

CIRCUMVECTIO PLUS

Composante T1 Réalisation de la Plateforme CAMP de CIRCUMVECTIO et validation d'un point de vue technique et économique

Activité T.1.1 Coordination et Méthodologie de la Composante T1

Livrable T.1.1.1 Méthodologie de la Composante T1



REGIONE LIGURIA

**La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au cœur de la Méditerranée**

Résumé

<u>INTRODUCTION A LA COMPOSANTE T1</u>	<u>3</u>
<u>1. L'ACTIVITE T1.1, COORDINATION ET METHODOLOGIE DE LA COMPOSANTE T1.....</u>	<u>3</u>
<u>LIVRABLE T1.1.1 LA METHODOLOGIE DE LA COMPOSANTE T1</u>	<u>3</u>
<u>2. PHASE 1 : REALISATION DE LA PLATEFORME CAMP</u>	<u>7</u>
<u>L'ACTIVITE T1.2, REALISATION DE LA PLATEFORME CAMP DE CIRCUMVECTIO PLUS</u>	<u>7</u>
<u>3. PHASE 2: VALIDATION ECONOMIQUE DE LA PLATEFORME CAMP</u>	<u>10</u>

Introduction à la Composante T1

Conformément au Formulaire de CIRCUMVECTIO PLUS, la Composante T1 est coordonnée par la Région Ligurie, soutenue par Liguria Ricerche, par l'Université de Pisa et l'Université de Gênes. L'activité de coordination couvre toute la durée de la Composante T1.

La coordination de la Composante s'effectue au moyen d'une Méthodologie commune permettant de développer les activités de manière homogène et comparable dans les différents territoires impliqués.

La Composante T1 voit la réalisation par Région Ligurie avec le soutien du consortium contrôlé Liguria Digitale de la Plateforme CAMP étudiée en CIRCUMVECTIO.

Dans ce cadre, Liguria Digitale réalisera une démonstration des fonctionnalités principales de la Plateforme qui sera utilisée dans les ateliers de travail prévus par la Composante T2 et dans la communication web.

Le Port de Bastia participera à l'expérimentation de la Plateforme. L'Université de Pisa collaborera avec Région Ligurie et Liguria Digitale au paramétrage de l'architecture de la Plateforme comme conçue en CIRCUMVECTIO, en évaluera l'avancement de la réalisation sous le profil scientifique et technique et validera le livrable définitif. L'Université de Gênes évaluera l'avancement de la réalisation de la Plateforme d'un point de vue économique et réalisera le Business Plan qui abordera le thème de la durabilité de la Plateforme en future.

Les partenaires qui coordonnent la Composante T1 conserveront contact permanent avec les Responsables des Composantes T2 et Communication afin de favoriser le dialogue permanent avec les Groups target.

1. L'Activité T1.1, Coordination et Méthodologie de la Composante T1.

Livrable T1.1.1 La Méthodologie de la Composante T1

La Composante T1 du Projet CIRCUMVECTIO PLUS, Réalisation de la Plateforme CAMP de CIRCUMVECTIO et validation sous le profil technique et économique, est structurée en 3 Activités principales, dont chacune réalise un nombre déterminé de livrables.

Région Ligurie est le Partenaire responsable de la coordination des Activités, avec l'aide du support technique et scientifique de Liguria Digitale et du support technique administratif de Liguria Ricerche.

L'Activité T1.1, Coordination et Méthodologie de la Composante T1, réalise le Livrable T1.1.1, Méthodologie de la Composante T1. La Méthodologie est le document partagé qui permet le développement cohérent des différents Activités et Livrables prévus. Cela signifie qu'elle garantit l'homogénéité des informations et des données collectées et la possibilité de comparer les résultats obtenus par chaque Partenaire. Également, il faut considérer que les résultats obtenus dans la Composante T1 seront utilisés dans la Composante T2 suivante.

La Méthodologie est en effet conçue comme un outil flexible qui pourra être actualisé et adapté pendant la période de développement de la Composante T1.

La Méthodologie prévue principalement deux phases : la réalisation de la Plateforme CAMP (Activité T1.2) et sa validation économique technique (Activité T1.3).

Dans la première phase, en cohérence avec les contenus du Formulaire de projet, Région Ligurie, par mandat à sa Société interne Liguria Digitale, développera la Plateforme CAMP. L'Activité sera développée avec le support scientifique de l'Université de Gênes pour la partie économique et de Pisa pour la partie technique.

