestazione di interesse	Operatori riportati in precedenza nel documento	Maggio 2024	Maggio 2024

4.3. Cronoprogramma delle attività

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

WP-AZIONE/ATTIVITA'	Data inizio	Data fine
WP 0: GOVERNANCE E CONDUZIONE DEL PROGETTO	Q1 2024	Q1 2026
WP 0.1 - Preparazione del piano operativo	Q1 2024	Q1 2024
WP 0.2: Analisi dei rischi	Q1 2024	Q1 2025
WP 0.3: Gestione della qualità degli output di progetto	Q1 2024	Q1 2025
WP 0.4: Valutazione della sostenibilità a lungo termine e dei modelli di business per il MaaS	Q1 2024	Q1 2025
WP 0.5: Indirizzo delle azioni del progetto	Q1 2024	Q1 2025
WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL	Q1 2024	Q4 2024
WP 1.1: implementazione della digitalizzazione dei servizi delle aziende TPL	Q1 2024	Q2 2024

WP 1.2: Gestione dati e condivisione	Q1 2024	Q4 2024
WP 1.3: Analisi degli operatori TPL	Q1 2024	Q1 2024
WP1.4: incontri periodici	Q1 2024	Q2 2024
WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)	Q1 2024	Q2 2024
WP 2.1: Preparazione della manifestazione di interesse	Q1 2024	Q1 2024
WP 2.2: Pubblicazione del bando e selezione	Q1 2024	Q1 2024
WP 2.3: Sviluppo soluzione MaaS operator	Q1 2024	Q2 2024
WP 2.4: test dei MaaS Operators	Q2 2024	Q2 2024
WP 2.5: Gestione e supporto MaaS operator	Q2 2024	Q2 2024
WP 2.6: accordi tra MaaS operators e operatori di trasporto	Q2 2024	Q2 2024
WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'	Q1 2024	Q2 2024
WP 3.1: Progettazione	Q1 2024	Q1 2024
WP 3.2: Pubblicazione del bando / invio della richiesta e selezione	Q1 2024	Q1 2024
WP 3.3: Sviluppo e implementazione della piattaforma RAP del MaaS	Q1 2024	Q2 2024
WP 3.4: Test e integrazione	Q2 2024	Q2 2024
WP 3.5: Gestione e conduzione	Q1 2024	Q2 2024
WP 3.6: Sviluppo della applicazione software per analisi ex ante, in itinere, ex post	Q1 2024	Q2 2024
WP 3.7: Sviluppo della applicazione software per la gestione degli incentivi agli utenti,	Q1 2024	Q2 2024
WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET	Q1 2024	Q2 2024
WP 4.1: Gestione e conduzione	Q1 2024	Q2 2024
WP 4.2: Campagna di comunicazione e raccolta adesione	Q1 2024	Q1 2024
WP 4.3: Analisi dati	Q2 2024	Q2 2024
WP 4.4: Comunicazione di iscrizione	Q2 2024	Q2 2024
WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE	Q1 2024	Q1 2024
WP 5.1: Gestione e conduzione	Q1 2024	Q1 2024
WP 5.2: Preparazione del Piano di sperimentazione	Q1 2024	Q1 2024
WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE	Q2 2024	Q1 2025
WP 6.1: Raccolta dati	Q3 2024	Q4 2024
WP 6.2: gestione degli incentivi agli utenti	Q3 2024	Q1 2025
WP 6.3: servizio di help desk, per la piattaforma RAP	Q3 2024	Q4 2024
WP 6.4: servizio di help desk, da parte degli operatori di servizio	Q3 2024	Q4 2024
WP 6.5: Aggiornamento dei dati del servizio TPL	Q3 2024	Q4 2024
WP 6.6: Gestione e conduzione	Q3 2024	Q4 2024

