

MOBIMART PLUS

Mobilità e bigliettazione intelligente mare terra

Componente T3

Azioni Pilota e definizione di un pacchetto di strumenti per l'attuazione di un sistema tariffario e di bigliettazione integrata transfrontaliero

Attività T3.3

Strumenti di capitalizzazione

Prodotto T3.3.1 Raccolta degli strumenti di capitalizzazione dei risultati di MOBIMART PLUS



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI



PROVINCIA⁹¹ SASSARI

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



Sommario

Premessa	3
1. Finalità del Prodotto T3.3.1 e collocazione all'interno del progetto MOBIMART PLUS	4
2. Metodologia.....	6
2.1. Struttura del questionario semi-strutturato.....	9
2.2. Interviste “in-depth”	13
3. Schede di capitalizzazione delle azioni pilota	14
3.1. Regione Liguria	14
3.1.2. Liguria GO	17
3.1.3. Studio relativo alle specifiche forme di tariffazione in vigore per gli spostamenti transfrontalieri in modalità ferroviaria Italia- Francia	22
3.2. Regione Autonoma della Sardegna	27
3.3. Regione Toscana	34
3.4. Comune di Genova	46
3.5. Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Var	50
3.6. Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur	55
4. Strumenti di capitalizzazione.....	60
5. Sitografia	63

Premessa

Il presente rapporto costituisce il “Prodotto T3.3.1 – Raccolta degli strumenti di capitalizzazione dei risultati di Mobimart PLUS”, predisposto nell’ambito dell’attività “T3.3 – Strumenti di capitalizzazione” ed elaborato conclusivo della componente “T3 – Azioni pilota e definizione di un pacchetto di strumenti per l’attuazione di un sistema tariffario e di bigliettazione integrata transfrontaliero”, in accordo con quanto previsto dal formulario del progetto Mobimart Plus. Tale prodotto è stato preceduto dai prodotti “T3.1.1 – Metodologia della Componente T3” e “T3.2.1 – Report sui risultati conseguiti tramite le azioni pilota”.

L’obiettivo dell’Attività T3.3, di cui il presente rapporto illustra i principali risultati, è quello di predisporre gli strumenti per la capitalizzazione dei risultati del progetto dopo la sua conclusione, con particolare riferimento ai seguenti ambiti:

- modelli per la realizzazione di accordi e/strumenti;
- sistemi di monitoraggio in fase di attuazione (dati, KPIs, ecc.) e relativa correzione dei criteri applicati;
- lineamenti per l’istituzione di un “osservatorio” per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione (da finanziare eventualmente con un successivo follow-up);
- raccomandazioni di policy.

Il rapporto è articolato in quattro capitoli:

- Capitolo 1, descrive gli obiettivi del Prodotto T3.3.1 e lo inquadra nell’ambito del progetto Mobimart Plus;
- Capitolo 2, presenta la metodologia predisposta dal team di UNIGE-CIELI e da Regione Sardegna per lo sviluppo dell’Attività T3.3 e per la predisposizione del presente rapporto;
- Capitolo 3, riporta le schede compilate dai partner di progetto per le azioni pilota individuate nelle fasi precedenti e gli esiti delle interviste qualora effettuate;
- Capitolo 4, sintetizza i risultati della precedente fase 3 e presenta gli strumenti di capitalizzazione individuati per ciascuna azione.

1. Finalità del Prodotto T3.3.1 e collocazione all'interno del progetto MOBIMART PLUS

Il prodotto T3.3.1 "Raccolta degli strumenti di capitalizzazione dei risultati di MOBIMART PLUS" si colloca all'interno della componente attuativa T3 "Azioni pilota e definizione di un pacchetto di strumenti per l'attuazione di un sistema tariffario e di bigliettazione integrata transfrontaliero" e in particolare dell'attività T3.1 "Strumenti di capitalizzazione" del progetto Interreg Marittimo Italia Francia 2014-2020 MOBIMART PLUS.

L'obiettivo è quello di individuare i principali strumenti che gli Enti pubblici italiani e francesi potranno utilizzare in futuro al fine di capitalizzare le risultanze di progetto dopo la sua conclusione, attraverso la messa a sistema dei principali prodotti e delle diverse esperienze concrete maturate nell'ambito dei progetti pilota realizzati dai partner di progetto.

@Prodotto numero	@Titolo del Prodotto	@Descrizione del Prodotto	@Valore target del Prodotto
@Prodotto T3.3.1	Raccolta degli strumenti di capitalizzazione dei risultati di MOBIMART PLUS	Il prodotto raccoglierà gli strumenti che gli enti pubblici italiani e francesi potranno utilizzare in futuro e per la concreta capitalizzazione dei risultati di MOBIMART PLUS, quali modelli, strumenti e raccomandazioni di policy	1,00

Figura 1 - Dettaglio dei contenuti del Prodotto T3.3.1 come previsto a Formulario (Fonte: formulario di candidatura del Progetto MO-BIMART PLUS).

Sebbene non sussista un obbligo relativo alla capitalizzazione dei risultati per l'obiettivo della Cooperazione Territoriale Europea (Interreg), si richiede tuttavia un certo grado di coerenza con quanto richiesto dal Regolamento (UE) 2021/10591¹. Non deve dunque sorprendere che al fine di coordinare e supportare tale passo di finalizzazione dei progetti, l'Agenzia per la Coesione Territoriale, di concerto con il Dipartimento per le Politiche di Coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri, abbia promosso un Piano di Capitalizzazione nazionale dei risultati dei programmi INTERREG.

¹ Tale norma presenta in particolare due cenni rilevanti a questi fini. In particolare, al *Considerando Numero 10*, si afferma che *Sulla base dell'esperienza acquisita con i programmi di cooperazione interregionale a titolo dell'Interreg, la componente «cooperazione interregionale» dovrebbe essere incentrata sulla promozione dell'efficacia della politica di coesione attraverso quattro programmi specifici: [...] un programma (Interact) destinato allo scambio di esperienze, agli approcci innovativi e allo sviluppo di capacità per armonizzare e semplificare l'attuazione dei programmi Interreg, per armonizzare e semplificare le azioni di cooperazione di cui all'articolo 22, paragrafo 3, lettera d), punto vi), del regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, e per promuovere la costituzione, il funzionamento e l'uso dei gruppi europei di cooperazione territoriale («GECT»), già istituiti o che saranno istituiti conformemente al Regolamento (CE) n. 1082/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio(10), nonché delle strategie macroregionali [...].*

Un ulteriore riferimento è poi costituito dall'articolo 3 dello stesso Regolamento: *Nell'ambito dell'Interreg, il FESR e, ove applicabile, gli strumenti di finanziamento esterno dell'Unione, sostengono le componenti seguenti: [...] 3. la cooperazione interregionale per rafforzare l'efficacia della politica di coesione («Interreg C»), promuovendo: c. lo scambio di esperienze, gli approcci innovativi e lo sviluppo di capacità al fine di («programma INTERACT»): i. armonizzare e semplificare l'attuazione dei programmi Interreg nonché contribuire alla capitalizzazione dei loro risultati; [...].*

Il ciclo di programmazione comunitaria 2021-2027 dedica infatti particolare attenzione e risorse alle attività di capitalizzazione; si ritiene che consolidare e sistematizzare le esperienze maturate nell'ambito delle diverse progettualità costituisca la necessaria premessa per la definizione di azioni strutturate ed efficaci, in grado di massimizzare la creazione di valore aggiunto in termini di *policy development*. Tale documento si pone l'obiettivo di supportare la massimizzazione del processo di produzione di valore derivante dalle risultanze progettuali all'interno del più ampio *framework* strategico e territoriale.

In particolare, la capitalizzazione viene incardinata a tre principali esigenze:

- a. Conoscitiva: basata sulla condivisione ed il raffronto tra le varie esperienze messe in campo dai singoli Programmi;
- b. Strumentale: volta a stimolare la creazione di modelli, format e criteri armonizzati già pronti all'uso;
- c. Di supporto: finalizzata a favorire l'incontro tra domanda e offerta di capitalizzazione a livello nazionale.

Per rispondere a tali necessità, si puntualizza la necessità di trarre due principali azioni:

- la rilevazione dei risultati diretti e degli *output* concreti dei progetti, ponendo particolare attenzione alle caratteristiche peculiari, nonché al loro potenziale di trasferibilità e a come ottimizzare le relative attività di comunicazione e valorizzazione;
- l'identificazione delle principali categorie di utilizzatori che possono essere potenzialmente interessati ai risultati dei progetti di capitalizzazione, con l'obiettivo di implementare una comunicazione che non sia generalista, ma specializzata e mirata alla comunicazione e valorizzazione di risultati e output anche al di fuori del contesto Interreg.

Attraverso tale chiave di lettura, si puntualizzano poi i tre obiettivi che la capitalizzazione si pone nell'ambito della Programmazione Europea:

- l'attivazione di nuovi processi e nuove reti di collaborazione;
- l'estensione dei benefici derivanti dalle azioni finanziate ad una popolazione e ad una copertura geografica più ampie;
- l'accrescimento dell'impatto delle risorse della politica di coesione.

L'approccio fornito dall'Agenzia di Coesione Territoriale si pone in un certo senso ad integrazione delle precedenti esperienze maturate nel campo della capitalizzazione, coniugando da un lato le esigenze di una distribuzione bilanciata delle responsabilità e dall'altro quella di estendere il campo dei destinatari delle iniziative al più ampio ecosistema degli attori di Coesione Territoriale su scala europea.

La finalità del prodotto T3.3.1 è allineata dunque non solo agli obiettivi del progetto MOBIMART PLUS, ma anche a quelli generali del programma di cooperazione, in quanto intende delineare un percorso per capitalizzare le risultanze delle azioni intraprese nei progetti pilota sul territorio di cooperazione attraverso un processo di governance condivisa. La capitalizzazione delle azioni pilota consentirà la sperimentazione di soluzioni ritenute fattibili e contribuirà alla definizione di strumenti condivisi, a supporto degli Enti competenti italiani e francesi, finalizzati alla stipula di accordi che migliorino l'accessibilità dello spazio transfrontaliero, facilitino l'acquisto dei biglietti (*one-stop shop*), gli spostamenti degli utenti e, più in generale, migliorino il collegamento dei nodi terziari a quelli secondari della Rete TEN-T.

2. Metodologia

Il processo di capitalizzazione deve essere implementato a partire da alcuni strumenti che possono poi essere declinati in virtù delle caratteristiche del progetto in esame, nonché del territorio e della community interessata. A tal fine, il team di UNIGE-CIELI, che ha curato la predisposizione delle schede funzionali alla capitalizzazione dei progetti pilota, è partito dall'analisi delle attività e dei prodotti previsti nel Progetto MOBIMART PLUS nelle componenti attuative T1 "Analisi AS IS dei sistemi tariffari applicati e della normativa di riferimento a livello di regioni dello spazio di cooperazione", T2 "Definizione di un sistema integrato transfrontaliero" e T3 "Azioni pilota e definizione di un pacchetto di strumenti per l'attuazione di un sistema tariffario e di bigliettazione integrata transfrontaliero" per individuare elementi utili ai fini della capitalizzazione delle principali risultanze.

A tal proposito sono stati puntualmente analizzati il prodotto T2.3.1 "Rapporto sull'analisi propedeutica relativa alle specifiche tecnico/funzionali e gestionali del sistema di bigliettazione transfrontaliera" e il prodotto T3.2.1 "Report sui risultati conseguiti tramite le azioni pilota", ritenuti particolarmente rilevanti per le finalità del presente report.

In particolare, all'interno dei report relativi al prodotto T2.3.1 ogni partner ha sviluppato un'attività di concertazione/organizzazione a livello locale e transfrontaliero, per sviluppare l'insieme delle specifiche tecniche-funzionali del servizio di bigliettazione transfrontaliero, da applicarsi nell'ambito prescelto, a valle o contestualmente allo svolgimento del processo di coinvolgimento degli stakeholder. Nei report realizzati dai partner di progetto sono stati altresì definiti gli investimenti materiali e/o immateriali reputati necessari in fase di realizzazione dell'azione pilota.

La struttura dei report realizzati dai partner di progetto risulta omogenea grazie alla definizione di una metodologia condivisa (come previsto dal formulario) con riferimento a ciascun prodotto, di cui alle singole componenti, e presenta la seguente struttura:

- sintesi del processo di concertazione e scelta dell'azione pilota;
- definizione della struttura organizzativa di gestione dell'azione pilota;
- specifiche tecnico-funzionali del servizio di bigliettazione transfrontaliero;
- interoperabilità;
- investimenti materiali e immateriali;
- riparto dei ricavi tariffari (Modello di Clearing);
- stima dei ricavi derivanti dall'attuale modello e non più esigibili a seguito dell'implementazione dell'azione pilota e della successiva messa a regime;
- stima degli extra ricavi derivanti da extra domanda conseguente all'implementazione dell'azione pilota e della successiva messa a regime;
- scalabilità.