Dans la seconde phase, l'Université de Gênes pour la partie économique et l'Université de Pisa pour la partie technique réaliseront les activités respectives d'évaluation et validation scientifique de la Plateforme CAMP. L'Université de Gênes rédigera le Business Plan de la Plateforme.

Les autres Partenaires fourniront les contributions prévues par la Méthodologie de la Composante T1.

L'Output de la Composante T1 se concrétise dans les services fournis par la Plateforme CAMP à la chaîne logistique des marchandises. Ces services permettront aux acteurs de la chaîne logistique de gérer efficacement la rédaction et l'échange des documents, ceux douaniers d'importation en particulier. En outre, permettront d'effectuer, d'effacer ou modifier la réservation des transporteurs ferroviaires et maritimes de manière efficace. Finalement, la plateforme permettra d'envoyer des notifications aux acteurs impliqués dans l'expédition en cas de circonstances imprévues.

La date estimée de réalisation de la Composante T1 et de son Output est fixée au 28 février 2023.

Tableau 1. Résumé des Activités de la Composante T1

Composante T1 Réalisation de la Plateforme CAMP de CIRCUMVECTIO et validation sous le profil économique et technique	Délais	Région Ligurie	Université de Pisa	Université de Genes	Province de Sassari	Province de Livorno	CCI Corse	Valeur Cible Livrables
Activité T1.1 Coordination et Méthodologie de la Composante T1	Région Ligurie, Université de Gênes et Université de Pisa coordonneront les activités au moyen de la réalisation de la Méthodologie de la Composante T1. Ce document précisera le rôle de chaque Partenaire, les Livrables à réaliser, les contributions que les Partenaires doivent fournir aux Partenaires chargés de la réalisation des livrables individuels. Les Partenaires responsables de la Composante T1 coordonneront les activités pendant toute la durée de la Composante T1.							
T1.1.1 Méthodologie de la Composante T1	12.2022	Responsable Réalise la Méthodologie	Participe à la réalisation de la Méthodologie	Participe à la réalisation de la Méthodologie	Valide la Méthodologie	Valide la Méthodologie	Valide la Méthodologie	1 Méthodologie
Activité T1.2 Réalisation de la Plateforme CAMP de CIRCUMVECTIO PLUS	Région Ligurie réalisera la Plateforme CAMP. À cette fin, Région Ligurie confiera la charge à sa société interne Liguria Digitale, laquelle développera la Plateforme CAMP. L'Activité sera développée avec le support scientifique des Université de Gênes pour la partie économique et de Pisa pour la partie technique. Les autres Partenaires participeront à l'Activité en fournissant les contributions prévues dans la Méthodologie de la Composante T1.							
T1.2.1 Plateforme CAMP	02.2023	Responsable Réalise la Méthodologie	Validation technique	Validation économique	Valide le livrable	Valide le livrable	Valide le livrable	1 Plateforme CAMP
Activité T1.3 Validation économique et technique de la Plateforme CAMP	L'Université de Gênes pour la partie économique et l'Université de Pisa pour la partie technique réaliseront les activités respectives d'évaluation et validation scientifique de la Plateforme CAMP. L'Université de Gênes rédigera le Business Plan de la Plateforme. Les autres Partenaires fourniront les contributions prévues dans la Méthodologie de la Composante T1.							
T1.3.1 Rapport sur la validation technique	02.2023	Responsable	Réalise le rapport de validation technique	Valide le Rapport	Valide les livrables	Valide les livrables	Valide les livrables	1 Rapport
T1.3.2 Rapport sur la validation économique	02.2023	Responsable	Valide le Rapport	Réalise le rapport de validation économique	Valide les livrables	Valide les livrables	Valide les livrables	1 Rapport
T1.3.3 Business Plan de la Plateforme CAMP	02.2023	Responsable	Valide le Rapport	Réalise le Livrable	Valide les livrables	Valide les livrables	Valide les livrables	1 Business Plan