<i>WP 7: RELAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE</i>	Q2 2024	Q1 2025
<i>WP 7.1: Raccolta dati per la preparazione del rapporto finale di sperimentazione</i>	Q2 2024	Q1 2025
<i>WP 7.2: Rapporto finale di sperimentazione</i>	Q1 2025	Q1 2025
<i>WP 7.3: Relazione finale EU</i>	Q1 2025	Q1 2025

4.4. Piano spese

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

1. Spese per l’integrazione con il Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF):
 - a. spese per la progettazione, lo sviluppo e l’implementazione di software specifici, necessari all’integrazione con la piattaforma nazionale di Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF);
 - b. spese per l’acquisizione di software necessari all’integrazione con la piattaforma nazionale di Data Sharing and Service Repository Facilities (DS&SRF).
2. Spese per la conduzione del progetto:
 - b. spese per servizi di consulenza per l’implementazione del progetto MaaS, incluse attività di formazione specifica;
 - c. spese per la promozione del progetto, animazione e gestione della comunicazione.
3. Spese per la conduzione e realizzazione delle sperimentazioni:
 - a. spese per la progettazione e realizzazione della piattaforma tecnologica di back-end e front-end per la erogazione dei servizi MaaS sul territorio, sostenute dal soggetto attuatore o da soggetti da esso individuato a termini di legge;
 - b. spese per l’avvio e conduzione delle sperimentazioni (es. incentivi diretti alla domanda degli utenti, etc.);
 - c. altre spese coerenti con i costi necessari alla realizzazione delle sperimentazioni, alle valutazioni degli impatti e, in generale, alle analisi dei risultati.
4. Spese per la digitalizzazione del TPL:
 - a. spese per l’acquisto e la messa in opera di beni strumentali atti ad abilitare i servizi MaaS: sistemi hardware e software e altri sistemi tecnologici per il controllo, il monitoraggio e il rilevamento delle prestazioni, la gestione dei dati, la digitalizzazione e dematerializzazione dei titoli di viaggio e ogni altro sistema assimilabile funzionale ai servizi MaaS.
5. IVA realmente e definitivamente sostenuta per i costi di cui ai precedenti commi, solo se non recuperabile, nel rispetto di quanto previsto dalla vigente normativa - tale importo dovrà quindi essere puntualmente tracciato per ogni progetto nei relativi sistemi informatici gestionali.
6. Spese per il reclutamento di personale specificamente destinato alla realizzazione del progetto, secondo quanto previsto all’art.1 del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, coordinato con la legge di conversione 6 agosto 2021, n. 113, e in particolare nel rispetto delle disposizioni di quanto al comma 2 del medesimo articolo.

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

WP-AZIONE/ATTIVITA'	Voci di spesa	2024	2025	2026	Totale
WP 0: PREPARAZIONE E GOVERNANCE		171.147,54	42.786,89	-	213.934,43
WP 0.1 - Preparazione del piano operativo WP 0.2: Analisi dei rischi WP 0.3: Gestione della qualità degli output di progetto WP 0.4: Valutazione della sostenibilità a lungo termine e dei modelli di business per il MaaS	Art. 8 , c. 1, l. b)				
	A Spese per servizi di consulenza per l’implementazione del progetto MaaS, incluse attività di formazione specifica	131.147,54	32.786,89		163.934,43
	B) Spesa per il reclutamento del personale	40.000,00	10.000,00		50.000,00