Ulteriore prodotto analizzato puntualmente ai fini del presente report è stato il prodotto T3.2.1 realizzato dal partner di progetto Regione Sardegna (RAS), responsabile della componente T3, che descrive e analizza puntualmente i risultati raggiunti tramite le azioni pilota individuate da ciascun partner durante le attività delle Componenti T1 e T2, e implementate nel corso della T3, come riportate nella seguente Tabella 1.



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Partner	Azione pilota	Descrizione azione	Ambito territoriale	Stato
Regione Liguria	Liguria Go - Utilizzo del <i>travel-planner</i> MOBIMART come motore di calcolo tariffario del TPL	L'Azione si prefigge di utilizzare il travel-planner MOBIMART come motore di calcolo tariffario per il TPL. Il travel-planner è stato sviluppato nel 2021 nell'ambito del progetto MOBIMART: l'azione svolta in MOBIMART PLUS si configura come <i>enhancement</i> del suddetto artefatto in un'ottica di capitalizzazione dei risultati.	Regione Liguria (tutti i bacini del Trasporto Pubblico).	Sito realizzato nel 2021 nell'ambito del progetto MOBIMART. L'Azione si configura come <i>enhancement</i> del suddetto artefatto in un'ottica di capitalizzazione dei risultati.
Regione Liguria	Studio relativo alle specifiche forme di tariffazione in vigore per gli spostamenti transfrontalieri in modalità ferroviaria Italia-Francia	Studio del sistema di tariffazione in vigore per gli spostamenti transfrontalieri ferroviari tra l'Italia e la Francia e sperimentazione di un servizio di bigliettazione integrata intermodale transfrontaliera a sostegno del trasporto multimodale tra le regioni. L'azione pilota analizza, in particolare, l'offerta di trasporto ferroviario e la domanda di mobilità transfrontaliera tra l'Italia, a partire dalla stazione di Ventimiglia, e la Francia e sintetizza i contenuti principali degli accordi e delle convenzioni alla base della regolamentazione del servizio ferroviario transfrontaliero e del sistema tariffario attualmente in vigore.	Ambito territoriale sovranazionale che ricomprende Regione Liguria e Région PACA.	L'Azione Pilota si riferisce ad un servizio attualmente attivo.
Regione Sardegna	Estensione sistema di integrazione esistente	Progetto di estensione dell'integrazione Ferro-Gomma del sistema Sassari-Porto 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	Studio di un sistema di Bigliettazione integrata intermodale e di tariffazione integrata nel territorio della Provincia di Lucca	Studio di fattibilità di un sistema di bigliettazione elettronica (SBE) integrato e del relativo piano tariffario sul territorio della Provincia di Lucca. Il lavoro ha consentito di inquadrare il contesto di riferimento sia dal punto dei servizi TPL (gomma e ferro) e di mobilità in generale presenti sul territorio che dal punto di vista tecnologico/sistemistico, evidenziando le principali esigenze da soddisfare per le differenti classi di utenza di riferimento e operatori/stakeholder. La soluzione è stata principalmente definita sulla base delle esigenze della classe di utenza turistica, con una architettura aperta tale da permettere l'inserimento di volta in volta di nuove tool mirate a specifici schemi tariffari e da essere	Provincia di Lucca e Comune di Pisa (per quanto riguarda l'aeroporto G. Galilei quale hub di ingresso sul territorio toscano).	Ex novo





Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Partner	Azione pilota	Descrizione azione	Ambito territoriale	Stato
		estesa/replicata sia rispetto agli operatori/servizi coinvolti che al contesto territoriale.		
Regione Toscana	Ambiente di simulazione per supportare Enti e Gestore del servizio di TPL nella revisione del Sistema Tariffario regionale	Ambiente di simulazione con tre componenti: a) attribuzione "facilitata" delle fermate alle zone tariffarie, sia con disegno su mappa delle zone tariffarie sia con una attribuzione logica (testuale); b) digitalizzazione delle matrici tariffarie; c) "calcolatore del costo della soluzione di viaggio" che restituisca il costo di una soluzione di viaggio connessa ad una richiesta di spostamento fra due punti all'interno del territorio regionale.	Provincia di Livorno (con possibilità di essere utilizzato anche da altri Enti della Regione Toscana).	L'ambiente di simulazione è stato predisposto. La Provincia è in attesa di ricevere i dati per l'alimentazione del sistema.
Regione Toscana	Travel Planner con calcolatore di tariffa	L'attività prevede l'integrazione nel sistema provinciale di infomobilità B On Time di un calcolatore di tariffa. Il travel planner provinciale dovrà fornire anche informazioni sul costo delle singole soluzioni di viaggio ricercate dagli utenti. Sarà inoltre possibile acquisire, per i servizi della rete debole affidata dalla Provincia, i titoli di viaggio proposti dal travel planner nelle soluzioni di viaggio ricercate dagli utenti.	Bacino del lotto debole della Provincia di Livorno (Costa degli Etruschi) con possibilità di essere replicato anche in altri bacini e per acquisire titoli di viaggio di altri operatori di trasporto.	Attività in corso.
Comune di Genova	Instant Lane Access - ILA	Progetto di sperimentazione di pagamento <i>cashless</i> intelligente per accedere ai titoli di viaggio in modo semplice e veloce valido su tutta la rete AMT utilizzando una carta di credito, debito e ricaricabile contactless dei circuiti Visa, Mastercard, Maestro, VPay anche caricate digitalmente su <i>smartwach</i> , <i>smartphone</i> e <i>wearables</i> associati a <i>ApplePay</i> , <i>GPay</i> e <i>SamsungPay</i> il tutto alla miglior tariffa effettuando un unico pagamento a fine giornata. <i>Best Fare</i> multipasseggero:4 persone con una sola carta bancaria.	La viene utilizzata su tutto il territorio urbano e prossimamente verrà esteso anche all'area metropolitana di Genova.	Attività in corso
CCI VAR	VAR Mobility	L'azione pilota mira a realizzare un sistema di trasporto pubblico unificato, creando un'unica bandiera per l'intera rete di trasporto pubblico del dipartimento Var, al fine di facilitare l'uso dei	Dipartimento del Var.	Progetto pilota in fase di progettazione



Partner	Azione pilota	Descrizione azione	Ambito territoriale	Stato
		trasporti e offrire un servizio coerente su tutto il territorio, soprattutto per il settore turistico attraverso l'uso di un'unica tessera di trasporto per tutte le modalità di trasporto - autobus, battelli e treni regionali.		
CCI NCA	Creazione e promozione di una <i>landing page</i> "Trasporto in Costa Azzurra"	Creazione di una " <i>landing page</i> " che presenti l'offerta di mobilità, rivolta a visitatori e turisti (con particolare attenzione all'offerta di prezzi adatti a soggiorni brevi) e implementazione delle relative azioni di comunicazione. Oltre a creare la <i>landing page</i> , la CCI Nice Côte d'Azur realizzerà campagne di comunicazione per promuoverla, utilizzando volantini, manifesti, video e campagne di <i>street marketing</i> .	Dipartimento delle Alpi Marittime	Attività in corso

Tabella 1 – Azioni pilota individuate all'interno del progetto Mobimart Plus (Fonte: Report T3.2.1 Mobimart Plus)

2.1. Struttura del questionario semi-strutturato

Il gruppo di UNIGE-CIELI ha definito la struttura e i contenuti della "scheda pilot" funzionale alla capitalizzazione delle risultanze di Progetto, che è stata validata dal Committente Liguria Ricerche S.p.a. e dal partner di progetto Regione Sardegna (RAS) responsabile della componente T3. La finalità della suddetta scheda è quella di individuare i principali strumenti di capitalizzazione che gli enti pubblici italiani e francesi potranno utilizzare in futuro per garantire la trasferibilità delle risultanze di progetto dopo la sua conclusione, attraverso la messa a sistema dei pilot realizzati all'interno di progetto².

L'indagine si pone l'obiettivo di esaminare la prospettiva dei principali attori coinvolti nell'ambito del progetto per indagare gli elementi relativi alla capitalizzazione delle principali risultanze progettuali al fine di individuare i vantaggi e gli ostacoli riscontrati e attesi.

La scheda di capitalizzazione delle azioni pilota consiste in un questionario semi-strutturato da far somministrare da ciascun partner di progetto ai soggetti che hanno realizzato le azioni pilota previste all'interno del progetto per le aree territoriali di competenza. Il questionario semi-strutturato presenta una struttura e dei contenuti funzionali a sondare l'opinione degli individui appartenenti al campione, prevedendo una serie di domande sia a risposta chiusa sia a risposta aperta, al fine di sollevare questioni e richiedere pareri e feedback che consentano all'intervistato di dare risposte non

² Nel corso delle attività condotte il consulente UNIGE-CIELI si è costantemente coordinato con il gruppo di lavoro di Liguria Ricerche S.p.a. e con M-Lab S.r.l., consulente di Regione Sardegna.

condizionate dalla prospettiva di analisi che guida il ricercatore/analista, seppure all'interno di griglie pre-strutturate che consentano una sintesi ed analisi dei risultati il più generalizzabile possibile.

Sotto il profilo metodologico, la realizzazione delle attività di processo ha previsto dapprima la predisposizione del questionario e l'invio via email ai soggetti target facenti parte del campione, per una preventiva compilazione in autonomia del questionario medesimo e successivamente la conduzione di *in-depth interviews* telefoniche con i soggetti preposti all'implementazione dei progetti pilota eseguite dal team di lavoro di UNIGE-CIELI con riferimento al contesto Ligure e dai partner competenti con riferimento alle altre aree geografiche di progetto.

La scheda di capitalizzazione delle azioni pilota è composta dalle seguenti sezioni:

1. Anagrafica dell'azione pilota

In questa sezione viene richiesto all'intervistato la compilazione di alcuni campi che hanno la funzione di individuare l'azione pilota e il soggetto attuatore di riferimento, nonché l'ambito geografico di riferimento, le modalità di trasporto coinvolte e lo stato di realizzazione del pilot.

2. Descrizione dell'azione pilota

In questa sezione viene richiesto all'intervistato di fornire una breve descrizione delle principali finalità dell'Azione Pilota sviluppata all'interno del progetto MOBIMART PLUS, facendo riferimento a quanto puntualmente indicato all'interno del prodotto T3.2.1 "Report sui risultati conseguiti tramite le azioni pilota".

3. Strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

La sezione centrale del questionario è focalizzata sui principali strumenti individuati dal gruppo di ricerca per la capitalizzazione delle principali risultanze emerse dai progetti pilota.

3.1 Modelli per la realizzazione di accordi e/o strumenti

All'interno di questa sezione è stato richiesto all'intervistato, attraverso l'utilizzo di domande filtro, domande a risposta multipla e domande a risposta aperta di esprimersi in merito al livello di realizzazione delle possibili tipologie di accordi/strumenti funzionali alla realizzazione di sistemi integrati di trasporto e alla capitalizzazione delle azioni sviluppate all'interno del pilot, quali ad esempio la stipula di accordi di partenariato tra aziende di trasporto, di convenzioni tra enti pubblici e operatori privati e la promozione di sistemi di governance interregionale per il trasporto integrato. Tali strumenti potrebbero contribuire ad esempio alla costituzione di una cabina di regia per il coordinamento delle politiche per la gestione unificata dei trasporti, oppure alla creazione di un protocollo condiviso tra le regioni dell'area di cooperazione, nonché la possibilità di sviluppare azioni di sensibilizzazione della popolazione, workshop, seminari e conferenze.



Figura 2 - Sistemi di capitalizzazione del progetto MOBIMART PLUS: Modelli per la realizzazione di accordi/strumenti (Fonte: gruppo di lavoro UNIGE-CIELI).

3.2 Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione

All'interno di questa sezione è stato richiesto all'intervistato, attraverso l'utilizzo di domande "a filtro", "a risposta multipla" e "a risposta aperta", di esprimersi in merito al livello di realizzazione di sistemi di monitoraggio in fase di attuazione dei pilot sviluppati nell'ambito del progetto al fine di individuare e valutare il raggiungimento o meno degli obiettivi attesi, con indicazione degli indicatori qualitativi e quantitativi previsti. È stato inoltre chiesto all'intervistato di esprimersi in merito alla previsione di KPI che sarebbe rilevante inserire ai fini del monitoraggio (come, ad esempio, il numero di operatori coinvolti, la copertura geografica, la domanda soddisfatta, i titoli di viaggio venduti oppure la coerenza con il cronoprogramma).