Tableau 2. Résumé du Budget alloué à chaque Partenaire pour la Composante T1

Composante T1 Analyse AS IS des systèmes tarifaires appliqués et de la réglementation de référence au niveau de régions dans la zone de coopération	Frais de personnel	Frais de bureau et administratifs	Frais de voyage et d'hébergement	Frais des services de conseil et des services externes	Equipements	Infrastructures	TOTAL
Région Ligurie	0 €	0 €	0 €	180.000,00 €	0 €	0 €	180.000,00 €
Université de Pisa	10.800,00 €	1.620,00 €	0 €	14.580,00 €	0 €	0 €	27.000,00 €
Université de Genes	10.000,00 €	1.500,00 €	2.000,00 €	17.240,00 €	0 €	0 €	30.740,00 €
Province de Sassari	400,00 €	60,00 €	0 €	2.000,00 €	0 €	0 €	2.460,00 €
Province de Livorno	200,00 €	30,00 €	1000,00 €	0 €	0 €	0 €	1230,00 €
CCI Corse	1.700,00 €	255,00 €	0 €	10.000,00 €	0 €	0 €	11.955,00 €

2. Phase 1 : Réalisation de la Plateforme CAMP

L'Activité T1.2, Réalisation de la Plateforme CAMP de CIRCUMVECTIO PLUS

Dans le cadre de l'Activité T1.2, Région Ligurie réalisera la Plateforme CAMP étudiée dans le précédent CIRCUMVECTIO. A cette fin, Région Ligurie confie la charge à sa Société ICT interne Ligurie Digitale, qui développera la Plateforme.

L'Activité sera développée avec le support scientifique des Université de Gênes pour la partie économique et de Pisa pour la partie technique. Les autres Partenaires participeront à l'Activité en fournissant les contributions prévues.

L'Activité prévoit la réalisation d'un seule Livrable T1.2.1 Plateforme CAMP.

CIRCUMVECTIO PLUS – La Plateforme

Le projet **Circumvectio Plus**, à travers la réalisation d'une solution prototypique de *Plateforme de Regroupement d'Offres* au service de la catégorie "Expéditeurs" - capable de représenter un utile instrument de support pour la planification et l'organisation des services de transport marchandises maritimes et intermodaux - entend lancer un processus plus large de *System Integration* visant à rendre le plus possible interopérables (au moins au niveau local) les différents systèmes informatiques existants pendant l'entière chaîne logistique.

On sera réalisée une solution prototypique et scalable qui, dans sa première *version*, aura des fonctionnalités limitées mais qui devra, en même temps, démontrer son potentiel en termes de "*System Integration*" en intégrant, si possible: les Port Community Systems (PCS) des escales portuaires impliquées, les bases de données relatives aux services offerts par les compagnies maritimes, par les transporteurs routiers et par les terminalistes maritimes, tout systèmes d'information propriétaire des opérateurs concernés.

La réalisation d'une première solution prototypique de la Plateforme aura pour but principal de réaliser activités de démonstration appropriées avec les usagers potentiels destinataires du service en suscitant l'intérêt du marché de référence et donc la poursuite du projet.

Les fonctionnalités de la Plateforme peuvent se résumer comme suit :

- *Consultation de bases de données* intégrées relatives aux services maritimes et terrestres en obtenant des indications à propos des tronçons offerts, des schémas et des prix ;
- *Planification du voyage*, en choisissant le mode de transport le plus approprié et pratique ;
- *Optimisation de l'itinéraire*, à travers le choix du trajet minimal ou à moindre cout ;
- Accès aux *services de Réservation* des Opérateurs ;
- Réalisation du "*Dossier Numérique de l'Expédition*" pour la collecte et la consultation des documents qui se rapportant à l'envoi.

La Plateforme pourra, en perspective, devenir un outil *adaptable, flexible et scalable* (modules), en représentant un instrument concret à l'aide des entreprises.

Afin de satisfaire aux exigences minimales du projet on sera nécessaire de :

- Simuler la planification complète d'une expédition des marchandises d'un point A à un point B entre la zone de coopération ;
- Développer une intégration avec bases des données du transport maritime et du transport terrestre (en satisfaisant à l'exigence d'intermodalité)
- Inclure et intégrer les flux maritimes à destination et en provenance de la Corse
- Développer une intégration avec au moins un PCS ou PMIS (Port Community System & Port Management Information System)
- Créer le "*Dossier d'Expédition*" (en tant que Référentiel des documents associés à l'envoi)

En outre, le prototype de la Plateforme pourra générer un *code expédition* (implémentable en tant que QR Code) qui permettra au moyen de transport d'accéder aux portes portuaires à Bastia, dont la réalisation est l'objectif du partenaire corse dans le cadre du projet.

