

MOBIMART PLUS

Mobilità e bigliettazione intelligente mare terra

Componente T2

Definizione di un sistema integrato transfrontaliero

Output T2.1

Studio dei sistemi di bigliettazione elettronica dell'area di cooperazione

*Prodotto realizzato da Liguria Ricerche S.p.A.,
società in-house del capofila Regione Liguria*

Sommario

1	Premessa.....	3
2	Modalità di selezione degli Stakeholder e risultati emersi dal loro coinvolgimento	4
3	Identificazione delle azioni pilota	9
3.1	Regione Liguria	9
3.2	Regione Autonoma della Sardegna.....	11
3.3	Regione Toscana	13
3.4	Comune di Genova.....	13
3.5	Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Var	14
3.6	Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur	15
4	Sintesi finale delle azioni pilota individuate a valle degli incontri con gli <i>stakeholder</i>	20
5	Conclusioni.....	22

1 Premessa

Il presente Studio costituisce l'**Output T2.1 – “Studio dei sistemi di bigliettazione elettronica dell’area di cooperazione”** risultante nell’ambito della componente T2 – “Definizione di un sistema integrato transfrontaliero”, così come previsto dal formulario del progetto Mobimart Plus.

L’output T2.1 segue l’elaborazione dei prodotti *T2.2.1 – “Report sul feedback degli stakeholder”* e *T2.3.1 – “Rapporto sull’analisi propedeutica relativa alle specifiche tecnico/funzionali e gestionali del sistema di bigliettazione transfrontaliera”*, nei quali ciascun partner ha in primis illustrato le attività di coinvolgimento degli stakeholders e i risultati emersi dagli incontri organizzati focalizzandosi su una serie di aspetti (quali ad esempio le modalità di selezione dei soggetti, il loro profilo, le modalità di svolgimento e i principali risultati emersi), dopodiché il partner Regione Autonoma della Sardegna, in qualità di coordinatore della Componente, ha elaborato il prodotto *T231 Rapporto sull’analisi propedeutica relativa alle specifiche tecnico / funzionali e gestionali del sistema di bigliettazione transfrontaliera*, che descrive le potenziali azioni pilota individuate da ciascun territorio partner, le quali verranno poi approfondite durante la successiva Componente T3.

Il presente Studio sarà perciò costituito dall’insieme delle analisi sviluppate dai Partner in relazione alle specifiche tecniche e funzionali dei sistemi di bigliettazione esistenti o progettati nei territori di riferimento. Il bagaglio di conoscenze tecniche maturato nel corso della **Componente T2** permette così di definire le principali specifiche tecniche e funzionali che deve avere una piattaforma transfrontaliera interoperabile in grado di integrare i singoli sistemi.

I Partner potranno servirsi di tale documento sia ai fini della definizione dei contenuti delle azioni pilota individuate (da realizzarsi nel quadro della Componente T3), sia dopo la conclusione del progetto, al fine di avviare un processo finalizzato alla realizzazione di un sistema di bigliettazione elettronica integrato a livello transfrontaliero che consenta all’utente di acquistare e validare un biglietto per i suoi spostamenti multimodali nell’area (one-stop shop).

2 Modalità di selezione degli Stakeholder e risultati emersi dal loro coinvolgimento

Il **coinvolgimento degli stakeholder** nella definizione delle azioni pilota previste dal progetto Mobimart Plus ha rappresentato la prima fase delle attività della Componente T2, successivamente alla definizione di una metodologia congiunta che ha stabilito i criteri generali di realizzazione delle attività. Tale fase ha quindi avuto come obiettivo quello di attivare il confronto tra i soggetti che possono esercitare un'influenza nell'individuazione delle azioni pilota stesse, o che comunque siano reali portatori di interesse nell'attuazione del progetto.

Nello svolgimento di tale attività, il principale risultato atteso ha riguardato la comprensione delle posizioni dei molteplici stakeholder coinvolti circa la fattibilità di azioni pilota potenziali, individuando quali potessero essere, a loro avviso, i principali ostacoli - tecnologici e gestionali - e le più interessanti opportunità legati alla loro realizzazione.

Coerentemente con quanto previsto nella già citata metodologia della Componente T2, tutti i partner hanno selezionato una serie di soggetti aventi competenze in materia di pianificazione ed affidamento dei servizi di trasporto, seppur in relazione agli specifici contesti di riferimento. Come si può evincere con maggior dettaglio all'interno dei **prodotti T2.2.1 e T2.3.1**, i soggetti selezionati dai partner durante questa fase appartengono prevalentemente alle seguenti categorie: amministrazioni regionali; enti locali, quali amministrazioni provinciali, comunali e città metropolitane; aziende affidatarie di servizi di TPL terrestre e per vie d'acqua; associazioni di categoria del trasporto terrestre e per vie d'acqua; gestori dei servizi di trasporto pubblico personale (Taxi); gestori dei servizi in condivisione (sharing); gestori della sosta; gestori delle infrastrutture di trasporto terrestre, navale ed aereo; comunità locali.

Di seguito viene riportato un quadro di sintesi circa la tipologia di stakeholder coinvolti da ciascun partner di progetto, ciascuno per i rispettivi territori, con quelli che hanno effettivamente preso parte al processo durante questa fase di Mobimart Plus.

<i>Stakeholder</i>	<i>Categoria</i>	<i>Partner</i>	<i>Ambito operativo</i>
Regione Liguria	Amministrazione regionale	Regione Liguria e Comune di Genova	Regione Liguria
Provincia di Imperia	Ente locale	Regione Liguria e Comune di Genova	Provincia Imperia
Comune di Genova	Ente locale	Regione Liguria e Comune di Genova	Comune Genova
ANCE Imperia	Associazione	Regione Liguria e Comune di Genova	Provincia Imperia
AMT Genova	Ente locale	Regione Liguria e Comune di Genova	CM di Genova e Riviera di Ponente ¹

¹ AMT, oltre ad operare nella Città Metropolitana di Genova, offre anche un servizio provinciale che è dedicato agli abitanti di Ponente (fino a Varazze – Sv), Valle Sturla/Alta Val D'Orba, Val Verde, Alta Valpolcevera, Valle Scrivia, Alta Valtrebbia Valbisagno, Golfo Paradiso, Tigullio Occidentale, Tigullio Centrale e Tigullio Orientale. Per maggiori dettagli consultare il documento T1.2.1 di Regione Liguria.

<i>Stakeholder</i>	<i>Categoria</i>	<i>Partner</i>	<i>Ambito operativo</i>
Elettra Car sharing	Gestore servizio tpl	Regione Liguria e Comune di Genova	Comune di Genova e Riviera genovese di levante
Genova Parcheggi	Gestore sosta	Regione Liguria e Comune di Genova	Comune Genova
Aeroporto di Genova	Infrastrutture trasporto aereo	Regione Liguria e Comune di Genova	Regione Liguria
Liguria Digitale	Provider ICT	Regione Liguria e Comune di Genova	Regione Liguria
T - BRIDGE	Provider ICT	Regione Liguria e Comune di Genova	Nazionale ²
Elmec Elettronica	Provider ICT	Regione Liguria e Comune di Genova	Nazionale ³
Bigo Solution	Provider ICT	Regione Liguria e Comune di Genova	Nazionale ⁴
Conduent	Provider ICT	Regione Liguria e Comune di Genova	Internazionale
Genova Dreams Aps	Altro	Regione Liguria e Comune di Genova	Comune di Genova
Regione Sardegna	Amministrazione regionale	Regione Autonoma della Sardegna	Regione Sardegna
Provincia di Sassari	Ente Locale	Regione Autonoma della Sardegna	Provincia di Sassari
ATP Sassari	Gestore servizio tpl	Regione Autonoma della Sardegna	Comune di Sassari e limitrofi
ARST	Gestore servizio tpl	Regione Autonoma della Sardegna	Regione Sardegna
Trenitalia	Gestore servizio tpl	Regione Autonoma della Sardegna	Nazionale
Regione Toscana	Amministrazione regionale	Regione Toscana	Regione Toscana
Provincia di Lucca	Ente Locale	Regione Toscana	Provincia Lucca

² T-Bridge è una società di consulenza direzionale e di ICT, con sede a Genova ed uffici a Milano, Roma, Cagliari e Lamezia Terme.