Figura 3 - Sistemi di capitalizzazione del progetto MOBIMART PLUS: Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione (Fonte: gruppo di lavoro UNIGE-CIELI).

3.3 «Osservatorio» per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione

All'interno di questa sezione è stato richiesto all'intervistato, attraverso l'utilizzo di domande "a filtro", "a risposta multipla" e "a risposta aperta", di esprimersi in merito alla possibile realizzazione di un Osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione realizzati nell'ambito del progetto MOBIMART PLUS.



Figura 4 - Sistemi di capitalizzazione del progetto MOBIMART PLUS: Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione (Fonte: gruppo di lavoro UNIGE-CIELI).

3.4 Raccomandazioni di Policy

All'interno di questa sezione è stato richiesto all'intervistato, attraverso l'utilizzo di domande filtro, domande a risposta multipla e domande a risposta aperta di esprimersi in merito al livello di realizzazione delle raccomandazioni di policy rivolte ai soggetti pubblici per lo sviluppo del trasporto pubblico coordinato tra le regioni coinvolte, con particolare attenzione alle policy relative alla strutturazione dei servizi, del ticketing e della tariffazione (sistema tariffario unificato e integrato).

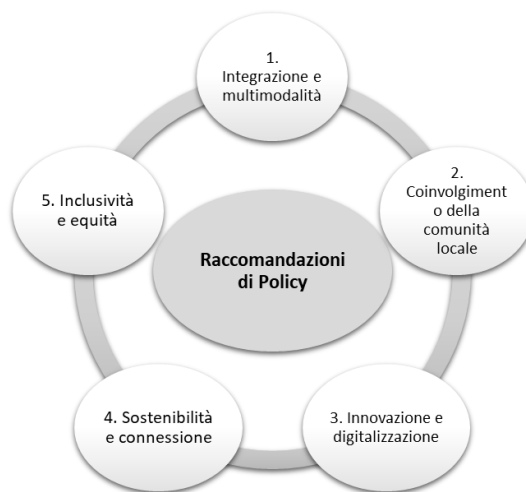


Figura 5 - Sistemi di capitalizzazione del progetto MOBIMART PLUS_ Raccomandazioni di policy (Fonte: gruppo di lavoro UNIGE-CIELI).

4. Strumenti tecnologici e altri strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

All'interno di questa sezione è stato richiesto all'intervistato, attraverso l'utilizzo di domande a risposta aperta, di esprimersi in merito agli eventuali ulteriori strumenti intrapresi per la capitalizzazione delle azioni pilota che non sono stati individuati nelle sezioni precedenti del questionario, facendo riferimento in particolare agli aspetti relativi all'implementazione degli strumenti tecnologici (es. *tool di calcolo tariffario, architettura portale, ecc.*) o ad altri strumenti adottati per i sistemi di tariffazione integrata (es. *campagne di promozione, metodologie di profilazione della domanda, ecc.*) o se ritiene che possa essere utile il ricorso a strumenti per la capitalizzazione delle azioni pilota ulteriori rispetto a quelle intraprese.

2.2. Interviste "in-depth"

Grazie al colloquio telefonico "in profondità", anche denominato "*in-depth interview*", è stato possibile far emergere ulteriori osservazioni dell'intervistato di notevole rilievo per le finalità del presente report e, più in generale, per la capitalizzazione dei risultati di progetto. Infatti, tale tecnica di ricerca qualitativa, condotta attraverso interviste individuali intensive sottoposte ad un ristretto numero di soggetti, ha consentito contestualmente di esplorare la specificità delle varie azioni pilota e di estrapolare da ciascuna di esse quanto potenzialmente utile, anche in chiave di integrazione e transfrontalierità, per lo sviluppo delle iniziative dei partner.

Non tutti i partner, tuttavia, hanno ritenuto necessario approfondire attraverso questo strumento i contenuti raccolti dai soggetti attuatori all'interno dei questionari, ma, per chi ha proceduto in questa direzione, questi ultimi hanno rappresentato una base di riferimento su cui articolare una discussione meno strutturata e più articolata.

3. Schede di capitalizzazione delle azioni pilota

3.1. Regione Liguria

Partendo dalle informazioni puntualmente descritte all'interno delle schede dei progetti pilota e grazie all'esame degli stakeholder individuati all'interno del contesto territoriale di riferimento, sono stati selezionati i pilot e i relativi soggetti attuatori, che, per quanto attiene all'area Ligure di competenza del partner di progetto Regione Liguria (con esclusione di quanto sviluppato dal partner di progetto Comune di Genova), può essere sintetizzato nella seguente Tabella 2:

Azione Pilota	Soggetto realizzatore	Contatti
Studio relativo alle specifiche forme di tariffazione in vigore per gli spostamenti transfrontalieri in modalità ferroviaria Italia- Francia	T-BRIDGE S.P.A. per conto di Regione Liguria	Francesco Misso f.misso@tbridge.it Camille Leotta c.leotta@tbridge.it Maryam Chegeni m.chegeni@tbridge.it
Travel planner Liguria Go	LIGURIA DIGITALE S.P.A.	Curri Gianluca g.curri@liguriadigitale.it Martinelli Roberto R.Martinelli@liguriadigitale.it

Tabella 2 - Azioni pilota realizzate nel contesto Ligure (Fonte: gruppo di lavoro UNIGE-CIELI)

Le attività condotte dal team di UNIGE-CIELI nell'ambito del prodotto T3.3.1 del progetto MOBIMART PLUS hanno consentito di realizzare un importante momento di confronto con gli stakeholder individuati all'interno del progetto per l'area territoriale riferita al contesto ligure.

Dati gli obiettivi e i contenuti tecnici del progetto, con particolare riferimento alla componente attuativa T3, il consolidamento del coinvolgimento dei singoli stakeholder risulta infatti fondamentale per perseguire lo sviluppo delle azioni-pilota individuate nell'ambito delle attività di progetto e per avviare, inoltre, un'attività di informazione, comunicazione e disseminazione degli output realizzati in un'ottica di capitalizzazione.

Il questionario semi-strutturato (scheda per la capitalizzazione delle azioni pilota) e le *in-depth interview* analizzate all'interno del presente capitolo consentiranno di realizzare, attraverso una metodologia di lavoro condivisa, che ogni partner di progetto attuerà in relazione agli stakeholder relativi al proprio contesto territoriale di riferimento, un momento di confronto relativo ai possibili strumenti di capitalizzazione delle azioni pilota, adottati o in fase di selezione, e di evidenziare possibili criticità relative all'attuazione e implementazione dei sistemi tariffari e di bigliettazione integrata transfrontaliera.

Questa impostazione metodologica, nonché gli strumenti di capitalizzazione individuati (Modelli per la realizzazione di accordi e/o strumenti, Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione, «Osservatorio» per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione, Raccomandazioni di Policy), in quanto basati su modelli dotati di un certo livello di flessibilità, potranno essere applicati e replicati anche in altri territori transfrontalieri che condividano bisogni analoghi a quello del progetto MOBIMART PLUS.

3.1.1. Interviste “in-depth”

Il team di UNIGE-CIELI ha realizzato, nell’ambito delle attività previste all’interno del prodotto T3.3.1, interviste telefoniche in profondità con i soggetti attuatori delle azioni pilota relative al contesto territoriale ligure.

A seguito dell’intervista realizzata con la società T- Bridge Spa³ è emerso come la mancanza di una governance sovragiografica integrata abbia creato una serie di sfide nel settore del trasporto pubblico transfrontaliero: senza una cooperazione efficace tra regioni e Stati, si è verificata una frammentazione sempre più marcata delle politiche e dei sistemi tariffari che hanno generato confusione e disagi per gli utenti che viaggiano attraverso i confini. Ad esempio, una persona potrebbe essere costretta a dover acquistare diversi biglietti per viaggiare tra due regioni confinanti, ciascuno con le proprie tariffe e regolamenti e questo oltre a creare un ostacolo alla mobilità, scoraggia l’uso del trasporto pubblico. Nonostante il contesto italiano e quello francese presentino alcune soluzioni di integrazione tariffaria, non è oggi presente un’integrazione tariffaria a livello sovranazionale.

L’intervistato ha sottolineato l’importanza di creare un sistema di trasporto pubblico integrato a livello transfrontaliero, simile a quello esistente per il trasporto locale; un’efficace governance condivisa a livello sovragiografico faciliterebbe la definizione di politiche comuni, tariffe standardizzate e consentirebbe di attuare la condivisione di informazioni tra le diverse regioni coinvolte. Questo permetterebbe agli utenti di usufruire di un servizio di trasporto più agevole, senza dover affrontare le difficoltà legate alle differenze tariffarie e normative. Per raggiungere tali obiettivi, il soggetto intervistato suggerisce di prevedere l’organizzazione di tavoli di dialogo e incontri tra tutte le parti interessate, tra cui rappresentanti delle regioni coinvolte, delle autorità di trasporto, delle società di trasporto pubblico, degli utenti e degli esperti del settore. Questi tavoli avrebbero lo scopo di pianificare e coordinare le varie attività funzionali a sviluppare politiche e iniziative comuni, nonché per affrontare le problematiche specifiche legate alla tariffazione, all’integrazione delle reti e alle infrastrutture di trasporto.

Inoltre, secondo l’intervistato, appare fondamentale promuovere una cultura della collaborazione tra le varie azioni pilota previste e implementate nel progetto e gli stakeholder rilevanti nell’area di cooperazione; sotto questo profilo, si rileva come l’assenza di un’attività integrata tra i diversi pilot abbia limitato ad oggi le opportunità di sinergia e abbia ostacolato il raggiungimento di risultati significativi in un’ottica di capitalizzazione dei risultati. Attraverso la condivisione di conoscenze, esperienze e buone pratiche, sarebbe possibile individuare soluzioni innovative ed efficienti per affrontare le sfide del trasporto pubblico transfrontaliero.

Infine, i risultati dell’attività di *in-depth interview* sottolineano la rilevanza dell’inclusione di tutte le parti interessate nella fase di pianificazione e sviluppo delle politiche tariffarie e dei servizi di trasporto. Questo garantirebbe una maggiore rappresentatività e la presa in considerazione di diverse esigenze e prospettive. Una governance inclusiva e partecipativa creerebbe un senso di proprietà e coinvolgimento tra tutte le parti coinvolte, favorendo il successo e la sostenibilità delle iniziative volte a migliorare il trasporto pubblico transfrontaliero.

Nell’ambito dell’intervista con Liguria Digitale S.p.a.⁴, l’intervistato, con riferimento alle opportunità di capitalizzazione dei risultati conseguiti tramite l’implementazione del travel planner e delle

³ L’intervista con la Dott.ssa Camille Leotta Functional Analyst, in rappresentanza di T-Bridge S.p.a., è stata realizzata dal team di UNIGE-CIELI il giorno 4 agosto 2023.

⁴ L’intervista con il Dott. Roberto Martinelli, in rappresentanza di Liguria Digitale S.p.a., è stata realizzata dal team di UNIGE-CIELI il giorno 4 agosto 2023.

relative funzionalità aggiuntive, ha indicato la possibilità di integrare all'interno della piattaforma realizzata un'ulteriore funzione dedicata all'acquisto del titolo di viaggio integrato.

Laddove ci fossero ulteriori progettazioni europee analoghe a quelle che hanno permesso lo sviluppo del progetto MOBIMART PLUS, Liguria Digitale intende capitalizzare i risultati già conseguiti nell'ambito della presente progettualità. Il soggetto intervistato evidenzia inoltre come la futura capitalizzazione del progetto pilota in oggetto dovrà confrontarsi con le tematiche relative agli *standard fares*, che sostituiranno l'attuale standard di riferimento.

La capitalizzazione del progetto richiederà quindi una transizione dall'attuale base di riferimento per la tariffazione dei sistemi di trasporto pubblico locale a nuovi standard, evolvendo verso una semantica in NetEx (Network Timetable Exchange), lo standard europeo di prossima introduzione per lo scambio di dati relativi agli orari dei trasporti; il progetto pilota ha permesso una prima transizione, tramite l'utilizzo del formato GTFS, e la sua futura capitalizzazione richiederà l'adozione dello standard NetEx per definire una semantica più avanzata nell'ambito della tariffazione e degli orari dei trasporti.