Description synthétique du nouveau système

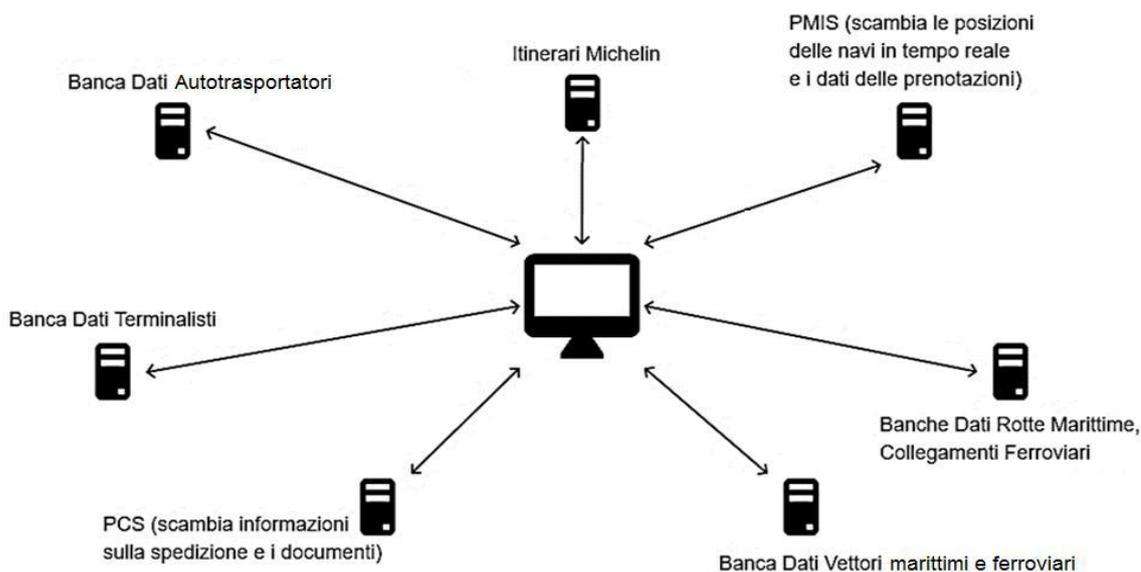
On sera initialement créé un *Outil de consultation de bases de données* qui, donné un point de départ et un point de destination, et donné une typologie de marchandise, montre les options disponibles offertes par les opérateurs de transport et qui permet à l'utilisateur de choisir la meilleure option du point de vue des temps, des couts ou des préférences et demandes spécifiques.

L'outil de consultation de bases de données sera un *agrégateur de l'offre*, offre subdivisée en tronçons macro (routière, maritime). Dans un premier temps l'offre liée aux flux à destination et en provenance de la Corse viendra agrégée ; ensuite le système devra être modulable.

L'*évolutivité* du système réalisé doit être assurée d'un point de vue tant fonctionnel que géographique. En outre, l'outil de consultation de bases de données pourra dialoguer avec les *systèmes portuaires* des escales concernées par l'expérimentation. Conformément à l'identification de la Zone de Coopération de référence, seront impliqués les escales portuaires de Gênes, La Spezia, Livorno et Bastia.