³ Elmec Elettronica ha sede in provincia di Brescia ed è attiva nell'ambito delle componenti meccaniche per le apparecchiature elettroniche.

⁴ Bigo Solution ha sede in Provincia di Torino e opera nel campo dei supporti tecnologici per il settore dei trasporti.

Stakeholder	Categoria	Partner	Ambito operativo
Autolinee Toscane	Gestore servizio tpl	Regione Toscana	Regione Toscana
Ambito turistico "Piana di Lucca"	Ente Locale	Regione Toscana	Unione di Comuni (Lucca capofila)
Ambito turistico "Garfagnana / Valle del Serchio"	Ente Locale	Regione Toscana	Unione dei Comuni (Mediavalle del Serchio capofila)
MemEx srl ⁵	Provider	Regione Toscana	Regione Liguria
Communauté d'Agglomération Riviera Française	Ente Locale	CCI NCA	Unione di Comuni
Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse	Ente Locale	CCI NCA	Unione di Comuni
Régie Palm Bus (CA Cannes Pays de Lérins)	Gestore servizio tpl	CCI NCA	Nice Côte d'Azur
Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis	Ente Locale	CCI NCA	Unione di Comuni
Régie Lignes d'Azur / Métropole Nice Côte d'Azur	Gestore servizio tpl	CCI NCA	Nice Côte d'Azur
Office du Tourisme métropolitain Nice Côte d'Azur	Ente Locale	CCI NCA	Nice Côte d'Azur
Comité Régional du Tourisme	Ente Locale	CCI NCA	Nice Côte d'Azur
Région PACA	Ente Locale	CCI NCA	Nice Côte d'Azur

Tabella 1 – Stakeholder coinvolti nelle attività sull'intero territorio del progetto Mobimart Plus

La presente tabella è stata elaborata dal partner Regione Autonoma della Sardegna, con il supporto del soggetto incaricato Provincia di Sassari, basandosi sui contributi offerti da ciascun partner tramite l'elaborazione dei rispettivi report sui feedback ricevuti dagli stakeholder coinvolti durante i loro eventi territoriali.

Alla luce di quanto sopra descritto, quindi, gli incontri territoriali con gli stakeholder hanno avuto l'obiettivo di fare emergere la loro visione in merito alla possibile realizzazione delle azioni pilota nell'ambito del progetto Mobimart Plus, individuando sia le più interessanti opportunità che i più preoccupanti ostacoli,

⁵ MemEx srl è società incaricata dalla Provincia di Lucca per lo studio del sistema di bigliettazione e piano tariffario integrato

con lo scopo ultimo di arrivare ad un'efficace realizzazione di un sistema di tariffazione integrata a valere nell'Area di Cooperazione.

Nel presente Output sintetizziamo, per ciascun partner, gli elementi più interessanti che sono emersi durante gli incontri territoriali, che si possono analizzare più dettagliatamente all'interno dei rispettivi prodotti T2.2.1:

- I soggetti del territorio ligure - **Regione Liguria** e **Comune di Genova** - hanno svolto congiuntamente le attività di stakeholder engagement, pertanto anche gli esiti dei due prodotti sono essenzialmente molto simili ed in pochi casi emergono differenze e peculiarità. Il gruppo di lavoro ligure ha proceduto elaborando e somministrando, tanto in presenza durante gli incontri quanto da remoto, un questionario strutturato in 13 quesiti. Da questi è emerso in particolar modo che gli operatori pongano significativa enfasi sulla necessità di definire una standardizzazione delle procedure in grado di introdurre un linguaggio comune e garantire l'interoperabilità tra i sistemi aziendali, al fine di realizzare un sistema di tariffazione unico e integrato. In tal senso, gli operatori di settore hanno evidenziato come siano già disponibili sul mercato diversi sistemi per la condivisione uniforme dei dati tra più soggetti, e che quindi l'integrazione di dati e processi risulti sì possibile a livello tecnico, ma che gli stakeholders rilevino una mancanza di protocolli tali da definire univocamente le modalità attraverso cui pervenire a tale integrazione.
- Il partner **Regione Autonoma della Sardegna**, preliminarmente agli incontri, ha trasmesso una scheda da compilare a cura delle aziende in merito agli elementi ritenuti importanti per la prosecuzione del progetto. Nel corso degli incontri intercorsi con gli stakeholder è stata stimolata la discussione tra i partecipanti al fine di far emergere la loro posizione, i principali vincoli e le più interessanti opportunità che possono scaturire dalla realizzazione di un'azione pilota nell'ambito di riferimento transfrontaliero. A tutte le aziende è stato illustrato il possibile ambito per la realizzazione dell'azione pilota, ovvero quello del corridoio Sassari-Porto Torres entro cui è attivo il protocollo d'intesa per l'integrazione tariffaria. In questi termini tutti gli operatori si sono trovati d'accordo nella scelta, ma si sono anche mostrati disponibili ad ampliare l'area di studio fino ad Alghero (che non è compresa nell'ambito di validità del protocollo d'intesa), così andando ad ampliare la domanda potenziale soprattutto con riferimento a quella turistica. Per far ciò si è rilevato di come occorra però definire un nuovo protocollo d'intesa tra le aziende nel momento in cui le stesse opportunità offerte all'utenza dei territori partner debbano essere estese anche all'utenza locale.
- Il partner **CCI VAR**, dopo aver effettuato un'analisi di contesto (territoriale, tariffario, tecnico) per individuare i fattori di favore per lo sviluppo di un sistema di tariffazione multimodale integrato, ha iniziato la fase di stakeholder engagement con un focus group per permettere alle parti interessate di conoscere il quadro del progetto Mobimart Plus, il contesto, gli obiettivi e i risultati dell'analisi della situazione, dopodiché di discutere sulle questioni principali. In sintesi, l'elemento principale evidenziato dalla CCI VAR è che il successo della realizzazione di un sistema di bigliettazione multimodale nell'ambito del progetto necessita di un'azione di coordinamento degli attori coinvolti per un esteso periodo di tempo, nonché la ricerca di partnership tra gli enti organizzatori della mobilità (AOM) e gli attori privati.
- Il partner **CCI NCA** ha sfruttato il processo di stakeholder engagement per approfondire, in particolar modo, i servizi di mobilità forniti dalla Regione e dalle varie AOM, i sistemi di ticketing esistenti e i progetti pianificati nel territorio. In seguito ad un'analisi del contesto e dei risultati dello studio della componente T1, CCI NCA ha provveduto ad organizzare una riunione plenaria con i potenziali stakeholder prima della quale il partner ha inviato un documento contenente il contesto e le tipologie di azioni pilota, quindi invitandoli a preparare l'incontro avendole già individuate. Le tipologie di azione sono state stabilite in base al loro obiettivo principale: azione orientata al servizio, servizio multimodale sul territorio (es. sportello unico, informazioni multimodali sui canali); azione orientata alle tariffe (es. armonizzazione delle tariffe, implementazione di un nuovo prodotto tariffario); azione con un focus tecnico (es.

creazione di un'applicazione mobile per l'acquisto/distribuzione di biglietti da diversi "operatori", o un nuovo supporto multimodale per titoli). Al termine di un'analisi comparativa multicriteriale tra le azioni in corso, quelle in progetto e quelle previste, è emersa la proposta di adottare la seguente azione pilota: diffondere informazioni (offerta di mobilità, prezzi) su sito web, rivolte ai visitatori e ai turisti (concentrandosi sull'offerta di prezzi adatta ai soggiorni brevi).