A valle delle *in-depth interview* realizzate, il soggetto intervistato sottolinea la necessità di sviluppare una schematizzazione delle molteplici modalità e componenti tariffarie per ottenere un modello di riferimento che consenta la facile integrazione delle diverse soluzioni tariffarie sviluppate dagli operatori attivi presso l'area di cooperazione. Un ulteriore profilo di particolare rilevanza emerso a seguito dell'intervista realizzata presso i *piloter* di progetto riguarda la disponibilità di ulteriori forme e meccanismi di finanziamento a supporto del futuro sostentamento e ulteriore implementazione dei progetti pilota. La possibilità di impiego di nuove risorse finanziarie a copertura dei costi di progettazione e realizzazione delle iniziative progettuali è riconosciuta come uno degli strumenti più rilevanti e più efficaci ai fini della capitalizzazione dei risultati del progetto MOBIMART PLUS.

L'intervistato infine ha sottolineato come, anche internamente, sia stata più volte discussa e manifestata la necessità di sviluppare un "Osservatorio sui sistemi di tariffazione", al fine di consentire un maggiore coordinamento tra gli operatori coinvolti nel trasporto pubblico locale. Tale osservatorio è considerato come una condizione necessaria alla costituzione di un sistema ordinato e condiviso a livello territoriale, per permettere la transizione a favore di una completa integrazione della tariffazione nel trasporto pubblico locale su scala nazionale e in ottica transfrontaliera.

3.1.2. Liguria GO – Utilizzo del Travel Planner MOBIMART come motore di calcolo tariffario del TPL

1. Anagrafica dell'azione pilota

Titolo dell'Azione Pilota	Travel Planner Liguria Go
Soggetti attuatori	Liguria Digitale per conto di Regione Liguria
Area geografica di competenza	Italia - Francia
Modalità di trasporto coinvolte	Marittimo, Ferroviario, Stradale
Stato di realizzazione	Concluso

2. Descrizione dell'Azione Pilota

Fornire una descrizione delle principali finalità dell'Azione Pilota all'interno del progetto Mobimart Plus.

Sezione da compilare a cura del partner di progetto partendo da quanto riportato nel prodotto T3.2.1.

Il progetto ha avuto inizio con una fase preliminare, durante la quale è stata svolta una ricognizione dei sistemi tariffari nell'intera area di cooperazione. Questo studio ha avuto l'obiettivo di identificare le peculiarità dei vari territori in termini di sistemi e modalità tariffarie.

Successivamente, nel progetto pilota, si è proceduto con l'inserimento e l'integrazione di una nuova funzionalità all'interno del travel planner sviluppato nel contesto del progetto Mobimart Plus. Oltre alla possibilità di pianificare il proprio viaggio utilizzando i diversi sistemi di trasporto disponibili nell'area di cooperazione, la funzionalità aggiuntiva introdotta consente agli utenti di consultare il valore tariffario associato al loro viaggio.

Per realizzare questa nuova funzionalità, è stato necessario apportare modifiche sia all'interfaccia grafica che al motore dell'algoritmo utilizzato per il calcolo tariffario. Il formato di feed General Transit Feed **Specification** (GTFS) è stato esteso per includere una componente "fares", che ha permesso di effettuare il calcolo delle tariffe relative ai vari itinerari di viaggio.

In sintesi, il progetto ha comportato una fase preliminare di studio dei sistemi tariffari dell'area di cooperazione, seguita dall'integrazione di una nuova funzionalità nel travel planner di Mobimart Plus. Questa funzionalità ha consentito agli utenti di conoscere il valore tariffario dei loro viaggi attraverso l'estensione del formato GTFS per includere le informazioni relative alle tariffe.

3. Strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

Si chiede gentilmente di compilare le seguenti sezioni relative ai principali strumenti individuati per la capitalizzazione delle principali risultanze emerse dai progetti pilota. In particolare, si chiede di fornire una breve descrizione negli appositi spazi e di fornire un giudizio in merito alla rilevanza ed efficacia di tali strumenti.

3.1. Modelli per la realizzazione di accordi/strumenti

- a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati realizzati accordi per la realizzazione di soluzioni integrate di trasporto/tariffazione?

Sì
 No

- b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

- c. In che misura ritiene che i seguenti accordi possano rivelarsi efficaci per la realizzazione di sistemi integrati di trasporto transfrontaliero? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Accordi di partenariato tra aziende di trasporto				x	
Sistemi di governance sovragiografica per il trasporto integrato				x	
Convenzioni tra enti pubblici e operatori pubblici e privati fornitori di servizi (di trasporto, turistici, bancari, ecc.)					x

- d. In che misura ritiene che i seguenti strumenti possano rivelarsi efficaci per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Tavoli Permanenti Regionali/ Interregionali					x
Focus Group			x		
Sensibilizzazione della popolazione				x	
Workshop				x	
Seminari e conferenze				x	

- e. Quali ulteriori strumenti, oltre a quelli elencati al punto precedente, ritiene rilevanti ai fini della capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus?

Ulteriori finanziamenti che coprano i costi di conduzione del progetto.

- f. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati attuati strumenti e/o iniziative per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus (tra quelli citati nei due punti precedenti)?

Sì

No

- g. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

3.2. Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione

- a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati previsti sistemi di monitoraggio per valutare il raggiungimento degli obiettivi attesi dall'implementazione del progetto?

Sì

No

- b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

Si fa ricorso a soluzioni di Analytics per il tracciamento delle visite presso la piattaforma tramite il software **Matomo**, in grado di fornire report in merito alla numerosità e alle attività realizzate dagli utenti presso la piattaforma.

- c. Quali indicatori (quantitativi o qualitativi) sono stati individuati nel sistema di monitoraggio?

È in corso di valutazione la definizione di indicatori utili per comprendere come gli utenti si stanno interfacciando con il portale online di Mobimart Plus.

- d. Quali ulteriori indicatori o KPI (rispetto a quelli già previsti nel punto precedente) ritiene sarebbe stato interessante rilevare ai fini del monitoraggio e per quale motivo non sono stati considerati? (es. numero di operatori coinvolti, copertura geografica, domanda soddisfatta, titoli di viaggio venduti, coerenza con il cronoprogramma, ecc.).

Numero di operatori coinvolti, copertura geografica, domanda soddisfatta.

- b. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alla fornitura del servizio (es. integrazione tra i trasporti e gli altri settori complementari, strumenti di informazione, convalida dei titoli di viaggio, calcolo della soluzione di viaggio migliore, ecc.)? Elencare in ordine di importanza

1. integrazione tra i trasporti e gli altri settori complementari
2. strumenti di informazione/calcolo della soluzione di viaggio migliore (descrizione dell'offerta di trasporto complessiva).
3. convalida dei titoli di viaggio

- c. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento agli strumenti e modalità di tariffazione (es. tariffe integrate tra operatori, molteplicità forme di abbonamento, scontistica, agevolazioni, ecc.)? Elencare in ordine di importanza

1. tariffe integrate tra operatori
2. molteplicità di forme di abbonamento, scontistica, agevolazioni

4. **Strumenti tecnologici e altri strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota**

- a. Indicare eventuali ulteriori strumenti intrapresi per la capitalizzazione delle azioni pilota che non sono stati individuati nelle sezioni precedenti, facendo riferimento in particolare agli aspetti relativi all'implementazione degli strumenti tecnologici (es. tool di calcolo tariffario, architettura portale, ecc.) o ad altri strumenti adottati per i sistemi di tariffazione integrata (es. campagne di promozione, metodologie di profilazione della domanda, ecc.).

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

È stata realizzata una architettura di tipo SOA service-oriented a microservizi. il sistema è stato progettato e costruito seguendo un approccio architetturale orchestrato, basato su servizi e suddivisione in microservizi. Ciò significa che il sistema è stato progettato per essere composto da una serie di servizi indipendenti e autonomi, ciascuno rappresentante una specifica funzionalità, ma in grado di comunicare e condividere mutualmente informazioni e dati. Questo approccio architetturale mira a migliorare l'efficienza, la manutenibilità e la scalabilità complessiva del sistema.

- b. Ritiene che possa essere utile il ricorso a strumenti per la capitalizzazione delle azioni pilota ulteriori rispetto a quelle intraprese?

La transizione tecnologica da ~~fedino~~ in GTFS a ~~NetEx~~ Siri consentirà il ricorso a una semantica condivisa e avanzata per la condivisione di dati relativi agli orari dei trasporti anche in real time.

3.3. "Osservatorio" per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione

- a. In che misura reputa rilevante la realizzazione di un osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione in essere con riferimento ai progetti pilota realizzati nell'ambito del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione					x

- b. Quali indicatori ritiene maggiormente rilevanti ai fini dell'osservatorio? (es. tariffa media per viaggio, tariffa media per km, ripartizione modale dei viaggi, modalità di acquisto, ecc.)

Tariffa media per viaggio, tariffa media per km, modalità di acquisto.

3.4. Raccomandazioni di Policy

- a. In che misura reputa rilevante definire policy dedicate, rispettivamente, alle modalità di Ticketing, fornitura di Servizi e sistemi di Tariffazione con riferimento ai seguenti ambiti? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Ambito	Modalità di Ticketing	Fornitura di Servizi	Sistemi di Tariffazione
Integrazione e multimodalità	5/5	5/5	5/5
Coinvolgimento della comunità locale	2/5	4/5	2/5
Innovazione e digitalizzazione	3/5	4/5	4/5
Sostenibilità e connessione	5/5	4/5	4/5
Inclusività e equità	5/5	4/5	5/5

- a. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alle modalità di ticketing (es. tipologia canali di vendita, ampliamento soggetti terzi abilitati alla vendita, titolo di viaggio elettronico, modalità di pagamento, calcolo della tariffa migliore, ecc.)? Elencare in ordine di importanza

1. Estensione canali di vendita
2. titolo di viaggio elettronico
3. Modalità di pagamento (sistemi innovativi "passivi")
4. Tariffa migliore
5. Ampliamento soggetti terzi abilitati alla vendita

3.1.3. Studio relativo alle specifiche forme di tariffazione in vigore per gli spostamenti transfrontalieri in modalità ferroviaria Italia- Francia

1. Anagrafica dell'azione pilota

Titolo dell'Azione Pilota	Studio relativo alle specifiche forme di tariffazione in vigore per gli spostamenti transfrontalieri in modalità ferroviaria Italia- Francia
Soggetti attuatori	Regione Liguria tramite interfaccia con consulente T-Bridge
Area geografica di competenza	Transfrontaliera (Italia – Francia)
Modalità di trasporto coinvolte	Ferroviaria
Stato di realizzazione	Studio completato

2. Descrizione dell'Azione Pilota

Fornire una descrizione delle principali finalità dell'Azione Pilota all'interno del progetto Mobimart Plus.

Sezione da compilare a cura del partner di progetto partendo da quanto riportato nel prodotto T3.2.1.

L'Azione Pilota di Regione Liguria prevede lo studio del sistema di tariffazione in vigore per gli spostamenti transfrontalieri ferroviari tra l'Italia e la Francia in linea con l'obiettivo del progetto MOBIMART PLUS di studio e sperimentazione di un servizio di bigliettazione integrata intermodale transfrontaliera a sostegno del trasporto multimodale tra le regioni.

L'azione pilota è finalizzata ad analizzare il collegamento transfrontaliero ferroviario attivo tra Ventimiglia e la Francia in ogni suo aspetto, attraverso lo sviluppo delle seguenti quattro macro-attività:

- L'offerta di trasporto ferroviario tra Italia e Francia via Ventimiglia;
- La domanda di mobilità transfrontaliera ferroviaria tra Italia e Francia via Ventimiglia;
- Gli accordi e le convenzioni tra stati e operatori ferroviari alla base della regolamentazione del servizio ferroviario transfrontaliero e dell'utilizzo della stazione ferroviaria;
- La tariffazione dei collegamenti transfrontalieri ferroviari via Ventimiglia.

3. Strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

Si chiede gentilmente di compilare le seguenti sezioni relative ai principali strumenti individuati per la capitalizzazione delle principali risultanze emerse dai progetti pilota. In particolare, si chiede di fornire una breve descrizione negli appositi spazi e di fornire un giudizio in merito alla rilevanza ed efficacia di tali strumenti.

3.1. Modelli per la realizzazione di accordi/strumenti

- a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati realizzati accordi per la realizzazione di soluzioni integrate di trasporto/tariffazione?

Sì
 No

- b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

- c. In che misura ritiene che i seguenti accordi possano rivelarsi efficaci per la realizzazione di sistemi integrati di trasporto transfrontaliero? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Accordi di partenariato tra aziende di trasporto			x		
Sistemi di governance sovraregionale per il trasporto integrato					x
Convenzioni tra enti pubblici e operatori pubblici e privati fornitori di servizi (di trasporto, turistici, bancari, ecc.)			x		

- d. In che misura ritiene che i seguenti strumenti possano rivelarsi efficaci per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Tavoli Permanenti Regionali/ Interregionali					x
Focus Group					x
Sensibilizzazione della popolazione			x		
Workshop			x		
Seminari e conferenze		x			

- e. Quali ulteriori strumenti, oltre a quelli elencati al punto precedente, ritiene rilevanti ai fini della capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus?