<i>WP 0.5: Indirizzo delle azioni del progetto</i>					
WP 1: DIGITALIZZAZIONE OPERATORI TPL					
<i>WP 1.1: implementazione della digitalizzazione dei servizi delle aziende TPL</i>		Art. 8, c. 1, l. D per la digitalizzazione del TPL	Spese	450.819,67	450.819,67
<i>WP 1.2: Gestione dati e condivisione</i>		Convenzione Comuni e Atenei			
<i>WP 1.3: Analisi degli operatori TPL</i>		Convenzione con operatori di servizi alla mobilità e operatori di vendita che parteciperanno alla sperimentazione			
<i>WP 1.4: incontri periodici</i>					
WP 2: INTEGRAZIONE MAAS OPERATORS (MO)					
<i>WP 2.1: Preparazione della manifestazione di interesse</i>		Convenzione MaaS Operator			
<i>WP 2.2: Pubblicazione del bando e selezione</i>					
<i>WP 2.3: Sviluppo soluzione MaaS operator</i>					
<i>WP 2.4: test dei MaaS Operators</i>					
<i>WP 2.5: Gestione e supporto MaaS operator</i>					
<i>WP 2.6: accordi tra MaaS operators e operatori di trasporto</i>					
WP 3: INTEGRAZIONE OPERATORI DI TRASPORTO E MOBILITA'					
<i>WP 3.1: Progettazione</i>		Art. 8, c. 1, l. a.i-aii; l. c.i .			
<i>WP 3.2: Pubblicazione del bando / invio della richiesta e selezione</i>		A: Spese per la progettazione, lo sviluppo e l'implementazione di software specifici, necessari all'integrazione con la piattaforma nazionale di Data Sharing & Service Repository Facilities (DS&SRF)			
<i>WP 3.3: Sviluppo e implementazione della piattaforma RAP del MaaS</i>		b) spese per la progettazione e realizzazione della piattaforma tecnologica di back-end e front-end per la erogazione dei servizi MaaS sul territorio, sostenute dal soggetto attuatore o da soggetti da esso individuato a termini di legge			
<i>WP 3.4: Test e integrazione</i>					
<i>WP 3.5: Gestione e conduzione</i>					
<i>WP 3.6: Sviluppo della applicazione software per analisi ex ante, in itinere, ex post</i>					
<i>WP 3.7: Sviluppo della applicazione software per la gestione degli incentivi agli utenti,</i>					

WP 4: ANALISI EX ANTE ED INDIVIDUAZIONE PANEL UTENTI TARGET		81.967,21	0	0	81.967,21
<i>WP 4.1: Gestione e conduzione</i> <i>WP 4.2: Campagna di comunicazione e raccolta adesione</i> <i>WP 4.3: Analisi dati</i> <i>WP 4.4: Comunicazione di iscrizione</i>	Art. 8, c. 1, l. b)				
	Spese per la promozione del progetto, animazione e gestione dellacomunicazione	81.967,21			81.967,21
WP 5: REALIZZAZIONE PIANO DI SPERIMENTAZIONE		-	-	-	-
<i>WP 5.1: Gestione e conduzione</i> <i>WP 5.2: Preparazione del Piano di sperimentazione</i>					
					-
WP 6: CONDUZIONE DELLA SPERIMENTAZIONE		409.836,07	40.983,61	-	450.819,67
<i>WP 6.1: Raccolta dati</i> <i>WP 6.2: gestione degli incentivi agli utenti</i> <i>WP 6.3: servizio di help desk, per la piattaforma RAP</i> <i>WP 6.4: servizio di help desk, da parte degli operatori di servizio</i> <i>WP 6.5: Aggiornamento dei dati del servizio TPL</i> <i>WP 6.6: Gestione e conduzione</i>	Art. 8, c. 1, l. C Spese per la conduzione e realizzazione delle sperimentazioni				
	Spese per l'avvio e conduzione delle sperimentazioni (incentivi diretti alla domanda degli utenti, etc.);	245.901,64			245.901,64
	Spese coerenti con i costi necessari alla realizzazione delle sperimentazioni, alle valutazioni degli impatti e, in generale, alle analisi dei risultati	163.934,43	40.983,61		204.918,03
WP 7: RELAZIONE DEL RAPPORTO UNICO FINALE		0	0	0	0
<i>WP 7.1: Raccolta dati per la preparazione del rapporto finale di sperimentazione</i> <i>WP 7.2: Rapporto finale di sperimentazione</i> <i>WP 7.3: Relazione finale EU</i>					0
					0
					0