- Allo stato attuale, l'unico operatore del servizio di trasporto pubblico coinvolto dal partner **Regione Toscana** nel processo di stakeholder engagement è stato Autolinee Toscane e, pertanto, il gruppo di lavoro, partendo dall'analisi dei sistemi in essere all'interno di tale azienda⁶, ha delineato le ipotesi di implementazione di interesse nell'ambito del progetto pilota di Mobimart Plus. Inoltre, sono state evidenziate sinteticamente le principali potenziali interazioni con gli altri stakeholder, sebbene questi non abbiano ancora preso parte attiva ai tavoli di lavoro. Nello specifico, si è ritenuto che Ferrovie dello Stato possa essere uno degli attori principali in un contesto di integrazione tariffaria e di bigliettazione elettronica ed infatti, in quanto operatore di servizi di trasporto pubblico sia su ferro sia su gomma, rappresenta una delle soluzioni di viaggio che permetterebbe spostamenti interprovinciali ed intercomunali per molteplici categorie di utenti, tra cui anche quella turistica. Pertanto lo schema seguito dal partner durante questa fase è stato quello di partire dalla struttura del servizio erogato da Autolinee Toscane, portando in evidenza i temi sui quali il gruppo di lavoro - già a questo livello di approfondimento - ha ipotizzato un'evoluzione dello stato di fatto da svilupparsi all'interno del progetto pilota di Mobimart Plus.

⁶ Autolinee Toscane entro ottobre 2023 sarà oggetto di evoluzione.

3 Identificazione delle azioni pilota

Come emerso nel paragrafo precedente, durante la fase di stakeholder engagement ogni partner del progetto ha individuato delle azioni pilota potenzialmente attuabili nell'ambito del progetto Mobimart Plus, le quali verranno ulteriormente approfondite durante la **componente T3**. Facendo riferimento ai prodotti T2.2.1 dei partner e soprattutto al T2.3.1 elaborato da RAS, nei seguenti paragrafi viene riportata una descrizione sintetica delle azioni pilota che sono state individuate da ciascun partner durante e successivamente agli incontri con gli stakeholder coinvolti nelle attività di progetto.

3.1 Regione Liguria

Durante l'attività di coinvolgimento degli stakeholder che il capofila Regione Liguria ha svolto – unitamente al partner Comune di Genova - è stato dedicato molto spazio al confronto e al brainstorming, in modo tale da individuare le più promettenti iniziative pilota da implementarsi nell'ambito del progetto Mobimart Plus.

Nella tabella seguente viene sinteticamente riportato un elenco di tutti i pilot che sono stati proposti nel corso di tale attività.

Progetto	Descrizione	Luogo	Stato
Travel planner	Il servizio di travel planner permetterà agli utenti interessati di pianificare il proprio viaggio, ottenendo le soluzioni con tutti i vettori di trasporto da una qualunque località dell'area di cooperazione ad un'altra località.	Liguria-Toscana-Sardegna-Corsica-PACA	Possibile ulteriore implementazione a partire da risultato del piloting
n.d.	Pilot su un'area ristretta regionale all'interno di un evento turistico (Salone Nautico, Ocean Race) con applicazione di un sistema Maas-like e sistemi di pagamento e tariffazione unica trasporto + evento.	Area Metropolitana/Regional e (Genova/Liguria)	Proposta di pilot ex novo
n.d.	Pilot su un'area transregionale, possibilità di implementare un modello di mobilità integrato tra il territorio ligure e l'alessandrino.	Liguria/basso Piemonte (prov. Alessandria)	Proposta di pilot ex novo
GoGoGe	Progetto MaaS attualmente in piloting presso il comune di Genova, promosso da Comune di Genova, AMT e Hitachi Rail che integra e rende disponibili diverse soluzioni di spostamento.	Genova	Possibile ulteriore implementazione a partire da risultato del piloting
n.d.	Planner Pilot per la realizzazione di un modello di integrazione tariffaria per i collegamenti transfrontalieri tra Liguria e Région Sud, lungo la linea Ventimiglia-Mentone, e al valico secondario di Olivetta San Michele,	Area transfrontaliera valico di Ventimiglia	Proposta di pilot ex novo

	lungo la linea Ventimiglia – Breil – Tende – Cuneo.		
Programma di Bacino di Como Lecco Varese	Progetti di sviluppo del sistema di Trasporto Pubblico Locale, tra cui il miglioramento dei collegamenti transfrontalieri Italia-Svizzera tramite progetti Interreg.	Area transfrontaliera Italia-Svizzera	Progetto esemplificativo
Collegamento ferroviario Copenaghen-Malmö	Proposta di implementazione di un sistema tariffario integrato per il collegamento ferroviario tra Copenaghen (Danimarca) e Malmö (Svezia).	Area transfrontaliera Danimarca - Svezia	Progetto esemplificativo
Collegamento ferroviario Lille-Tournai	Progetto in corso di realizzazione per l'implementazione di un sistema tariffario integrato per il collegamento ferroviario tra Lille (Francia) e Tournai (Belgio).	Area transfrontaliera Francia - Belgio	Progetto esemplificativo

Tabella 2 - Elenco dei progetti pilota menzionati dagli stakeholder in occasione del focus group (Fonte: Prodotto T2.2.1 Regione Liguria)

A valle dell'analisi di queste proposte, Regione Liguria ha classificato i contributi ricevuti dagli stakeholder al fine di individuare i programmi che meglio soddisfano i requisiti richiesti nell'ambito del progetto Mobimart Plus. In tal modo, quindi, i programmi individuati potranno costituire iniziative pilota di futura implementazione presso il territorio ligure e limitrofo. Per far ciò si è dunque proceduto con l'esclusione delle progettualità indicate solamente a titolo esemplificativo, quale modello da cui trarre spunto per una eventuale replicazione presso il territorio di progetto, ma anche delle iniziative intraprese da soggetti partner del progetto Mobimart Plus (poiché esse saranno approfondite nelle sezioni di competenza), nonché quelle caratterizzate da una componente transfrontaliera poco evidente (pertanto non in linea con le finalità di progetto).

Al termine delle attività svolte dal partner Regione Liguria nell'ambito della Componente T2, emerge in definitiva che esso concentrerà le proprie energie su due proposte di azione pilota di particolare rilevanza e interesse per gli obiettivi del progetto, anche e soprattutto in ottica di transfrontalierità. Queste sono attualmente in corso di svolgimento e verranno ufficialmente presentate a margine della Componente T3, e sono:

- Il Progetto **“LiguriaGo”** – già promosso dal partner Regione Liguria nell'ambito del precedente progetto Mobimart – che consiste nella realizzazione di un travel planner di carattere interregionale, il quale consenta a pendolari e turisti di pianificare il proprio viaggio sui diversi mezzi di trasporto pubblico attivi nell'area di cooperazione. Per questo motivo è risultato di fondamentale importanza lo svolgimento di un'attenta attività di analisi dei dati in possesso dei partner di progetto in merito ai loro servizi di trasporto pubblico locale (su gomma, ferro, mare). Il travel planner in oggetto risulta al momento già attivo e reperibile al sito <https://liguriago.regione.liguria.it/>, e consente agli utenti di pianificare il proprio percorso su una mappa interattiva semplicemente inserendo il luogo di origine e di destinazione. Il tutto viene effettuato dall'utente in modo tale da potere altresì confrontare le diverse soluzioni di mobilità disponibili. Una ulteriore implementazione del travel planner, che potrà essere resa possibile tramite il progetto Mobimart Plus, sarà

quella di introdurre un'integrazione di carattere tariffario, quindi consentendo all'utente non solo di pianificare il proprio viaggio, ma anche di comparare le tariffe alternative al contempo acquistando un unico titolo di viaggio. Come più volte fatto presente da Regione Liguria nell'ambito dei propri prodotti, il travel planner regionale ed interregionale realizzato durante il progetto Mobimart è stato opera di *Liguria Digitale*, società ICT in-house del partner, che è stata altresì coinvolta nelle attività di Mobimart Plus per l'implementazione di alcune funzioni di integrazione tariffaria del travel planner.