3.3. "Osservatorio" per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione

- a. In che misura reputa rilevante la realizzazione di un osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione in essere con riferimento ai progetti pilota realizzati nell'ambito del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione					x

- b. Quali indicatori ritiene maggiormente rilevanti ai fini dell'osservatorio? (es. tariffa media per viaggio, tariffa media per km, ripartizione modale dei viaggi, modalità di acquisto, ecc.)

- Per ogni titolo di viaggio (abbonamenti/corsa semplice/riduzioni): tariffa media per viaggio e chilometrica, percentuale di utilizzo di ogni canale di vendita, modalità di emissione del titolo di viaggio
- Per gli abbonamenti: scontistica applicata rispetto al prezzo del prezzo del biglietto di corsa semplice
- N° di biglietti venduti per tipo di giorno settimanale, per stagionalità (invernale/estiva) e periodicità (feriale/festivo)

3.4. Raccomandazioni di Policy

- a. In che misura reputa rilevante definire policy dedicate, rispettivamente, alle modalità di Ticketing, fornitura di Servizi e sistemi di Tariffazione con riferimento ai seguenti ambiti? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Ambito	Modalità di Ticketing	Fornitura di Servizi	Sistemi di Tariffazione
Integrazione e multimodalità	5/5	5/5	4/5
Coinvolgimento della comunità locale	3/5	4/5	3/5
Innovazione e digitalizzazione	5/5	4/5	5/5
Sostenibilità e connessione	4/5	4/5	4/5
Inclusività e equità	4/5	5/5	5/5

titoli di viaggio venduti, coerenza con il cronoprogramma, ecc.).



- a. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alle modalità di ticketing (es. tipologia canali di vendita, ampliamento soggetti terzi abilitati alla vendita, titolo di viaggio elettronico, modalità di pagamento, calcolo della tariffa migliore, ecc.)? Elencare in ordine di importanza

- Integrazione multimodale e multi-operatore, anche in contesti transfrontalieri (in ottica MAAS)
- Infomobilità integrata (in ottica MAAS)
- Titolo di viaggio elettronico
- Calcolo della tariffa migliore
- Canali di vendita e relative modalità di pagamento

- b. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alla fornitura del servizio (es. integrazione tra i trasporti e gli altri settori complementari, strumenti di informazione, convalida dei titoli di viaggio, calcolo della soluzione di viaggio migliore, ecc.)? Elencare in ordine di importanza

- Integrazione multimodale e multi-operatore, anche in contesti transfrontalieri (in ottica MAAS)
- Infomobilità integrata (in ottica MAAS)
- Calcolo della soluzione di viaggio migliore (Travel planner integrati)

- c. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento agli strumenti e modalità di tariffazione (es. tariffe integrate tra operatori, molteplicità forme di abbonamento, scontistica, agevolazioni, ecc.)? Elencare in ordine di importanza

- Integrazione tariffaria multimodale e multi-operatore, anche in contesti transfrontalieri (in ottica MAAS)
- Uniformità nelle diverse forme di tariffazione, in particolare relativamente ad agevolazioni, riduzioni
- Informazione chiara e semplice nei confronti dell'utenza delle diverse forme di tariffazione

4. *Strumenti tecnologici e altri strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota*

- a. Indicare eventuali ulteriori strumenti intrapresi per la capitalizzazione delle azioni pilota che non sono stati individuati nelle sezioni precedenti, facendo riferimento in particolare agli aspetti relativi all'implementazione degli strumenti tecnologici (es. tool di calcolo tariffario, architettura portale, ecc.) o ad altri strumenti adottati per i sistemi di tariffazione integrata (es. campagne di promozione, metodologie di profilazione della domanda, ecc.).

Nell'ambito del Progetto Pilota di Regione Liguria "Studio relativo alle specifiche forme di tariffazione in vigore per gli spostamenti transfrontalieri in modalità ferroviaria Italia- Francia" non sono state intraprese azioni di capitalizzazione in quanto trattasi di uno studio.

- b. Ritiene che possa essere utile il ricorso a strumenti per la capitalizzazione delle azioni pilota ulteriori rispetto a quelle intraprese?

Coinvolgimento degli stakeholders locali – regionali – nazionali – internazionali in specifici tavoli tecnici workshop al fine di valutare:

- l'applicabilità di revisioni ed integrazioni alla regolamentazione attualmente vigente tra Italia e Francia in termini di tariffazione e pianificazione transfrontaliera ferroviaria. In tale contesto, è comunque





Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

necessario un percorso di interlocuzione con le Autorità Competenti a livello regionale, nazionale e sovra nazionale.

- l'estensione dello studio ad altre relazioni transfrontaliere ferroviarie (quali ad esempio le relazioni sulla linea ferroviaria Ventimiglia -Tende) o altre relazioni transfrontaliere con ulteriori modalità di trasporto (quali il collegamento marittimo Santa Teresa di Gallura-Bonifacio).

Le soluzioni tecnologiche in oggetto sono sviluppate in modo armonico e presentano un discreto livello di capitalizzazione; ciononostante, si rileva la necessità di compiere ulteriori sforzi per pervenire a una maggiore uniformità delle condizioni di tariffazione a livello transfrontaliero, che oggi risultano piuttosto frammentate e disomogenee. Nonostante il contesto italiano e quello francese presentino alcune soluzioni di integrazione tariffaria, non è oggi presente un'integrazione tariffaria a livello sovranazionale.



3.2. Regione Autonoma della Sardegna

All'interno del prodotto T3.2.1 "Report sui risultati conseguiti tramite le azioni pilota" il partner Regione Autonoma della Sardegna, a seguito di un intenso scambio e condivisione di intenti e obiettivi con gli *stakeholder*, ha delineato le caratteristiche fondamentali della propria azione pilota "Estensione dell'integrazione tariffaria nell'ambito Sassari - Porto Torres – Alghero e nei territori partner".

In considerazione di quanto appena espresso, nelle attività previste per la stesura del presente prodotto, il gruppo di lavoro del partner RAS ha ritenuto fondamentale il coinvolgimento delle aziende di trasporto, che hanno contribuito ad oggi in maniera determinante alla definizione dell'idea progettuale e che avranno in futuro un ruolo da protagoniste nella successiva implementazione dell'azione stessa.

Si è quindi proceduto ad inviare agli *stakeholder* il questionario semi-strutturato (scheda per la capitalizzazione delle azioni pilota) affinché ciascuno di loro potesse esprimere, autonomamente e senza influenze esterne, le proprie considerazioni sul tema relativo alla capitalizzazione dei risultati, sia in riferimento allo stato di avanzamento attuale sia spingendo lo sguardo al prossimo futuro, e solo successivamente sono state condotte le interviste " ", quale fondamentale momento di confronto.

Il gruppo di lavoro ha avuto quindi il compito di fare sintesi fra i contributi ottenuti e, solo a seguito di un secondo coinvolgimento degli *stakeholder*, al fine di verificare la reale condivisione del prodotto unitario, si è elaborata la versione finale che è stata inserita nel presente documento. Nondimeno, come meglio esplicitato nel paragrafo a seguire, si evidenzia che non sono state rilevate evidenti discrepanze, in modo particolare sugli aspetti sostanziali, ma i contributi di ciascun *stakeholder* hanno contribuito ad arricchire in maniera organica il prodotto T3.3.1 per quanto attiene alla proposta del partner Regione Autonoma della Sardegna.

3.2.1. Interviste "in-depth"

Nell'ambito delle attività previste nell'attività T3, a supporto dell'elaborazione del prodotto T3.3.1, la provincia di Sassari ha svolto delle interviste con i principali *stakeholder* coinvolti nell'azione pilota finalizzate ad approfondire le tematiche proposte attraverso il questionario strutturato e a raccogliere eventuali ulteriori osservazioni.

Nel corso delle interviste è emersa l'importanza dei sistemi di governance di livello sovraregionale quale cornice all'interno della quale sviluppare le iniziative di integrazione tariffaria transfrontaliera. Infatti, benché si ritengano di rilevante importanza gli accordi fra gli operatori tpl o, più in generale, fra gli operatori economici di qualsiasi natura essi siano, è indubbio che un quadro di indirizzi chiaro e ben definito da parte delle autorità sovraregionali possa essere da stimolo all'adeguamento, più o meno spontaneo, anche per tutti quei soggetti che all'interno di quella determinata cornice si trovano ad operare. È stata ritenuta, inoltre, un valore aggiunto non trascurabile, l'attivazione di convenzioni tra fornitori di servizi che integrino, insieme a quelli di mobilità, servizi di natura diversificata, quali turistici, culturali, bancari, ecc., al fine di conferire maggiore appetibilità al prodotto.

In merito alle raccomandazioni di policy, gli intervistati hanno sottolineato quanto la facilità dell'accesso all'acquisto attraverso strumenti tecnologici intuitivi e semplici sia a loro giudizio fondamentale, così come pure la possibilità di garantire la convenienza per l'utente nell'acquisto del titolo di viaggio anche attraverso strumenti di calcolo della migliore soluzione di viaggio. Quest'ultima, in particolare, è da intendersi non soltanto sotto il profilo tariffario ma anche dal punto di vista della combinazione delle modalità di viaggio a disposizione.

Per quanto riguarda gli strumenti di monitoraggio e l'istituzione di un "osservatorio" dei sistemi di tariffazione proposti nelle azioni pilota, è stata sottolineata l'importanza di includere tra gli indicatori le variabili caratteristiche dell'utenza e degli spostamenti (origine e destinazione, motivo del viaggio, ecc.), il livello di soddisfazione dell'utenza in merito alla capacità del sistema di soddisfare le esigenze di mobilità e l'estensione della copertura geografica. È stata ritenuta fondamentale, inoltre, il confronto relativamente alle tariffe, ai sistemi di clearing adottati, nonché agli aspetti tecnici legati alla modalità di acquisto dei titoli di viaggio. È emerso come la condivisione delle informazioni sia considerata fondamentale per il successo delle iniziative di integrazione transfrontaliera al pari del confronto e dialogo continuo con i soggetti attuatori e i portatori di interesse di tutti i territori partner.

Relativamente agli strumenti che possono risultare efficaci per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus, è stata attribuita particolare importanza agli strumenti di coinvolgimento dell'utenza, attuale o potenziale, attraverso iniziative di sensibilizzazione (pubblicità e contenuti informativi su canali di comunicazione diversificati quali siti e pagine social delle amministrazioni o delle aziende e canali di informazione tradizionali), e incontri guidati tra i vari portatori di interesse (*focus group*). Sono stati ritenuti meno incisivi altri strumenti quali i tavoli istituzionali permanenti e gli incontri sotto forma di workshop seminari e conferenze.

3.2.2. Estensione dell'integrazione tariffaria nell'ambito Sassari - Porto Torres – Alghero e nei territori partner.

1. Anagrafica dell'azione pilota

Titolo dell'Azione Pilota	Estensione dell'integrazione tariffaria nell'ambito Sassari - Porto Torres – Alghero e nei territori partner
Soggetti attuatori	Regione Autonoma della Sardegna
Area geografica di competenza	Area nord-occidentale della provincia di Sassari compresa tra le città di Sassari, Porto Torres e Alghero
Modalità di trasporto coinvolte	Trasporto pubblico su gomma, trasporto ferroviario
Stato di realizzazione	L'Azione Pilota si configura come un'estensione del sistema di integrazione tariffaria già attivo nell'area di riferimento, sia in ambito locale, includendo la città di Alghero e il suo aeroporto, sia, in futuro, in ambito transfrontaliero verso i territori partner del progetto Mobimart Plus.

2. Descrizione dell'Azione Pilota

Fornire una descrizione delle principali finalità dell'Azione Pilota all'interno del progetto Mobimart Plus.

Sezione da compilare a cura del partner di progetto partendo da quanto riportato nel prodotto T3.2.1.

L'azione pilota prevede l'estensione del sistema di integrazione tariffaria attualmente esistente nel territorio di Sassari. Tale integrazione prevede attualmente la possibilità di acquistare un abbonamento integrato, tra le aziende di trasporto operanti nell'area, per tutti gli spostamenti che avvengono all'interno dell'area avente un raggio di 20 km a partire da Sassari. L'estensione prevede di includere anche i collegamenti con la città di Alghero e il suo aeroporto "Riviera del Corallo". L'azione pilota prevede, inoltre, di estendere il sistema, oltre che ai residenti in Sardegna, anche ai passeggeri provenienti dai territori partner, a condizione che questi ultimi abbiano attivo un abbonamento.

mento integrato analogo a quello in vigore nell'area di studio o che sia ritenuto compatibile dalle aziende dei territori partner di origine.