Macro-attività		2024	2025	2026	Totale in Euro
Totale IVA esclusa	<i>Include la Spesa per il reclutamento del personale</i>	1.810.492	83.770	-	1.894.262
IVA 22%	<i>non include l'IVA per Spesa per il reclutamento del personale</i>	389.508	16.230	-	405.738
Totale IVA Inclusa		2.200.000	100.000	-	2.300.000

4.5. Partecipazione a progetti / programmi europei in corso

Descrivere se e in che modo il progetto si integra / coordina con altre iniziative PNRR o finanziate altrimenti e indicare eventuali partecipazioni ad altri progetti / programmi europei in corso e sinergici con gli obiettivi del progetto "Maas", indicando, se pertinente, eventuali risorse finanziarie disponibili. (cfr. Allegato 2 – E2)

In caso di utilizzo di altri fondi è necessario specificare che non saranno effettuate richieste di rimborso multiple per le stesse spese sostenute (c.d. "double funding") e che, nell'ambito del finanziamento relativo a questo specifico progetto, l'Ente Attuatore dichiara che le eventuali richieste di rimborso non saranno soggette a "double funding".

Si riportano nel seguito i principali progetti e i relativi costi/finanziamenti in ambito Maas e/o fortemente legati al raggiungimento dei vantaggi ad esso connessi, realizzati o in corso di realizzazione nella Regione del Veneto:

Hub della mobilità regionale: Progettazione e sviluppo dell'hub digitale mobilità regionale, secondo paradigma MaaS, per scambio dati con i sistemi nazionali, servizi connessi alla gestione della mobilità, e propedeutico ad un sistema di bigliettazione unica-integrata.

Soggetto beneficiario: Regione del Veneto – Direzione Infrastrutture e Trasporti

Risorse FSC residue derivanti dalle precedenti programmazioni 2000-2006 e 2007-2013 assegnate con DGR 1363 del 2/11/2022: Costo totale: 1.000.000,00 €

PR Veneto FESR 2021-2027 - Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS) - DGR 1832/2021

Nell'ambito della Programmazione e Co-progettazione delle Strategie Integrate di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS) tra gli interventi per la mobilità urbana sostenibile è prevista l'Azione 2.8.4 TPL – Sistemi di Trasporto Intelligenti: bigliettazione unica e infomobilità a vantaggio delle AAUU e degli Operatori di Trasporto e Mobilità per: digitalizzazione e condivisione di dati, realizzazione di servizi integrati a livello regionale, bigliettazione unica integrata. Questa Azione, peraltro coordinata a livello regionale in modo omogeneo tra tutte le AAUU, è a supporto dei progetti di digitalizzazione dei singoli operatori e della loro integrazione a livello territoriale e costituisce quindi una base per la sostenibilità futura dei processi necessari al mantenimento della VDP dei servizi Hub Mobilità e di integrazione MaaS (raccolta, governance, esposizione servizi).

Azione 2.8.4: finanziamenti per € 16.500.000.

Si precisa inoltre che la Regione del Veneto ha sviluppato negli anni importanti investimenti per la realizzazione di una infrastruttura di digitalizzazione dei pagamenti in osservanza delle normative e delle strategie regionali, nazionali ed europee delle agende digitali per la PA. L'esperienza acquisita ci ha permesso di essere incaricati dalla Commissione ITD della Conferenza Stato Regioni come coordinatori della Community nazionale sui pagamenti digitali e contribuire alla definizione dei relativi standard. La progettazione del MAAS proposta trae spunto da questa competenza e in collaborazione con PagoPA Spa, l'infrastruttura regionale sarà evoluta per consentire la registrazione delle transazioni di viaggio scelte dal cittadino e il relativo clearing sotto la responsabilità del sistema nazionale PagoPA. Si ricorda che PagoPA Spa è una società partecipata dallo Stato attraverso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sottoposta alla vigilanza del Presidente del Consiglio, tramite il Ministro delegato.