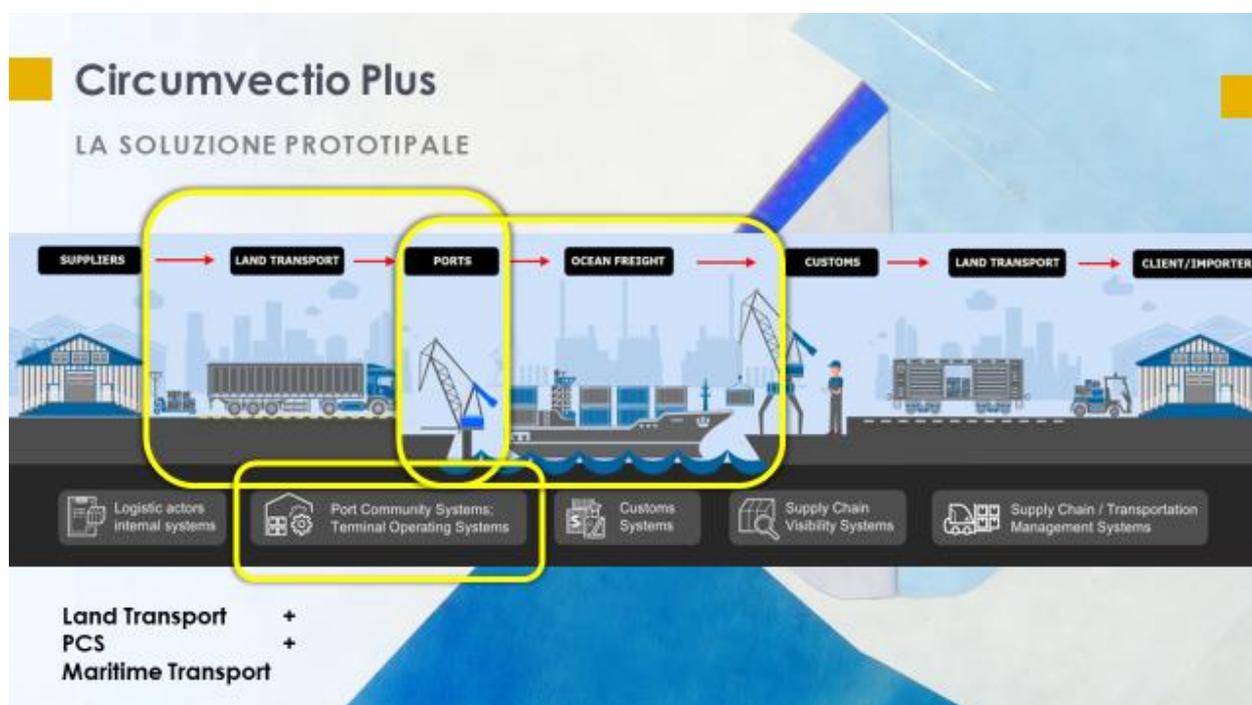
Cartographie des interactions

Voici une carte graphique des interactions possibles de la plateforme proposée avec certaines bases de données et sites web existants :



Lors de la conception détaillée seront spécifiés analytiquement les domaines d'intérêt et les composants impliqués.

La solution prototypique qui sera développée dans le domaine du projet abordera, en première instance, les "maillons" principaux de la chaîne Logistique : transport terrestre, transport maritime, infrastructures portuaires numériques (PCS) et physiques (terminal).



Fonctionnalité du système

Le système visera à satisfaire avec des fonctionnalités dédiées les besoins de consultation bases de données, planification et optimisation du voyage/expédition, échange informatif et documentaire, utilisation des services mis à disposition des opérateurs impliqués (devis ou "*pricing*", réservation, paiement, etc.).

La plateforme permettra à l'utilisateur de *planifier son voyage* en consultant les services de transport agrégés et disponibles. La plateforme permettra donc de "*construire*" l'*itinéraire*, en le subdivisant en "macro-tronçons" (terre - mer - terre) et en identifiant celui optimal pour les temps, les coûts ou les contraintes liés à la typologie des produits. La plateforme, dans une première version, ne permettra pas de réserver directement le service, mais affichera un *aperçu complet du voyage en générant un "code d'expédition" comme résumé et identifiant unique de l'expédition*.

La réservation pourra éventuellement être effectuée et conclue par une redirection automatique sur les sites web des opérateurs (ou par contact mail ou téléphone).

En outre, le "Fascicule d'Expédition" sera créé comme un Référentiel des documents associés à l'envoi.

Le projet sera mis en œuvre selon les principes de *privacy & security by design et by default*.

3. Phase 2 : Validation économique de la plateforme CAMP

L'Activité T1.3, Validation économique et technique de la Plateforme CAMP

L'Activité T1.3 prévoit la validation et l'évaluation scientifique de la Plateforme CAMP.

L'Université de Gênes pour la partie économique et l'Université de Pise pour la partie technique réaliseront les respectives activités d'évaluation et validation. L'Université de Gênes rédigera en outre le Business Plan de la Plateforme. Les autres Partenaires fourniront les contributions prévues par la Méthodologie de la Composante T1.