L'estensione agli utenti, sia residenti sia 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. La gratuità, nell'ambito di Mobimart Plus, si ritiene possa stimolare l'utilizzo del nuovo trasporto integrato e permetterebbe, quindi, di stimare la domanda potenziale e, conseguentemente, la calibrazione di un modello integrato da implementare a regime con tariffe aggiornate rispetto all'attuale accordo quadro.

L'azione pilota si pone come obiettivo generale quello di favorire l'incremento di utilizzo del trasporto pubblico locale grazie all'estensione dell'offerta integrata rivolta sia agli utenti residenti sia agli utenti provenienti dai territori partner, con particolare riferimento all'utenza turistica.

L'azione pilota agisce su due differenti livelli territoriali. Su scala regionale, infatti, si vogliono porre le basi per l'estensione spaziale dell'abbonamento integrato, attualmente attivo entro il raggio di 20 km dalla città di Sassari, verso la città di Alghero e l'aeroporto di Alghero-Fertilia "Riviera del Corallo" al fine di accrescere l'appetibilità del titolo di viaggio attualmente disponibile anche ad ulteriori target di riferimento. Su scala internazionale transfrontaliera si intendono approfondire le condizioni funzionali e gestionali atte a favorire l'interoperabilità fra territori partner dei titoli di viaggio integrati.

Pertanto, a seguire, si riportano sinteticamente gli obiettivi progettuali:

- incremento dell'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale sia da parte degli utenti residenti che della domanda extraregionale;
- ampliamento dell'offerta integrata sia dal punto di vista spaziale che del coinvolgimento dei vettori;
- dematerializzazione del titolo di viaggio integrato fino a poco tempo fa disponibile solo in formato cartaceo. Attualmente il titolo di viaggio è acquistabile tramite App;
- realizzazione dell'interoperabilità transfrontaliera dei titoli di viaggio integrati;
- acquisizione dei dati necessari per lo studio della domanda potenziale attualmente inespressa (sia per quanto attiene il mercato interno regionale sia quello transfrontaliero);
- definizione di un modello integrato scalabile sia a livello territoriale che ad altri operatori del trasporto con particolare riferimento agli operatori della mobilità condivisa (sharing) e della sosta che operano a livello locale, e agli operatori del trasporto aereo e navale di collegamento con il continente.

3. Strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

Si chiede gentilmente di compilare le seguenti sezioni relative ai principali strumenti individuati per la capitalizzazione delle principali risultanze emerse dai progetti pilota. In particolare, si chiede di fornire una breve descrizione negli appositi spazi e di fornire un giudizio in merito alla rilevanza ed efficacia di tali strumenti.

3.1. Modelli per la realizzazione di accordi/strumenti

- a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati realizzati accordi per la realizzazione di soluzioni integrate di trasporto/tariffazione?

Sì
 No

- b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

È disponibile la convenzione firmata nel 2016 tra le aziende di TPL che operano nell'area di Sassari dove è attualmente in corso un regime di integrazione tariffaria e il successivo aggiornamento datato agosto 2023. Non è stato invece sviluppato un protocollo di intesa specifico per l'estensione prevista dall'Azione Pilota.

- c. In che misura ritiene che i seguenti accordi possano rivelarsi efficaci per la realizzazione di sistemi integrati di trasporto transfrontaliero? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Accordi di partenariato tra aziende di trasporto				X	
Sistemi di governance sovraregionale per il trasporto integrato					X
Convenzioni tra enti pubblici e operatori pubblici e privati fornitori di servizi (di trasporto, turistici, bancari, ecc.)				X	

- d. In che misura ritiene che i seguenti strumenti possano rivelarsi efficaci per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Tavoli Permanenti Regionali/ Interregionali				X	
Focus Group					X
Sensibilizzazione della popolazione					X
Workshop			X		
Seminari e conferenze			X		

- e. Quali ulteriori strumenti, oltre a quelli elencati al punto precedente, ritiene rilevanti ai fini della capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus?

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Comunicazione per far conoscere i servizi. ▪ Facilità nel reperire informazioni attraverso canali diversificati, quali social, media, ecc |
|--|

- f. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati attuati strumenti e/o iniziative per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus (tra quelli citati nei due punti precedenti)?

- Sì
 No

- g. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Iniziative di sensibilizzazione attraverso comunicati stampa, post sui canali social e notizie sui siti delle aziende di trasporto. |
|---|

3.2 Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione

- a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati previsti sistemi di monitoraggio per valutare il raggiungimento degli obiettivi attesi dall'implementazione del progetto?

Sì
 No

- b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

- c. Quali indicatori (quantitativi o qualitativi) sono stati individuati nel sistema di monitoraggio?

La Applicazione attualmente in uso per la vendita dei titoli di viaggio permetterà di monitorare

- Dati di frequentazione.
- Dati di vendita dei titoli di viaggio.

- d. Quali ulteriori indicatori o KPI (rispetto a quelli già previsti nel punto precedente) ritiene sarebbe stato interessante rilevare ai fini del monitoraggio e per quale motivo non sono stati considerati? (es. numero di operatori coinvolti, copertura geografica, domanda soddisfatta, titoli di viaggio venduti, coerenza con il cronoprogramma, ecc.).

- Numero di operatori coinvolti
- Estensione copertura geografica
- Domanda soddisfatta
- Titoli di viaggio venduti
- Livello di soddisfazione dell'utenza relativamente alle necessità di spostamento (da rilevarsi tramite somministrazione di questionari).
- Origine/Destinazione degli spostamenti (sarà rilevata per gli abbonamenti tramite l'App appena resa operativa).

3.3. "Osservatorio" per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione

- a. In che misura reputa rilevante la realizzazione di un osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione in essere con riferimento ai progetti pilota realizzati nell'ambito del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione				X	

- b. Quali indicatori ritieni maggiormente rilevanti ai fini dell'osservatorio? (es. *tariffa media per viaggio, tariffa media per km, ripartizione modale dei viaggi, modalità di acquisto, ecc.*)

- Modalità di acquisto
- Sistemi di clearing
- Tariffa media di viaggio
- Modalità di acquisto dei titoli di viaggio

3.4 Raccomandazioni di Policy

- a. In che misura reputa rilevante definire policy dedicate, rispettivamente, alle modalità di Ticketing, fornitura di Servizi e sistemi di Tariffazione con riferimento ai seguenti ambiti? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Ambito	Modalità di Ticketing	Fornitura di Servizi	Sistemi di Tariffazione
Integrazione e multimodalità	5/5	5/5	5/5
Coinvolgimento della comunità locale	3/5	4/5	4/5
Innovazione e digitalizzazione	5/5	5/5	5/5
Sostenibilità e connessione	4/5	4/5	4/5
Inclusività e equità	4/5	4/5	4/5

- a. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alle modalità di ticketing (es. *tipologia canali di vendita, ampliamento soggetti terzi abilitati alla vendita, titolo di viaggio elettronico, modalità di pagamento, calcolo della tariffa migliore, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

- Modalità di pagamento.
- Semplicità dell'acquisto dei titoli di viaggio.
- Calcolo della tariffa migliore.
- Facilità dell'accesso all'acquisto (strumento intuitivo e facile)
- Convenienza della tariffa (risparmio per l'utente)

- b. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alla fornitura del servizio (es. *integrazione tra i trasporti e gli altri settori complementari, strumenti di informazione, convalida dei titoli di viaggio, calcolo della soluzione di viaggio migliore, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

- Strumenti di informazione
- Integrazione tra mobilità e altri ambiti
- Calcolo della soluzione di viaggio più rispondente alle esigenze dell'utenza (in termini di modalità di viaggio).

- c. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento agli strumenti e modalità di tariffazione (es. tariffe integrate tra operatori, molteplicità forme di abbonamento, scontistica, agevolazioni, ecc.)? Elencare in ordine di importanza

- Tariffe integrate tra operatori.
- Agevolazioni che assicurino la convenienza nell'acquisto del titolo integrato.

4. Strumenti tecnologici e altri strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

- a. Indicare eventuali ulteriori strumenti intrapresi per la capitalizzazione delle azioni pilota che non sono stati individuati nelle sezioni precedenti, facendo riferimento in particolare agli aspetti relativi all'implementazione degli strumenti tecnologici (es. tool di calcolo tariffario, architettura portale, ecc.) o ad altri strumenti adottati per i sistemi di tariffazione integrata (es. campagne di promozione, metodologie di profilazione della domanda, ecc.).

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

- Procedura di profilazione dell'utenza come riportato nella descrizione dell'Azione Pilota.
- Dematerializzazione del titolo di viaggio attraverso la vendita tramite App.

- b. Ritiene che possa essere utile il ricorso a strumenti per la capitalizzazione delle azioni pilota ulteriori rispetto a quelle intraprese?

3.3. Regione Toscana

3.3.1. Studio di un sistema di Bigliettazione integrata intermodale e di tariffazione integrata nel territorio della Provincia di Lucca

1. Anagrafica dell'azione pilota

Titolo dell'Azione Pilota	Studio di un sistema di Bigliettazione integrata intermodale e di tariffazione integrata nel territorio della Provincia di Lucca
Soggetti attuatori	Provincia di Lucca
Area geografica di competenza	Provincia di Lucca (Comuni della Versilia, della Piana di Lucca, della Media Valle del Serchio e della Garfagnana). L'azione pilota ha coinvolto il Comune di Pisa per l'HUB di ingresso considerato (aeroporto Galilei) e il people mover di collegamento aeroporto-stazione ferroviaria.
Modalità di trasporto coinvolte	Trasporto Pubblico Locale (TPL) su bus, ferroviario, people mover e schemi di mobilità condivisa.
Stato di realizzazione	Elaborazione dello studio di fattibilità propedeutico alla realizzazione e dimostrazione del sistema di bigliettazione elettronica di supporto alla integrazione tariffaria nell'ambito dell'azione pilota.

2. Descrizione dell'Azione Pilota

Fornire una descrizione delle principali finalità dell'Azione Pilota all'interno del progetto Mobimart Plus.

Sezione da compilare a cura del partner di progetto partendo da quanto riportato nel prodotto T3.2.1.

L'azione pilota si è basata sullo sviluppo dello studio di fattibilità di un sistema di bigliettazione elettronica (SBE) integrato e del relativo piano tariffario sul territorio della Provincia di Lucca. Il lavoro ha consentito di inquadrare il contesto di riferimento sia dal punto dei servizi TPL (gomma e ferro) e di mobilità presenti sul territorio che dal punto di vista tecnologico/sistemistico, evidenziando le principali esigenze da soddisfare per le differenti classi di utenza di riferimento e i relativi operatori/stakeholders.

La fattibilità del sistema SBE ha coinvolto l'analisi di differenti aspetti: dall'individuazione degli stakeholders, valutazione dell'attuale contesto sino alla definizione delle soluzioni tecnologiche e digitali per garantire l'integrazione tariffaria e l'utilizzo di titoli multimodali ed interoperabili. La soluzione ha tenuto conto anche delle esigenze della classe di utenza turistica oltre ai residenti, definendo una architettura aperta tale da permettere l'inserimento di volta in volta nuovi e specifici schemi tariffari e da essere estesa/replicata sia rispetto agli operatori/servizi coinvolti che al contesto territoriale.

Quindi l'obiettivo principale dell'azione pilota è stata la definizione, di un sistema di bigliettazione, a favore e della classe di utenza turistica (nazionale ed internazionale), oltre quella dei residenti per muoversi sul territorio e raggiungere le principali mete turistiche e siti di interesse tramite strumenti digitali per l'acquisizione, validazione e controllo dei titoli di viaggio necessari. L'azione pilota è stata sviluppata sul territorio della Provincia di Lucca e relativi comuni afferenti ai 4 ambiti territoriali interessando le differenti modalità di TPL (ferro/gomma), oltre che gli eventuali servizi di mobilità attiva/condivisa presenti sul territorio.

Al riguardo è stata analizzata l'attuale offerta di servizi di trasporto e mobilità presenti sul territorio e i piani tariffari oggetto anch'esso di possibili azioni integrative.

Come sopra accennato, lo studio ha consentito anche l'individuazione delle caratteristiche (funzioni, architettura, tecnologie e layer digitali) della possibile soluzione sistemistica, e del possibile piano tariffario integrato, attraverso uno specifico caso d'uso che ha consentito di evidenziare il livello di copertura e risposta della soluzione individuata alle principali esigenze dell'utenza turistica e residenziale da soddisfare.

3. Strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

Si chiede gentilmente di compilare le seguenti sezioni relative ai principali strumenti individuati per la capitalizzazione delle principali risultanze emerse dai progetti pilota. In particolare, si chiede di fornire una breve descrizione negli appositi spazi e di fornire un giudizio in merito alla rilevanza ed efficacia di tali strumenti.

3.1. Modelli per la realizzazione di accordi/strumenti

a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati realizzati accordi per la realizzazione di soluzioni integrate di trasporto/tariffazione?

- Sì
 No

b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

Ad oggi non risultano accordi ufficialmente ratificati ma con l'obiettivo di consolidare i risultati ottenuti tramite l'azione pilota, è stata definita la bozza di un Protocollo di Intesa da sottoporre alla firma degli operatori di trasporto e mobilità, oltre che degli Enti coinvolti nello studio. Obiettivo dell'accordo sarebbe quello di:

- favorire una più stretta collaborazione tra enti e organismi istituzionali responsabili delle politiche di sviluppo territoriale legate al turismo e al trasporto locale ed i soggetti gestori del sistema di trasporto pubblico e mobilità in modo da favorire l'integrazione tra la programmazione regionale relativa alle infrastrutture e alla mobilità e la programmazione territoriale legata allo sviluppo del turismo e alla gestione del trasporto pubblico;
- coinvolgere attivamente tutti gli attori che sul territorio possono contribuire allo sviluppo e diffusione del modello di bigliettazione condiviso;
- individuare, ciascuno per le proprie competenze, gli strumenti finanziari più adeguati per rendere possibile lo sviluppo del modello di bigliettazione integrata sul territorio;
- sensibilizzare, attraverso la concertazione e la comunicazione, tutti i soggetti a livello regionale e locale che possono contribuire alla realizzazione del sistema di bigliettazione nell'area pilota secondo le modalità condizionate.

Al riguardo, quindi, il protocollo di intesa richiede un possibile "impegno" agli stakeholders coinvolti per:

- favorire ogni possibile collaborazione in funzione delle opportunità offerte dai programmi europei nel corso della programmazione 2021-2027;
- condividere i dati di servizio (topologia della rete) e di tariffazione necessari al funzionamento del sistema integrato;
- individuare le eventuali risorse per l'integrazione del sistema di bigliettazione (locale) attualmente adottato, con il sistema di bigliettazione elettronica integrato;
- adeguare le procedure operative a supporto della gestione dell'intero processo legato alla bigliettazione elettronica integrata;
- Identificare i criteri sostenibili e di buon senso per la ripartizione degli introiti tra i vettori coinvolti;
- Mettere a disposizione i propri canali di vendita (ad esempio info-point, biglietterie, etc.) per la promozione del titolo integrato.

c. In che misura ritiene che i seguenti accordi possano rivelarsi efficaci per la realizzazione di sistemi integrati di trasporto transfrontaliero? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Accordi di partenariato tra aziende di trasporto					X
Sistemi di governance sovraregionale per il trasporto integrato			X		

Convenzioni tra enti pubblici e operatori pubblici e privati fornitori di servizi (di trasporto, turistici, bancari, ecc.)					X
--	--	--	--	--	---

- d. In che misura ritiene che i seguenti strumenti possano rivelarsi efficaci per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Tavoli Permanenti Regionali/ Interregionali					X
Focus Group				X	
Sensibilizzazione della popolazione				X	
Workshop		X			
Seminari e conferenze		X			

- e. Quali ulteriori strumenti, oltre a quelli elencati al punto precedente, ritiene rilevanti ai fini della capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus?

Tra i risultati dello studio svolto nell'ambito dell'azione pilota, è necessario che siano previsti a livello regionale o, almeno, provinciale, strumenti tecnologici e normativi tali da permettere la definizione, lo sviluppo e la gestione di un sistema integrato di bigliettazione elettronica. Il protocollo è in linea con quanto previsto dai più recenti regolamenti europei (tra i quali il "Commission Delegated Regulation (EU) 2017/1926 del 31 Maggio 2017", il "Commission Delegated Regulation (EU) 2022/670 del 2 Febbraio 2022" e la "Direttiva 2010/40/EU") è stato definito e sviluppato il "RAP – Regional Access Point", ossia il "nodo" regionale, sviluppato da Regione Toscana, per la raccolta, aggregazione e messa a disposizione tramite specifici servizi web/API dei dati forniti dalle varie fonti presenti sul territorio regionale nell'ambito della mobilità e trasporti.

Tale elemento è essenziale in quanto tutti gli operatori / provider di servizi TPL che vorranno offrire prodotti di mobilità integrati, avranno la possibilità di accedere alle informazioni necessarie per definire la propria soluzione in linea con gli standard e raggiungere così l'obiettivo. È comunque necessaria una governance a livello provinciale che gestisca i rapporti tra i vari operatori sul territorio e indirizzi gli operatori e provider di servizi al corretto utilizzo del RAP e garantisca da parte di tutti gli attori coinvolti un elevato livello di performance dei servizi offerti e un'alta qualità dei dati forniti. Provincia come facilitatore delle soluzioni integrate sia per gli utenti che per gli operatori.

- f. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati attuati strumenti e/o iniziative per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus (tra quelli citati nei due punti precedenti)?

Sì
 No

- g. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

La Regione Toscana e la Provincia di Lucca hanno attivato il Tavolo di Lavoro locale coinvolgendo, gli Enti, società e aziende in grado di fornire un contributo per l'inquadramento del sito pilota in termini di ambito territoriale, definizione della domanda e dell'offerta dei servizi di mobilità. Quindi sono stati invitati al tavolo di lavoro i seguenti attori:

- Regione Toscana – partner di progetto Mobimart Plus
- Provincia di Lucca – responsabile del sito pilota nell'area lucchese
- MemEx Srl – società incaricata dalla Provincia di Lucca per lo studio del sistema di bigliettazione e piano tariffario integrato
- Autolinee Toscane – gestore del servizio regionale di TPL su gomma
- Ambito Turistico "Piana di Lucca" – capofila Comune di Lucca
- Ambito Turistico "Versilia" – capofila Comune Forte dei Marmi
- Ambito Turistico "Garfagnana / Valle del Serchio" – capofila Comune di Castelnuovo Garfagnana.

3.2 Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione

a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati previsti sistemi di monitoraggio per valutare il raggiungimento degli obiettivi attesi dall'implementazione del progetto?

- Sì
 No

b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

Nell'ambito dell'azione pilota non è stato previsto un sistema di monitoraggio, in quanto l'azione è consistita nello sviluppo e validazione di uno studio fattibilità per la definizione del sistema di bigliettazione integrato e del relativo piano tariffario. Nello studio sono stati considerati differenti stakeholders, analizzando l'offerta dei servizi attuale, il relativo stato di implementazione dei sistemi di bigliettazione elettronica e il piano tariffario attuato. Inoltre, lo studio può permettere di identificare alcuni indicatori (quantitativi e/o qualitativi) per valutare lo stato di implementazione e il livello di performance del sistema integrato realizzato (indicati al punto c. seguente).

c. Quali indicatori (quantitativi o qualitativi) sono stati individuati nel sistema di monitoraggio?

Alcuni degli indicatori identificati ai fini del monitoraggio sono quelli di seguito elencati:

- Quantitativi:
 - Numero di servizi integrati;
 - Numero di operatori integrati;
 - Numero di modalità integrate;
 - Numero di utenti registrati;
 - Numero di titoli integrati acquistati;
- Qualitativi:
 - Aumento dell'accessibilità dei servizi integrati;
 - Aumento dell'accessibilità nelle aree interessate dai servizi;
 - Disponibilità del sistema integrato;

- d. Quali ulteriori indicatori o KPI (rispetto a quelli già previsti nel punto precedente) ritiene sarebbe stato interessante rilevare ai fini del monitoraggio e per quale motivo non sono stati considerati? (es. numero di operatori coinvolti, copertura geografica, domanda soddisfatta, titoli di viaggio venduti, coerenza con il cronoprogramma, ecc.).

Per lo studio di fattibilità realizzato il numero di stakeholders coinvolto, limitato ma certamente qualificato a contribuire alla definizione e validazione della soluzione/studio di fattibilità, è stato ritenuto sufficiente.

3.3. "Osservatorio" per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione

- a. In che misura reputa rilevante la realizzazione di un osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione in essere con riferimento ai progetti pilota realizzati nell'ambito del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione			X		

- b. Quali indicatori ritiene maggiormente rilevanti ai fini dell'osservatorio? (es. tariffa media per viaggio, tariffa media per km, ripartizione modale dei viaggi, modalità di acquisto, ecc.)

Per ciascuno dei servizi considerati nell'ambito dell'azione e di quelli che potranno eventualmente essere integrati nel sistema di bigliettazione elettronica integrato, sarebbe necessario monitorare i differenti aspetti legati al sistema di tariffazione. Ad esempio valutare le modalità di:

- registrazione ed accesso al servizio;
- pianificazione dello spostamento;
- selezione ed acquisto del titolo di viaggio;
- validazione del titolo di viaggio e controllo dello stato di validità;
- rendicontazione dei titoli di viaggio acquistati;
- gestione degli utenti;

Gli indicatori di cui sopra devono essere considerati sia in riferimento all'eventuale piattaforma integrata implementata che al singolo servizio / sistema di interesse.

3.4 Raccomandazioni di Policy

- a. In che misura reputa rilevante definire policy dedicate, rispettivamente, alle modalità di Ticketing, fornitura di Servizi e sistemi di Tariffazione con riferimento ai seguenti ambiti? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Ambito	Modalità di Ticketing	Fornitura di Servizi	Sistemi di Tariffazione
Integrazione e multimodalità	5/5	5/5	5/5
Coinvolgimento della comunità locale	3/5	3/5	3/5

Innovazione e digitalizzazione	5/5	5/5	4/5
Sostenibilità e connessione	4/5	4/5	4/5
Inclusività e equità	4/5	4/5	4/5

- b. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alle modalità di ticketing (es. *tipologia canali di vendita, ampliamento soggetti terzi abilitati alla vendita, titolo di viaggio elettronico, modalità di pagamento, calcolo della tariffa migliore, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

Tra le policy più rilevanti in riferimento alle modalità di ticketing sono da considerarsi gli aspetti di seguito indicati:

- Livello di integrazione dei sistemi di bigliettazione interfacciati con la piattaforma di bigliettazione elettronica integrata;
- Modalità di registrazione degli utenti da differenziare secondo la tipologia di servizi integrati e della tipologia di utente;
- Tipologia di titoli di viaggio da considerare (e-ticketing, QR-Code, EMV)
- Condivisione delle informazioni necessarie al funzionamento del sistema di ticketing integrato (utilizzo di protocolli standards almeno a livello europeo);
- Modalità di pagamento;
- Modalità di validazione del titolo di viaggio acquistato.

- c. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alla fornitura del servizio (es. *integrazione tra i trasporti e gli altri settori complementari, strumenti di informazione, convalida dei titoli di viaggio, calcolo della soluzione di viaggio migliore, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

Tra le policy più rilevanti in riferimento alla fornitura del servizio sono da considerarsi le seguenti tra le altre:

- Livello di integrazione dei servizi di trasporto e mobilità coinvolti (intermodalità e interoperabilità) anche in ambito transfrontaliero;
- Livello di trasparenza in termini di soluzioni di viaggio proposte dalla piattaforma integrata o dagli altri strumenti / sistemi di bigliettazione utilizzati dagli utenti;
- Come per il sistema di ticketing, modalità di validazione del titolo di viaggio sui vari vettori interessati per lo spostamento pianificato.

- d. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento agli strumenti e modalità di tariffazione (es. *tariffe integrate tra operatori, molteplicità forme di abbonamento, scontistica, agevolazioni, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

Tra le policy più rilevanti in riferimento agli strumenti e modalità di tariffazione sono da considerarsi quelle di seguito elencate:

- Integrazione tariffaria multimodale e multi-operatore;
- Agevolazioni a fronte di titoli integrati acquistati;
- Ripartizione degli introiti tra gli operatori coinvolti.

4. Strumenti tecnologici e altri strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

- a. Indicare eventuali ulteriori strumenti intrapresi per la capitalizzazione delle azioni pilota che non

sono stati individuati nelle sezioni precedenti, facendo riferimento in particolare agli aspetti relativi all'implementazione degli strumenti tecnologici (es. *tool di calcolo tariffario, architettura portale, ecc.*) o ad altri strumenti adottati per i sistemi di tariffazione integrata (es. *campagne di promozione, metodologie di profilazione della domanda, ecc.*).