- In ragione dell'elevata strategicità della tratta "**Ventimiglia – Mentone**", gli stakeholder coinvolti nell'ambito della T2 hanno altresì ipotizzato la realizzazione di un'azione pilota di integrazione tariffaria in relazione ai collegamenti transfrontalieri tra le due regioni di confine, quali la Liguria e la Région Sud, in grado di coinvolgere gli spostamenti ferroviari al valico di Ventimiglia (lungo la linea Ventimiglia-Mentone), e al valico secondario di Olivetta San Michele (lungo la linea Ventimiglia – Breil – Tende – Cuneo), tipicamente ad elevata vocazione turistica. Per quanto concerne questa azione pilota, anche in considerazione della complessità della domanda di mobilità e dell'ambito territoriale inizialmente ipotizzato, Regione Liguria ha affidato l'incarico all'azienda genovese *T-Bridge S.p.A.* – in qualità di esperto tecnico-scientifico – la quale ha comunicato che approfondirà lo stato dell'arte sui modelli di tariffazione e sulla domanda/offerta unicamente nella tratta Ventimiglia - Mentone (corse giorno, tipologia servizio, matrici o/d su dati Istat e di Regione Liguria, ecc.). Le attività si focalizzeranno così sull'analisi delle forme di abbonamento - avendo come target il pendolarismo lavorativo - e sugli accordi in merito alla competenza dei servizi e dei ricavi anche, ad esempio, per l'utilizzazione della stazione di Ventimiglia.

3.2 Regione Autonoma della Sardegna

In considerazione delle ristrette tempistiche legate al progetto Mobimart Plus, gli stakeholder coinvolti dal partner Regione Autonoma della Sardegna hanno concordato sul fatto che l'azione pilota potenziale dovesse essere individuata a partire da ciò che attualmente è già operativo in materia di integrazione modale (sia in termini di modello di integrazione che di risorse), ma prevedendo un'estensione degli accordi all'ambito transfrontaliero. Questa scelta è anche dovuta al fatto che, operando con tale tipologia di azione, possa essere risparmiato sia del tempo in termini di avvio della sperimentazione, che risorse economiche in termini di costo degli investimenti. Pertanto la definizione di un nuovo titolo di viaggio transfrontaliero è stata ritenuta incompatibile con le tempistiche del progetto, mentre è stato ritenuto fattibile lo sviluppo - anche limitatamente alla fase progettuale – delle due azioni seguenti, segnalate nel prodotto T2.3.1:

- estensione agli altri partner del progetto del protocollo d'intesa oggi esistente tra le aziende che operano nel sassarese (Trenitalia, ARTS, ATP Sassari) e che regola l'integrazione tariffaria in un raggio di 20 km da Sassari;
- estensione ad un ambito più ampio, fino a ricomprendere la città di Alghero, dell'attuale protocollo di cui al punto precedente. L'integrazione, da sperimentare solo con le aziende che operano in ambito locale regionale, consentirà di incrementare l'appetibilità ad un bacino di domanda transfrontaliero in previsione della futura estensione agli altri partner del progetto Mobimart Plus.

La prima azione consiste nell'estendere l'attuale titolo di viaggio integrato - abbonamento mensile operativo in un raggio di 20 km a partire da Sassari - all'utenza proveniente dai territori Partner, che potrebbe così utilizzare i servizi già dal porto di Porto Torres. Per far sì che questo titolo possa essere esteso ai viaggiatori provenienti dai territori partner, la condizione posta è che gli stessi utenti abbiano attivo un abbonamento integrato analogo o ritenuto compatibile dalle aziende che hanno firmato il protocollo d'intesa. L'estensione agli utenti dei territori partner potrebbe avvenire, in una prima fase sperimentale, senza costi aggiuntivi rispetto al titolo di viaggio posseduto, previa registrazione e profilazione della tipologia dell'utente, della motivazione del viaggio e degli spostamenti previsti. L'assenza di un costo aggiuntivo, nell'ambito di Mobimart Plus, dovrebbe incentivare l'utenza ad utilizzare il nuovo trasporto integrato e permetterebbe quindi di effettuare delle stime circa la domanda potenziale. Altro aspetto favorevole è che così si eviterebbe altresì la complessità della definizione del modello di *clearing*, che richiede delle tempistiche necessarie a raggiungere un accordo tra le aziende. Tale modello dovrebbe funzionare specularmente per i viaggiatori in possesso del titolo integrato di Sassari che hanno necessità di spostarsi nei territori partner, nell'ambito dell'area operativa dei servizi eserciti dalle aziende aderenti all'iniziativa.

Secondo quanto emerso nel corso delle attività condotte da RAS nell'ambito della Componente T2, il primo tema da affrontare nel progetto dell'azione pilota è quello di comprendere le modalità di iscrizione e definire il supporto da utilizzare per i titoli di viaggio, anche in alternativa a quello cartaceo oggi in vigore, e tenuto conto della presenza di diversi sistemi operativi impiegati dalle aziende. A tal fine dovrà essere valutata la possibilità di aggiornamento delle applicazioni aziendali, oppure verificare la fattibilità di aggiornare l'applicazione "Around Sardinia" appena resa operativa dalla Regione Autonoma della Sardegna.

Il ragionamento di fondo è che un abbonato tramite il portale possa richiedere di viaggiare in un altro territorio con un titolo di viaggio compatibile. L'azienda di origine quindi andrebbe a validare l'abbonamento ed a comunicarlo all'azienda destinataria, la quale fornirà un nuovo titolo di viaggio compatibile con la tecnologia che adotta in quel momento. Risulterà altresì necessario definire ed implementare un sistema di comunicazione efficace, attraverso cui l'utente di un territorio partner (ad esempio genovese) possa venire a conoscenza del servizio realizzato nel territorio del sassarese. Altro aspetto da tenere in considerazione è quello di comprendere le modalità tramite le quali intercettare tale segmento di utenza: un'opzione potrebbe ad esempio essere rappresentata dall'atto del rinnovo, oltre che da una comunicazione mirata a target specifici di utenza.

La seconda azione nasce dalla consapevolezza che estendendo l'ambito operativo dell'attuale integrazione alla città di Alghero, attualmente esclusa dall'accordo interaziendale, possa aumentare l'appetibilità del servizio integrato non solo per l'utenza locale ma anche per quella turistica transfrontaliera in arrivo al porto di Porto Torres e all'aeroporto "Riviera del Corallo" di Alghero. Anche in questa seconda ipotesi, RAS fa presente che il progetto potrebbe prevedere una fase sperimentale, a titolo gratuito per l'utenza, che consenta di valutare la domanda potenziale. In tale fase, i mancati introiti dei passeggeri transfrontalieri - aggiuntivi rispetto a quelli trasportati dalle aziende - verrebbero compensati dalla banca dati acquisibile dalla profilazione dell'utenza che, all'atto della sottoscrizione o del rinnovo del titolo di viaggio integrato, accetta di compilare un questionario. Al termine di questo periodo di sperimentazione, e sulla base dei dati raccolti, le amministrazioni e le aziende potranno finalmente ragionare su un tariffario transfrontaliero da applicare a regime.

Nel caso in cui non fosse possibile raggiungere nel breve termine un'intesa tra le aziende operanti nei diversi territori partner, l'azione pilota potrebbe essere sviluppata in ambito locale con prospettive di estensione futura ai territori partner anche coinvolgendo ulteriori operatori come, ad esempio, quelli del trasporto marittimo.