L'activité prévoit la réalisation de trois livrables :

- Livrable T1.3.1 Rapport sur la validation technique. Le Livrable sera réalisé par l'Université de Pise en double langue. Le Rapport décrira l'architecture et les fonctions de la Plateforme et validera le Livrable T1.2.1. Le livrable d'UNIPI est basé sur le rapport T3.3 "Description de la plateforme" du projet CIRCUMVECTIO. Ce rapport sera modifié sur la base d'études effectuées par l'UNIPI au début du projet CIRCUMVECTIO PLUS :

1. Analyse des documents douaniers dans certains pays non européens représentatifs : États-Unis, Chine et Égypte. La Chine a été considérée comme représentative de l'Extrême-Orient : dans ce pays, en effet, il y a les ports avec le plus grand trafic au niveau mondial. L'Égypte a été considéré représentatif de la Méditerranée non-européenne puisqu'il se trouve sur la route Extrême-Orient - Europe, en outre il présente quatre ports importants : Port Saïd, Suez, Alexandrie et Damiette.

Les documents douaniers terrestres (transport ferroviaire) entre la Communauté européenne et la Russie ont également été pris en compte. L'enquête a révélé que les différents documents douaniers italiens ont leurs correspondants dans les autres pays : par exemple, la facture douanière d'importation italienne correspond à la "Entry Summary" américaine, à la "Import Customs Declaration" chinoise et à la "Customs Import Declaration" égyptienne.

2. Analyse des PCS (Port Community Systems) en Europe et en dehors de l'Europe. En particulier ont été étudiés les PCS de Rotterdam, Amburgo, Anvers, le Cargo Community System (CCS) de Marseille (qui outre le port gère interporto et aéroport), les PCS des ports américains de Los Angeles et New York, les PCS des ports asiatiques de Shanghai et Singapour, le PCS d'Alexandrie d'Egypte.

L'enquête a révélé que les PCS américains ne gèrent pas les documents, car les différents acteurs portuaires sont très réticents à les partager. En outre, le PCS d'Alexandrie a beaucoup évolué mais n'est pas très utilisé : les différents acteurs du port produisent et échangent les documents principalement en format papier.

3. Enquête, surtout à travers des interviews, près des expéditionnaires et des experts du secteur opérant dans le port de Livourne. Il s'est avéré que la fonctionnalité principale de la plateforme CIRCUMVECTIO PLUS concerne la gestion documentaire, en particulier non seulement des factures douanières et des manifestes de marchandises, mais aussi de la Bill of Lading et des documents d'origine. Une autre fonctionnalité importante est d'avoir à disposition les adresses mail et les numéros de téléphone des opérateurs pour effectuer, modifier ou annuler la réservation des services maritimes. Le menu d'itinéraire n'était pas nécessaire pour la partie route. Il est par contre essentiel pour les expéditionnaires d'avoir à disposition toutes les informations sur les services maritimes ro-ro et conteneurs : horaires de départ et d'arrivée, liens vers des sites web où faire la réservation, contacts des opérateurs.

Le rapport T3.3 de CIRCUMVECTIO sera donc modifié à la lumière des trois enquêtes susmentionnées :

- La fonctionnalité de transmission automatique des documents par simple pression d'un bouton entre la Plateforme et les PCS sera exclue : les documents ne pourront être téléchargés que sur la Plateforme et téléchargés à partir de celle-ci.
- Tous les documents pourront être téléchargés soit en format xml (s'ils sont rédigés en format électronique) soit en format pdf (comme numérisation de documents papier).
- Dans le projet CIRCUMVECTIO, il était prévu de télécharger les documents étrangers comme "Autres documents", ce qui entraîne toutefois une grande difficulté à les trouver lorsqu'ils doivent être téléchargés ultérieurement. Dans la plateforme CIRCUMVECTIO PLUS, les documents non italiens seront insérés dans la même voie que leurs homologues italiens : par exemple, une déclaration chinoise Import Customs devra être chargée comme facture douanière d'importation.

Enfin, l'UNIPi évaluera la conformité des fonctionnalités de la plateforme CIRCUMVECTIO PLUS aux besoins des opérateurs du secteur, précédemment exposés.

Le livrable T1.3.1 sera organisé comme suit :

Section 1. Analyse des documents douaniers en Italie, aux États-Unis, en Chine et en Égypte

Section 2. Analyse de la fonctionnalité des PCS en Europe, aux États-Unis, en Chine et à Singapour, en Égypte.