3.3 Regione Toscana

L'azione pilota proposta dal partner Regione Toscana, congiuntamente al soggetto attuatore Provincia di Lucca, intende focalizzarsi sulla realizzazione di un sistema di bigliettazione integrato turistico sulla tipologia della "Oyster card" inglese, che consenta l'utilizzo integrato dei mezzi di trasporto pubblico locale, ferroviario e automobilistico, sull'intero territorio dell'area pilota individuata (nel territorio del lucchese). Tale ipotesi non esclude a priori la possibilità di integrazione con il mezzo privato, ad esempio con la formula parcheggio + trasporto pubblico, la possibilità di trasportare la propria bicicletta sul trasporto ferroviario e di ricorrere ai servizi di sharing attualmente esistenti solo nella città di Viareggio con il servizio di bike-sharing "mo.ver."

In termini generali, il sistema di tariffazione e bigliettazione integrata dovrà andare a individuare soluzioni di viaggio multimodali accessibili tramite l'impiego di un solo titolo di viaggio che sia quindi interoperabile e multimodale.

Come si evince dal prodotto T2.2.1, il gruppo di lavoro toscano durante la fase di coinvolgimento degli stakeholder ha approfondito i vari temi partendo dall'analisi di alcuni concreti casi d'uso. In tutti i casi indagati è stato evidenziato di come il ventaglio di soluzioni di mobilità disponibili necessiti di essere opportunamente portato a conoscenza del turista, affinché esso possa prendere la decisione più conveniente e comoda.

Regione Toscana ha quindi ritenuto opportuno approfondire il tema e, più nello specifico, ragionare in termini di:

- **Piattaforme integrate** interrogabili tramite APP Mobile dotate di journey planner in grado di fornire soluzioni di viaggio multimodali ed integrate, tra loro alternative, evidenziando per ciascuna di esse le modalità di trasporto interessate, tempi di percorrenza stimati e tariffe;
- **Info point** che oltre a presentare le varie alternative a disposizione sono in grado di fornire all'utente il titolo di viaggio necessario per l'utilizzo dei servizi di interesse.

Un ulteriore aspetto emerso durante l'approfondimento dei casi d'uso è quello concernente le modalità di aggregazione della domanda al fine di favorire la condivisione del mezzo di trasporto (ride sharing). Tale tipologia di mobilità consiste nella possibilità di condividere un servizio offerto da un soggetto privato con il proprio mezzo di trasporto, oppure di condividere un servizio pubblico non di linea - come il taxi (taxi sharing) o i servizi a domanda - tra utenti con esigenze di spostamento simili. Questa casistica richiede però una peculiare gestione della domanda e dell'offerta tramite apposita piattaforma tecnologica, che il gruppo di lavoro toscano ha definito come "Agenzia". Accedendo alla sezione informativa di tale Agenzia, gli utenti potrebbero così cercare la soluzione di viaggio per loro più conveniente tra il ventaglio delle proposte del journey planner basandosi sull'origine / destinazione desiderate dall'utente, oltre che sulla finestra temporale di interesse. L'Agenzia dovrà così aggregare l'offerta di mobilità per differenti modalità di trasporto, includendovi: il TPL su gomma, il TPL su ferro, i collegamenti Ferries, i taxi, i servizi in sharing e i ride sharing.

3.4 Comune di Genova

A seguito della fase di stakeholder engagement - che il partner Comune di Genova ha svolto congiuntamente con il capofila Regione Liguria - ampio spazio è stato dedicato al confronto e al

brainstorming, con l'obiettivo ultimo di individuare le iniziative pilota più promettenti da implementarsi in occasione del progetto Mobimart Plus.

I risultati ottenuti dalle attività di focus group e di raccolta delle opinioni dei principali stakeholder attivi sul territorio genovese hanno successivamente consentito di individuare, fra tutte quelle suggerite, le due proposte di azione di maggior interesse per le finalità progettuali:

- il **progetto ILA** (Instant Lane Access): trattasi di un sistema di e-ticketing che, supportato da dispositivi contactless (carte di credito, debito o altri contactless), fornisce titoli di viaggio basati sul principio della "best fare", ossia della migliore tariffa possibile che viene calcolata sulla base della durata del viaggio e del numero di passeggeri;
- l'installazione di emettitrici intelligenti sotto forma di **totem** di ultima generazione da posizionare in punti strategici della città, per la vendita dei titoli di viaggio e il riconoscimento dell'utente tramite la sua card, così come per il rinnovo di abbonamenti e la vendita di carnet.

La scelta di questi due progetti pilota da parte del partner è stata spinta in particolar modo dalla consistente crescita - registratasi negli ultimi anni - della domanda turistica sul territorio urbano genovese, la quale ha fatto sì che la Pubblica Amministrazione cittadina prestasse maggior attenzione sui servizi destinati agli utenti che transitano per la città, siano essi turisti, utenti di attraversamento per accedere ai servizi portuali o altre tipologie di utenti. In considerazione di ciò, *AMT Genova* – in qualità di soggetto incaricato dal Comune di Genova – ha suggerito azioni in parallelo con l'obiettivo di predisporre la propria rete verso l'integrazione e la capillarità di vendita funzionali al sistema intermodale e transfrontaliero del trasporto pubblico. In questi termini, inoltre, l'Amministrazione cittadina può disporre di un discreto bagaglio di esperienza e *know-how* nell'ambito dell'infomobilità, grazie anche alla propria partecipazione a molteplici progetti nazionali ed europei tanto nella veste di partner quanto in quella di capofila.

3.5 Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Var

Come anticipato nei capitoli precedenti, al momento della stesura del presente documento, la CCI VAR non risulta aver completato la fase di individuazione delle possibili azioni pilota da sviluppare nella successiva Componente 3 del progetto Mobimart Plus, a causa di un cambiamento del contesto politico locale e di una riorganizzazione interna al Partner, che hanno portato inevitabilmente ad un rallentamento nell'avanzamento delle attività. Le attività di coinvolgimento degli stakeholder territoriali sono state tuttavia portate avanti fattivamente al partner, che individuerà e descriverà le proprie azioni pilota come previsto dalle successive attività.

Nel Prodotto T2.2.1 la CCI VAR ha dato il suo contributo in particolar modo individuando alcuni indirizzi da seguire per lo sviluppo di un possibile sistema di tariffazione integrata nel territorio, formulando alcune ipotesi applicative rivolte a diversi segmenti di utenza:

- Spostamenti casa-studio o casa-lavoro, per i quali potrebbe prevedersi lo sviluppo di abbonamenti integrati tra diversi vettori al fine di consentire l'utilizzo di tutti i mezzi pubblici all'interno del VAR o di una sottozona che costituisca un bacino di mobilità.
- Spostamenti occasionali di residenti o turisti, con la possibile istituzione di un biglietto integrato, urbano ed interurbano, (giornaliero o plurigiornaliero).
- Integrazione fra trasporto via mare e trasporto pubblico locale che preveda lo studio di combinazioni tra titoli di viaggio e lo sviluppo di un sistema informativo rivolto agli utenti

dei traghetti al fine di migliorare le informazioni sul trasporto pubblico locale e la ricerca di itinerari anche attraverso i canali utilizzati da questa tipologia di utenza (sito web del porto, sito web della compagnia, ufficio turistico, ecc.).

Come anticipato nel paragrafo **Error! Bookmark not defined.**, una possibile applicazione al progetto Mobimart Plus potrebbe riguardare la costruzione di “pacchetti” tariffari orientati al turismo, sulla base dei titoli di viaggio attualmente esistenti sulla rete ferroviaria e su gomma dell’area di studio, per consentire l’integrazione tra le reti di trasporto pubblico di uno o più dipartimenti nell’arco di una giornata.