Section 3. Spécifications techniques de la Plateforme, gestion des flux physiques

Section 4. Spécifications techniques de la Plateforme, gestion des flux documentaires

Section 5. Principales difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre de la Plateforme

Section 6. Conformité des spécifications techniques de la Plateforme avec les besoins des opérateurs du secteur.

Livrable T1.3.2 Rapport sur la validation économique. L'Université de Gênes réalisera le Rapport sur la validation économique en double langue. Le Livrable décrira les avantages économiques découlant de l'adoption de la Plateforme CAMP et validera en conséquence le livrable T1.2.1. L'identification des coûts et avantages au niveau des utilisateurs individuels sera utile pour définir la stratégie marketing de la plateforme elle-même (niveau micro). Il faut comprendre comment la plateforme peut être promue par le biais d'une stratégie mix push/pull.

L'identification des coûts et des avantages devrait porter non seulement sur le "champ" des différents utilisateurs/marchés, mais aussi sur les différentes filières ; en ce sens, l'identification des avantages au niveau de chaque filière aide à la promotion de la plateforme auprès des associations professionnelles.

Ensuite, il faut considérer l'évaluation coûts/avantages au niveau macro, c'est-à-dire au niveau du système de transport en général.

Grâce à des entretiens avec les utilisateurs potentiels, on cartographiera les besoins que l'offre de services de la plateforme sera en mesure de satisfaire, en mettant l'accent sur les avantages économiques, de gain de temps et d'optimisation des itinéraires. En outre, en essayant d'adopter une vision comparative, on procédera à une série d'entretiens (environ 2/3) avec des utilisateurs de solutions actuelles qui peuvent être alternatives, afin de mettre en évidence le PLUS DE CIRCUMVECTIO.

Une identification correcte des avantages est essentielle pour l'évaluation de l'impact. Il convient donc de déterminer avec un soin particulier la nature, les caractéristiques et les critères de quantification des avantages finals associés à la réalisation des objectifs du projet.

Les bilatérales menées lors du premier projet CIRCUMVECTIO ont permis d'identifier les avantages du projet. Les avantages peuvent être compris comme des gains d'efficacité, en termes de réalisation des objectifs, d'amélioration du niveau de service en termes d'activités de production et de régulation, et des gains d'efficacité en termes d'améliorations internes aux processus concernés par l'intervention. Outre les mesures préalables, les avantages des solutions sur le terrain et sur la société : mesures du c.d. "Impact Social".

Les avantages à tirer de l'utilisation de la plateforme sont les suivants :

- Économies de coûts monétaires
- Réduction des temps de trajet
- Réduction du temps d'attente (essentiel pour les produits frais)
- Réduction du temps de traitement d'un dossier
- Accélération des opérations logistiques, notamment au niveau des nœuds
- Suivi et traçabilité des marchandises
- Identification des retards potentiels et des interventions rapides
- Identification des zones d'amélioration des différentes filières logistiques
- Accroissement de la compétitivité globale des filières
- Amélioration de l'organisation des expéditions et réduction des activités sans valeur ajouté
- Meilleure planification des délais de livraison essentiels pour les produits frais
- Normalisation des opérations procédurales au niveau international et avec participation des douanes et opérateurs de transport
- Réduction du nombre de mauvaises pratiques

- Meilleure gestion des entrepôts surtout dans l'optique du just in time
- Réduction des stocks
- Réduction des litiges et du coût et du temps consacré à leur gestion
- Meilleure gestion des aires de trafic des terminaux et des centres logistiques
- Transfert modal d'une part du fret, du "tout-terrain" au transport intermodal (bénéfice social)

La recherche se déroulera également à travers une recherche approfondie sur des bases de données et dans des revues et des sites industriels. Tout d'abord, on cartographiera qualitativement les avantages de l'adoption de la solution CIRCUMVECTIO, puis on procédera à sa quantification selon une optique comparative décrite ci-dessus. Cette quantification analysera les avantages directs, indirects et induits.

L'identification des coûts et des avantages se réfère à l'utilisation de la plateforme pour les utilisateurs individuels (micro), pour les différentes filières (mésos) et pour le système de transport national/international (macro).