Nel presente documento appare utile segnalare inoltre che il partner CCI VAR ha elaborato il **prodotto T2.3.2 - “Studio presso il Terminal del Porto di Tolone”** allo scopo di elaborare una riflessione prospettica, mediante un approccio di ricerca e sviluppo, per anticipare nuovi usi, servizi, attività, oltre all’organizzazione - all’interno del Terminal - di croceristi e passeggeri dei traghetti in partenza da Tolone. Tale studio ha così permesso al partner di immaginare una nuova organizzazione e di pianificare nuovi usi e servizi, a livello della parcella del Terminal. Questo studio ha così offerto alla CCI VAR molteplici spunti innovativi, che le hanno così permesso di definire le specifiche per una futura gara d’appalto per la ristrutturazione del Terminal di Tolone, ma anche utili per l’intero partenariato in un’ottica transfrontaliera, in prospettiva di una futura riorganizzazione dei terminal presso i rispettivi porti (trattandosi in ogni caso di partner con valenza in ambito marittimo e portuale).

3.6 Chambre de Commerce et d’Industrie Nice Côte d’Azur

Il gruppo di lavoro del partner CCI NCA, all’interno del proprio prodotto T2.2.1, ha evidenziato alcune questioni ritenute fondamentali per l’individuazione dell’azione pilota da realizzarsi nell’ambito del progetto Mobimart Plus, poi riportate anche nel prodotto T2.3.1 elaborato da RAS. In seguito se ne riportano le principali considerazioni:

- Poiché la pianificazione del progetto impone che l’azione pilota venga realizzata in un arco di tempo molto ristretto, ossia entro il mese di giugno 2023, il campo delle potenziali azioni risulta circoscritto. Il gruppo di lavoro del partner ha quindi ritenuto che l’azione pilota debba riguardare la realizzazione o l’approfondimento di un progetto in studio nell’ambito territoriale di riferimento.
- In conseguenza del punto di cui sopra, il perimetro dell’azione pilota individuata dovrebbe essere necessariamente ridotto rispetto a quanto ipotizzato inizialmente; pertanto l’azione pilota andrà a focalizzarsi su un progetto di intermodalità principalmente nell’ambito delle Alpi Marittime e non interesserà i collegamenti con le isole.
- L’azione pilota individuata dal partner CCI NCA dovrà integrarsi con le azioni che la Région PACA⁷ sta portando avanti in questo contesto, con particolare riferimento ai progetti nell’ambito dell’intermodalità⁸.

Come già accennato nel corso del precedente paragrafo, preliminarmente alla riunione plenaria organizzata con gli stakeholder (e durante la stessa), il gruppo di lavoro nizzardo ha individuato diverse

⁷ La regione PACA, infatti, riveste il ruolo di "leader in termini di mobilità e intermodalità", è responsabile di "organizzare [...] le modalità dell'azione congiunta delle autorità organizzatrici della mobilità, in particolare per quanto riguarda ...: le diverse forme di mobilità e di intermodalità, in termini di servizi, orari, tariffe, informazione e accoglienza di tutti i pubblici [...], l'identificazione e la diffusione delle pratiche di mobilità e delle azioni attuate in particolare per migliorare la coesione sociale e territoriale [...]" (estratto dall'articolo L215-1 del Codice dei trasporti, versione in vigore il 1° gennaio 2022).

⁸ Pass Sud Azur, in una versione a breve termine per il territorio 06, e il progetto per l’implementazione di un Sistema Informativo Regionale di Biglietteria (SIBR).

azioni pilota potenziali, classificandole in tre tipologie sulla base del loro obiettivo principale: azioni orientate al servizio (es. sportello unico, informazioni multimodali su diversi canali); azioni orientate alle tariffe (es. armonizzazione delle tariffe, implementazione di un nuovo prodotto tariffario); azioni con un focus tecnico (es. creazione di un'applicazione mobile per l'acquisto/distribuzione di biglietti da diversi operatori, o un nuovo supporto multimodale per i titoli).

Più concretamente, le possibili azioni pilota esplorate insieme agli stakeholder coinvolti sono state:

- La realizzazione di uno sportello unico per la vendita e l'informazione all'utenza per i servizi multimodali. Nel corso della plenaria è emerso che questa azione è stata già realizzata, essendo tale sportello già attivo nel Métropole Nice Côte d'Azur (vendita e informazione), presso l'aeroporto di Nizza (informazione), nelle stazioni delle varie reti (vendita e informazione Pass Sud Azur) e presso gli sportelli e le agenzie delle reti (vendita Pass Sud Azur).
- Implementazione di un "*Sud Azur Pass*" a breve termine, a servizio dell'utenza turistica. Durante la riunione è emerso che tale azione fosse già in fase di pianificazione, dal momento che la Regione ha in progetto l'implementazione di un Pass Sud Azur della durata di 3/7/14 giorni entro luglio 2023. Pertanto i canali di vendita, i supporti e i prezzi di questi pass si trovavano ancora in una fase di definizione.
- Istituzione di una tariffa "*Pass Sud Azur*" per gli studenti e per i meno abbienti. Nel corso della riunione plenaria è emerso che questa azione fosse già in progetto. La Région Sud ha infatti informato i partecipanti della volontà di voler istituire questa forma tariffaria ridotta in un orizzonte temporale di medio termine. I profili, i canali di abbonamento e i prezzi di questi titoli di viaggio non erano ancora stati definiti.
- Implementazione di un'unica applicazione mobile per la vendita dei biglietti "*Pass Sud Azur*". Durante l'incontro plenario la Région Sud ha informato le parti coinvolte in merito ad un progetto in corso teso alla realizzazione di un sistema SIBR (Sistema Informativo Regionale di Biglietteria) che includa una componente MaaS.
- Armonizzazione dei profili tariffari ridotti tra le diverse reti. Tale esigenza è stata individuata a valle della componente T1, dalla quale è emersa l'attuale eterogeneità nei criteri di calcolo delle tariffe ridotte nelle diverse reti, che può rappresentare un ostacolo alla mobilità "intermodale" nel territorio. L'obiettivo di questa azione sarebbe quello di armonizzare i criteri per il diritto alle tariffe ridotte (età, reddito, residenza), e di implementare una soluzione tecnica per il riconoscimento condiviso dei profili che permetta agli utenti con diritto di accesso ad una riduzione tariffaria da parte di un operatore del trasporto di poter beneficiare della stessa riduzione con qualsiasi operatore della rete.
- Favorire la diffusione di informazioni (sull'offerta di mobilità e le tariffe) attraverso il sito web, rivolte ai visitatori e ai turisti, con particolare attenzione all'offerta tariffaria adatta ai soggiorni brevi. Tale azione ha l'ambizione di promuovere l'uso del trasporto pubblico e delle altre offerte di mobilità promosse dalle AOM tra i turisti e i visitatori, concentrando in un'unica pagina web le informazioni circa l'offerta di mobilità sul territorio (linee e orari del trasporto pubblico, percorsi multimodali, altre offerte di mobilità), sulle tipologie tariffarie, nonché sulle modalità di acquisto dei titoli di viaggio (applicazioni mobili, e-shop). In questi termini,

quindi, la pagina web dovrebbe essere accessibile anche dai siti web delle varie reti di trasporto e degli operatori del turismo.

- Estendere l'offerta di mobilità del "French Riviera Pass" ad altri territori al di fuori della rete delle Lignes d'Azur. Attualmente, infatti, il suddetto titolo consente di viaggiare all'interno del territorio metropolitano e di accedere ad attività turistiche per 24/48/72 ore. Queste attività, tuttavia, non ricadono solo all'interno del territorio metropolitano, dove il Pass è valido per viaggiare, ma anche all'esterno, dove il Pass non ha validità. L'obiettivo di questa azione è quindi quello di permettere agli utenti che utilizzano il "French Riviera Pass" di viaggiare con i mezzi pubblici verso destinazioni esterne al territorio metropolitano senza dover acquistare un biglietto aggiuntivo.

Le azioni pilota sopracitate sono state in seguito esaminate e valutate dal gruppo di lavoro avvalendosi dei seguenti criteri: soggetti interessati; caratteristiche (servizio, tariffa, focus tecnico); target di clientela (utenti occasionali locali, turisti, clienti abituali del luogo); coerenza con il progetto Mobimart Plus, in termini di obiettivi, scadenze, costi e ambito territoriale.

A questi criteri ne sono stati aggiunti ulteriori tre, nel caso di azioni non ancora in corso o pianificate: tipologia (studio, implementazione permanente, azione pilota); adesione degli stakeholder; rischi/complessità (organizzativa, tecnica).

Le tabelle successive riportano i risultati dell'analisi comparativa delle azioni in corso o in progetto (Tabella 4) e delle azioni previste (Tabella 5) condotte dal partner CCI NCA, pubblicate prima nel proprio prodotto T2.2.1 e in seguito riprese nel prodotto T2.3.1 elaborato da RAS.

5.1 Analisi comparativa delle azioni in corso e di quelle in progetto

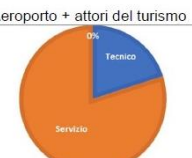
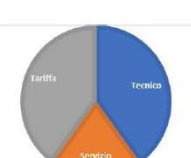
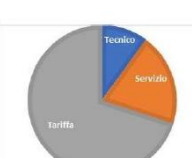
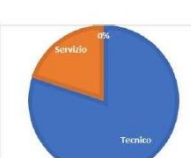
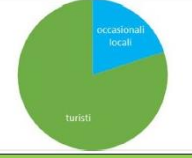
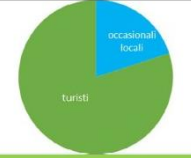


criterio	Sportello unico per informazioni e/o vendita di servizi multimodali	Tariffa turistica "Pass Sud Azur" di breve durata	Tariffe ridotte "Pass Sud Azur"	Vendita di biglietti multimodali su app mobile	
Parti interessati	Tutti gli operatori e AOM Aeroporto + attori del turismo	Tutti gli operatori e AOM	Tutti gli operatori e AOM	Tutti gli operatori e AOM	
Dominante					
Segmenti di clienti					
Coerenza del progetto MOBIMART+	Obiettivi	++ : promuove la multimodalità	++ : promuove la multimodalità	+/- : multimodalità, segmento di clienti ridotto	+/- : multimodalità
	Scadenze	- - : scadenze di lavoro, formazione	- - : scadenze di studio, di sviluppi	- - : scadenze di studio, di sviluppi	- - : studio, acquisto, scadenze di sviluppi
	Costo	- : Costi umani	- - : Costi di implementazione tecnica per la biglietteria	- - : Costi di implementazione tecnica per la biglietteria	- - : costi di sviluppi
	Territorio	+/- : territorio 06, luoghi specifici	++ : territorio 06	++ : territorio 06	++ : territorio 06

Tabella 3 - Analisi comparativa delle azioni in corso e di quelle in progetto (fonte: Prodotto T2.2.1 CCI NCA)

5.2 Analisi comparativa delle azioni previste (né in corso, né in progetto)

Criterio		Armonizzazione delle tariffe scontate tra le reti	Diffusione di informazioni sulla mobilità turistica su sito web	Estensione del perimetro di trasporto nel French Riviera Pass
Gli stakeholder		Tutte le reti e AOM	Tutte le reti e AOM + gli attori del turismo	Régie Ligne d'Azur, Envibus, Palmibus e le loro AOM + Regione + Ufficio del Turismo Metropolitan
Dominante				
Obiettivo del cliente				
Coerenza del progetto MOBIMART+	Obiettivi	+/- : favorisce la multimodalità, bersaglio piccolo	++ : multimodalità, attrattività, turismo	++ : multimodalità, attrattività, turismo
	Scadenze	-/- : Temini nelle decisioni politiche e nell'attuazione	++ : realizzazione rapida	Realizzazione: termini tecnici per la realizzazione degli biglietti, qualificazione del supporto -/- : Studio: termini organizzativi
	Costo	+/- : costi di interfaccia, evoluzione della biglietteria	++ : costi limitati	+/- : costi delle attrezzature ufficio del turismo
	Territorio	++ : tutto il territorio	++ : tutto il territorio	+/- : territorio limitato ai siti del Pass French Riviera
Tipologia		Studio di fattibilità o implementazione	Implementazione, pilota o permanente	Studio di fattibilità o implementazione
Adesione degli parti interessati		Bassa: questioni politiche	Alta: basso impatto	Media: Réticenze della Région (coerenza con il progetto Pass Sud Azur «turista»), punto di attenzione sul perimetro di responsabilità Ufficio del Turismo Metropolitan
Rischi complessità	Tecnica	Rischi medi: interfaccia tra SI di biglietteria + modifiche dei parametri di biglietteria	Basso rischio: landing page che fanno riferimento nei siti web	Rischi forti: impatti sul ticketing, crabitazione tra titoli, qualificazione del supporto
	Organizzazione	Rischi forti: richiede il coordinamento tra le AOM, il sostegno politico	Rischi medi: processo per mantenere i dati aggiornati	Rischi medi: coordinamento tra AOM e operatori, interferenza con il progetto regionale

Tabella 4 - Analisi comparativa delle azioni previste (fonte: Prodotto T2.2.1 CCI NCA)

Soltanto in seguito allo svolgimento di tale analisi multicriteria, quindi, il gruppo di lavoro nizzardo ha identificato come azione pilota da proporre e sviluppare nell'ambito del progetto Mobimart Plus la **realizzazione di una piattaforma web informativa** (sull'offerta di trasporto e tariffaria), rivolta ad utilizzatori occasionali e turisti, quindi essenzialmente focalizzata sull'offerta relativa ai soggiorni brevi. L'obiettivo dell'azione pilota individuata da CCI NCA è quello di facilitare la mobilità dei turisti e dei visitatori attraverso tutte le modalità disponibili, quali trasporto pubblico, mezzi in sharing, biciclette, scooter, monopattini, ecc.

La realizzazione dell'azione pilota prevede diversi step:

- lo sviluppo di una pagina web in tre lingue (francese, inglese, italiano), da inserire nei siti web delle reti di trasporto e degli operatori del comparto turistico;
- la promozione della pagina web attraverso diversi canali (volantini, manifesti, video, ecc.);
- la raccolta dei dati dei visitatori e delle recensioni degli utenti;
- l'implementazione di interfacce tecniche con gli strumenti di open data e/o degli operatori di trasporto

Le informazioni che si intendono veicolare attraverso il progetto riguardano invece:

- la mappatura dinamica con presentazione del perimetro delle reti di trasporto;
- la ricerca di itinerari multi-gestore (AOM);
- la visualizzazione, per rete, della gamma di tariffe per biglietti singoli e pacchetti brevi (nome, prezzo, condizioni di utilizzo, canali di acquisto);

- il collegamento alle applicazioni mobili e agli e-shop per l'acquisto dei biglietti;
- l'evoluzione ulteriore per la presentazione del Pass Sud Azur 3/7/14 giorni.

Il gruppo di lavoro del partner ha confermato a più riprese la necessità di prestare notevole attenzione agli aspetti concernenti la comunicazione, in quanto l'utente - e in modo particolare il turista - ha necessità di reperire le informazioni su un unico strumento informatico, la cui realizzazione sarà proprio oggetto dell'azione pilota. CCI NCA ha inoltre previsto il coinvolgimento di altre realtà locali, quali ad esempio le strutture alberghiere, per valutare se esista la necessità e la volontà di integrare le loro informazioni all'interno questa stessa *Landing page*.