En termes micro, il sera possible de procéder à l'identification des avantages au niveau des acteurs/utilisateurs du système logistique et de la filière individuelle, ce qui facilitera la promotion de la plateforme auprès des associations professionnelles ;

La prise en compte de l'évaluation coûts/avantages au niveau macro, c'est-à-dire au niveau du système de transport en général, consistera à illustrer au niveau du système/territoire/les avantages réalisables en termes d'efficacité et d'efficacité, ainsi qu'en termes de durabilité.

Activité/index

- Traitement du parcours d'entrevue à administrer aux clients potentiels ;
- Analyse de bureau dans des revues et des sites spécialisés et recherche approfondie dans des bases de données ;
- Traitement du parcours d'entrevue à fournir aux exploitants-utilisateurs de solutions alternatives ;
- Analyse des avantages économiques directs, indirects et induits. Simulation de scénarios : sans CIRCUMVECTIO et avec le PLUS de CIRCUMVECTIO ;
- L'analyse mettra en évidence l'optique comparative EN CONSTRUISANT L'ANALYSE DE RENTABILITÉ POUR LA COMMUNICATION MARKETING PUSH-PULL.

Produit T1.3.3 Business Plan de la Plateforme CAMP. L'Université de Gênes réalisera le Business plan de la Plateforme CAMP, en double langue, afin de définir les scénarios les plus appropriés pour garantir la durabilité de la Plateforme après la fin du Projet.

Le projet de plan d'affaires sera fonctionnel pour faire comprendre à un éventuel gestionnaire de la plateforme la viabilité économique de l'investissement (de quoi a-t-on besoin pour la gestion ? Combien coûte-t-il ? Quels investissements faut-il faire ?). Comme on le sait, le business plan est articulé en une partie qualitative et en une quantitative/économique financière.

La partie qualitative comprendra les points suivants :

- Description des fonctionnalités de Circumvectio et des besoins de gestion de la plateforme
- Définition du marché des utilisateurs (catégorie)

- L'analyse de l'environnement (SWOT) et de l'industrie (Competitor) : définition du marché en mettant l'accent sur les éléments suivants : faiblesses/forces - menaces et opportunités

Les résultats de l'analyse coûts-avantages seront présentés dans le cadre du plan d'affaires car ils permettront de parvenir à une analyse SWOT correcte.

Cette partie sera menée au moyen d'entretiens et d'analyses de type bureau.

La partie quantitative/économico-financière porte sur l'établissement des documents suivants

- Le plan d'investissement
- Le plan financier
- Le bilan prévisionnel : définition des coûts et des recettes prévisionnels

Liguria Digitale arrivera à la réalisation du projet informatique. Cependant, la mise en œuvre de ces solutions et des applications qui en découlent nécessite de multiples formes d'investissements et de dépenses courantes.

Plan d'investissement- Coûts d'investissement (ou de développement) encourus ponctuellement pour le projet. Il s'agit de coûts destinés à enrichir le patrimoine du responsable de la réalisation du projet et à maintenir son utilité dans le temps (p.e. dans une réalisation TIC, coûts relatifs à l'achat du matériel, au développement et à l'installation du logiciel) ;

Plan financier : identification des emplois et des sources afin d'identifier la réalisation de l'équilibre financier nécessaire à la durabilité du projet

Plan économique : il s'agira d'identifier les principales sources de coûts d'Exploitation (ou de Gestion) à supporter de manière récurrente pour le maintien en fonctionnement du système (par ex. les coûts de maintenance courante du matériel et des logiciels, les coûts associés à l'utilisation du personnel technique et de l'utilisateur pour la conduite, les coûts de location, etc.); certains coûts fixes (personnel de l'administration, infrastructures et espaces déjà disponibles et non autrement utilisables, etc.) et coûts de projet qui seront encourus pour la réalisation du projet, mais non liés aux volumes du système (logiciel d'application, gestion de projet, personnel technique). Compte tenu de la grande quantité d'informations requises pour l'exploitation de la plateforme, il sera nécessaire de prévoir du personnel capable de la gérer. En particulier, il faudra prévoir des frais de personnel consacrés à la collecte des données ; Personnel informatique, qui devra insérer sur la Plateforme les données trouvées.

Les coûts seront estimés en tenant compte des paramètres financiers des opérateurs de plateformes numériques. On estime à faire des entretiens en profondeur avec des sujets gérants et un professionnel pour l'établissement des budgets/plans.