4 Sintesi finale delle azioni pilota individuate a valle degli incontri con gli stakeholder

La Tabella seguente riassume le azioni pilota individuate da ciascun partner del progetto Mobimart Plus in seguito all'attività di confronto e coinvolgimento degli stakeholder, attraverso una descrizione sintetica dell'azione, l'ambito territoriale di riferimento e lo stato di avanzamento del progetto, in coerenza con quanto riportato nei prodotti T2.2.1 elaborati da ciascun partner.

Partner	Azione pilota	Descrizione azione	Ambito territoriale	Stato
Regione Liguria	Travel Planner LiguriaGo	Il servizio di travel planner permetterà agli utenti interessati di pianificare il proprio viaggio, ottenendo le soluzioni con tutti i vettori di trasporto da una qualunque località dell'area di cooperazione ad un'altra località.	Liguria-Toscana-Sardegna-Corsica-PACA	Possibile ulteriore implementazione a partire da risultato del piloting
	Ventimiglia-Mentone	Pilot per la realizzazione di un modello di integrazione tariffaria per i collegamenti transfrontalieri tra Liguria e Région Sud, lungo la linea Ventimiglia-Mentone, e al valico secondario di Olivetta San Michele, lungo la linea Ventimiglia – Breil – Tende – Cuneo.	Area transfrontaliera valico di Ventimiglia	Proposta di pilot ex novo
Comune di Genova	Progetto ILA	Progetto di e-ticketing tramite dispositivi contactless basato sul principio della "best fare" applicabile a gruppi e soluzioni multi-passeggero	Comune di Genova	Possibile ulteriore implementazione a partire da risultato del piloting
	Totem	Rete di emettitrici posizionate in punti strategici che offrono all'utente un'ampia scelta di titoli di viaggio e il riconoscimento dell'utente stesso tramite la sua card su cui rinnovare abbonamenti e carnet		
Regione Sardegna	Estensione sistema di integrazione esistente	Progetto di estensione dell'integrazione Ferro-Gomma del sistema Sassari-P.Torres al comune di Alghero e prospettiva di estensione futura ai territori partner	Provincia di Sassari	Possibile sviluppo del progetto all'interno del progetto Mobimart Plus
Regione Toscana	Card Turistica su modello	Sistema di bigliettazione integrato tipo "Oyster card" inglese, che, rivolto al turista,	Provincia di Lucca	Proposta di pilot ex novo

**Interreg**UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Partner	Azione pilota	Descrizione azione	Ambito territoriale	Stato
	"Oyster Card" di Londra	consenta l'utilizzo integrato dei mezzi di trasporto pubblico locale, ferroviario e automobilistico, più altri servizi complementari (servizi in sharing, siti turistici, ecc.)		
CCI VAR	---	---	---	
CCI NCA	Landing page	Landing page per la diffusione di informazioni (offerta e costi) ai visitatori e ai turisti con target i soggiorni brevi, raccolta informazioni.	Nizza e Costa Azzurra	Proposta di pilot ex novo

Tabella 5 - Quadro di sintesi delle azioni pilota individuate a valle degli incontri con gli stakeholder (fonte: prodotto T2.3.1 a cura del partner Regione Autonoma della Sardegna)

5 Conclusioni

L'Output T2.1 ha inteso riassumere le attività peculiari portate avanti dai partner nel quadro della Componente T2 "Definizione di un sistema integrato transfrontaliero", al fine, non solo del coinvolgimento degli stakeholder locali, ma anche di una prima definizione delle possibili azioni pilota in tema di bigliettazione elettronica intelligente da implementarsi e svilupparsi nell'area di Programma grazie al Progetto MOBIMART PLUS. Le attività di mappatura e di individuazione di tali azioni pilota hanno quindi costituito un'importante base per determinare le specifiche tecniche e funzionali dei sistemi di bigliettazione esistenti o progettati nei territori di riferimento.

In primo luogo, gli incontri con gli stakeholder territoriali che ciascun Partner ha concretamente realizzato nel corso della componente, hanno permesso di diffondere gli obiettivi di MOBIMART PLUS su vasta scala, coinvolgendo soggetti locali inerenti al mondo dei trasporti di ogni regione partner, quali ad esempio organismi pubblici (in particolare Province, Città Metropolitane, Comuni, Autorità portuali) ed operatori rilevanti in materia di trasporto dei passeggeri. Il coinvolgimento attivo e fattivo degli stakeholder locali si è quindi basato sulle relazioni già in essere tra i Partner di progetto nei rispettivi territori, ed ha consentito lo sviluppo di un'attività capillare di informazione e comunicazione delle attività di MOBIMART PLUS, nonché la tempestiva disseminazione dei relativi output.

Il bagaglio di conoscenze tecniche maturato nel corso della Componente T2 ha permesso quindi di definire le principali specifiche tecniche e funzionali che potrebbe avere una piattaforma transfrontaliera interoperabile in grado di integrare con i singoli sistemi dei territori partner individuati dal Programma. Come è noto infatti, la condivisione delle conoscenze in materia è un'essenziale prerogativa, al fine di ottenere una visione complessiva dello spazio di cooperazione e di attivare il processo che porti all'implementazione di una futura piattaforma tecnologica di bigliettazione elettronica condivisa a livello transfrontaliero. In tale ottica, si ricorda che lo Studio dei sistemi di bigliettazione elettronica esistenti o in progettazione nell'area, conclusosi nel quadro della Componente T1, ha rappresentato una premessa necessaria e propedeutica alla cooperazione tra le Regioni - in qualità di Enti competenti in materia di trasporto passeggeri -, le Province, i Comuni e gli operatori del trasporto pubblico e privato.

Le attività della Componente T2 sono state quindi condotte in sincronia dai partner, proprio con l'obiettivo di definire le caratteristiche iniziali di un sistema di bigliettazione integrata transfrontaliero che consenta all'utente di acquistare un biglietto per effettuare spostamenti multimodali (mare-ferro-gomma) secondo il modello one-shop stop. In questo senso, il coinvolgimento diretto degli operatori locali è stato essenziale, in quanto ha innanzitutto permesso di aumentare le conoscenze in materia, ma anche di favorire la cooperazione tra gli Enti (talvolta operanti su territori differenti).

Di conseguenza lo studio elaborato nella Componente T2, "Rapporto sull'analisi propedeutica relativa alle specifiche tecnico / funzionali e gestionali del sistema di bigliettazione transfrontaliera", ha fatto emergere non solo le ipotesi di azioni pilota che ogni partner ha intenzione di mettere in atto/implementare sul proprio territorio, ma anche le similitudini e le differenze riscontrabili tra i molteplici territori coinvolti, tenendo sempre conto dell'importanza di una possibile replicabilità nelle regioni dell'area di cooperazione. Lo scopo principale del progetto MOBIMART PLUS è infatti quello di favorire l'iniziale sviluppo di un sistema tecnologico interoperabile che sia in grado di favorire gli spostamenti multimodali dei potenziali utenti, siano essi cittadini, pendolari o turisti.

Risulta in definitiva necessario sottolineare che i risultati dei prodotti della Componente T2 hanno visto l'adozione di una metodologia di lavoro condivisa tra i Partner, così come il coordinamento che è stato costante durante tutta la durata delle attività della T2, che ha così condotto alla realizzazione del Report

T2.3.1. Tale prodotto, essendo riassuntivo di tutte le attività condotte dai partner sui rispettivi territori, nonché dei risultati da esse ottenuti, ha permesso al partenariato e agli stakeholder di progetto di ottenere una serie di importanti spunti per l'applicazione e la replicabilità anche sugli altri territori transfrontalieri, nel momento in cui questi condividono necessità analoghe a quelle dell'area del Programma, ossia di migliorare l'accessibilità e la mobilità delle persone in chiave multimodale.