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

Nell'ambito del Progetto pilota di Regione Toscana ("Studio di un sistema di Bigliettazione integrata intermodale e di tariffazione integrata nel territorio della Provincia di Lucca") non sono state intraprese azioni di capitalizzazione in quanto trattasi di uno studio di fattibilità.

- b. Ritiene che possa essere utile il ricorso a strumenti per la capitalizzazione delle azioni pilota ulteriori rispetto a quelle intraprese?

Nell'ambito dello studio è emerso che la realizzazione di un sistema di bigliettazione integrato e il relativo piano tariffario può verificarsi sulla base di due aspetti fondamentali: quello normativo/regolatorio e quello tecnologico. Dal punto di vista tecnologico, è possibile affermare che i sistemi e strumenti disponibili ad oggi sul mercato consentono di progettare e definire soluzioni in grado di garantire tutte le funzioni tipiche di un sistema di bigliettazione integrata (informazione all'utenza, pianificazione del viaggio, selezione e acquisto del titolo di viaggio, validazione del titolo di viaggio, etc.). In ogni caso è opportuno sottolineare che a fronte dell'avanzato livello tecnologico sono comunque evidenti anche aspetti relativi alla difficoltà realizzativa di un sistema di bigliettazione elettronica integrata, legata, in parte, alla condivisione e protezione dei dati sensibili da parte degli operatori e dalla concorrenza commerciale stessa tra operatori differenti.

Dal punto di vista normativo/regolatorio invece, è necessario che i vari attori, ossia EE.LL., Amministrazioni regionali e nazionali e operatori di trasporto e mobilità, definiscano criteri secondo i quali le relative direttive e normative devono essere sviluppati affinché vi sia la possibilità di condividere soluzioni ed informazioni garantendo la riservatezza necessaria e richiesta da ciascuno degli stessi attori.

3.3.2. Ambiente di simulazione per supportare Enti e Gestore del servizio di TPL nella revisione del Sistema Tariffario regionale e Travel Planner con calcolatore del prezzo del titolo di viaggio

Il questionario riportato nel seguente paragrafo si riferisce, congiuntamente, alle due azioni pilota individuate dalla Provincia di Livorno: Ambiente di simulazione per supportare Enti e Gestore del servizio nella revisione del Sistema Tariffario regionale e Travel Planner con calcolatore del prezzo del titolo di viaggio.

1. Anagrafica dell'azione pilota

Titolo dell'Azione Pilota	Ambiente di simulazione per supportare Enti e Gestore del servizio di TPL nella revisione del Sistema Tariffario regionale e Travel Planner con calcolatore del prezzo del titolo di viaggio.
Soggetti attuatori	Provincia di Livorno
Area geografica di competenza	Provincia di Livorno
Modalità di trasporto coinvolte	TPL su gomma
Stato di realizzazione	Concluso

2. Descrizione dell'Azione Pilota

Fornire una descrizione delle principali finalità dell'Azione Pilota all'interno del progetto Mobimart Plus.

Sezione da compilare a cura del partner di progetto partendo da quanto riportato nel prodotto T3.2.1.

Ambiente di simulazione con le seguenti componenti:

- componente che permette l'attribuzione "facilitata" delle fermate alle zone tariffarie, sia con disegno su mappa delle zone tariffarie (e con l'associazione automatica delle fermate ricadenti nell'area disegnata a quella specifica zona tariffaria), sia con una attribuzione logica (testuale); la componente ha la possibilità di importazione massiva, in formato standard, di zone tariffarie già esistenti e la possibilità di modificare le zone tariffarie disegnate o caricate in precedenza;
- componente per la digitalizzazione delle matrici tariffarie; con possibilità di importare in formato standard (es. csv), per ciascuna classe tariffaria, relazioni già esistenti fra zone tariffarie;
- componente "Calcolatore del costo della soluzione di viaggio" che, sulla base delle componenti precedenti, riesca a restituire il costo di una soluzione di viaggio connessa ad una richiesta di spostamento fra due punti all'interno del territorio regionale.

Calcolatore: integrazione nel sistema provinciale di infomobilità B On Time di un calcolatore di tariffa. Il travel planner provinciale è in grado di fornire anche informazioni sul costo delle singole soluzioni di viaggio ricercate dagli utenti.

È inoltre possibile acquisire, per i servizi della rete debole affidata dalla Provincia, i titoli di viaggio proposti dal travel planner nelle soluzioni di viaggio ricercate dagli utenti.

3. Strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

Si chiede gentilmente di compilare le seguenti sezioni relative ai principali strumenti individuati per la capitalizzazione delle principali risultanze emerse dai progetti pilota. In particolare, si chiede di fornire una breve descrizione negli appositi spazi e di fornire un giudizio in merito alla rilevanza ed efficacia di tali strumenti.

3.1. Modelli per la realizzazione di accordi/strumenti

- a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati realizzati accordi per la realizzazione di soluzioni integrate di trasporto/tariffazione?

- Sì
 No

- b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

- c. In che misura ritiene che i seguenti accordi possano rivelarsi efficaci per la realizzazione di sistemi integrati di trasporto transfrontaliero? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Accordi di partenariato tra aziende di trasporto				X	
Sistemi di governance sovragregionale per il trasporto integrato		X			
Convenzioni tra enti pubblici e operatori pubblici e privati fornitori di servizi (di trasporto, turistici, bancari, ecc.)				X	

- d. In che misura ritiene che i seguenti strumenti possano rivelarsi efficaci per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Tavoli Permanenti Regionali/ Interregionali	X				
Focus Group			X		
Sensibilizzazione della popolazione	X				
Workshop			X		
Seminari e conferenze			X		

- e. Quali ulteriori strumenti, oltre a quelli elencati al punto precedente, ritiene rilevanti ai fini della capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus?

Strumenti normativi

- f. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati attuati strumenti e/o iniziative per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus (tra quelli citati nei due punti precedenti)?

Sì
 No

- g. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

Coinvolgimento degli Enti locali provinciali nelle attività del progetto e partecipazione al convegno finale del progetto.

3.2 Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione

- a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati previsti sistemi di monitoraggio per valutare il raggiungimento degli obiettivi attesi dall'implementazione del progetto?

Sì
 No

- b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

L'applicativo di vendita dei titoli di viaggio permette di avere un resoconto delle transazioni effettuate e dei titoli di viaggio venduti.

- c. Quali indicatori (quantitativi o qualitativi) sono stati individuati nel sistema di monitoraggio?

Transazioni collegate all'acquisto di titoli di viaggio su piattaforma B On Time.

Titoli di viaggio venduti.

- d. Quali ulteriori indicatori o KPI (rispetto a quelli già previsti nel punto precedente) ritiene sarebbe stato interessante rilevare ai fini del monitoraggio e per quale motivo non sono stati considerati? (es. numero di operatori coinvolti, copertura geografica, domanda soddisfatta, titoli di viaggio venduti, coerenza con il cronoprogramma, ecc.).

Nessuno

3.3. "Osservatorio" per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione

- a. In che misura reputa rilevante la realizzazione di un osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione in essere con riferimento ai progetti pilota realizzati nell'ambito del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione			X		

- b. Quali indicatori ritiene maggiormente rilevanti ai fini dell'osservatorio? (es. *tariffa media per viaggio, tariffa media per km, ripartizione modale dei viaggi, modalità di acquisto, ecc.*)

Titolo di viaggio acquistato
Modalità di acquisto
Relazione O/D interessata

3.4 Raccomandazioni di Policy

- a. In che misura reputa rilevante definire policy dedicate, rispettivamente, alle modalità di Ticketing, fornitura di Servizi e sistemi di Tariffazione con riferimento ai seguenti ambiti? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Ambito	Modalità di Ticketing	Fornitura di Servizi	Sistemi di Tariffazione
Integrazione e multimodalità	2/5	2/5	5/5
Coinvolgimento della comunità locale	1/5	1/5	1/5
Innovazione e digitalizzazione	5/5	5/5	2/5
Sostenibilità e connessione	2/5	2/5	2/5
Inclusività e equità	2/5	5/5	5/5

- b. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alle modalità di ticketing (es. *tipologia canali di vendita, ampliamento soggetti terzi abilitati alla vendita, titolo di viaggio elettronico, modalità di pagamento, calcolo della tariffa migliore, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

1 Ampliamento soggetti abilitati alla vendita
2 Titolo di viaggio elettronico
3 Modalità di pagamento

- c. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alla fornitura del servizio (es. *integrazione tra i trasporti e gli altri settori complementari, strumenti di informazione, convalida dei titoli di viaggio, calcolo della soluzione di viaggio migliore, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

1 Convalida
2 Calcolo soluzione di viaggio migliore

- d. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento agli strumenti e modalità di tariffazione (es. *tariffe integrate tra operatori, molteplicità forme di abbonamento, scontistica, agevolazioni, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

1 Tariffe integrate
2 Tariffe Flat

4. Strumenti tecnologici e altri strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

- d. Indicare eventuali ulteriori strumenti intrapresi per la capitalizzazione delle azioni pilota che non sono stati individuati nelle sezioni precedenti, facendo riferimento in particolare agli aspetti relativi all'implementazione degli strumenti tecnologici (es. *tool di calcolo tariffario, architettura portale, ecc.*) o ad altri strumenti adottati per i sistemi di tariffazione integrata (es. *campagne di promozione, metodologie di profilazione della domanda, ecc.*).

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

- a. Ritieni che possa essere utile il ricorso a strumenti per la capitalizzazione delle azioni pilota ulteriori rispetto a quelle intraprese?

3.4. Comune di Genova

3.4.1. Instant Lane Access. ILA

1. Anagrafica dell'azione pilota

Titolo dell'Azione Pilota	ILA-(Instant-Lane-Access-)
Soggetti attuatori	AMT GENOVA S.p.A
Area geografica di competenza	Città metropolitana di Genova
Modalità di trasporto coinvolte	Trasporto bus e ferrovia Genova-Casella
Stato di realizzazione	Attivo sul territorio

2. Descrizione dell'Azione Pilota

Fornire una descrizione delle principali finalità dell'Azione Pilota all'interno del progetto Mobimart Plus.

Sezione da compilare a cura del partner di progetto partendo da quanto riportato nel prodotto T3.2.1.

ILA è il progetto di sperimentazione di pagamento *cashless* intelligente per accedere ai titoli di viaggio in modo semplice e veloce valido su tutta la rete AMT utilizzando una carta di credito, debito e ricaricabile *contactless* dei circuiti Visa, Mastercard, Maestro, VPay anche caricate digitalmente su *smartwatch*, *smartphone* e *wearables* associati a ApplePay, GPay e SamsungPay, il tutto alla miglior tariffa, effettuando un unico pagamento a fine giornata. *Best Fare* multipasseggero:4 persone con una sola carta bancaria.

3. Strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

Si chiede gentilmente di compilare le seguenti sezioni relative ai principali strumenti individuati per la capitalizzazione delle principali risultanze emerse dai progetti pilota. In particolare, si chiede di fornire una breve descrizione negli appositi spazi e di fornire un giudizio in merito alla rilevanza ed efficacia di tali strumenti.

3.1 Modelli per la realizzazione di accordi/strumenti

- a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati realizzati accordi per la realizzazione di soluzioni integrate di trasporto/tariffazione?

Sì
 No

- b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

- c. In che misura ritiene che i seguenti accordi possano rivelarsi efficaci per la realizzazione di sistemi integrati di trasporto transfrontaliero? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Accordi di partenariato tra aziende di trasporto				X	
Sistemi di governance sovraregionale per il trasporto integrato			X		
Convenzioni tra enti pubblici e operatori pubblici e privati fornitori di servizi (di trasporto, turistici, bancari, ecc.)					X

- d. In che misura ritiene che i seguenti strumenti possano rivelarsi efficaci per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Tavoli Permanenti Regionali/ Interregionali				X	
Focus Group					X
Sensibilizzazione della popolazione					X
Workshop				X	
Seminari e conferenze					X

- e. Quali ulteriori strumenti, oltre a quelli elencati al punto precedente, ritiene rilevanti ai fini della capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus?

Survey specifico sul target di riferimento in ambito transfrontaliero.

- f. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati attuati strumenti e/o iniziative per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus (tra quelli citati nei due punti precedenti)?

- Sì
 No

- g. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

3.2 Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione

- a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati previsti sistemi di monitoraggio per valutare il raggiungimento degli obiettivi attesi dall'implementazione del progetto?

Sì
 No

- b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

Misurazione del gradimento dell'azione pilota sviluppata sul territorio da parte dell'utenza.

- c. Quali indicatori (quantitativi o qualitativi) sono stati individuati nel sistema di monitoraggio?

Misurazione del trend di acquisto in un arco temporale delimitato.

- d. Quali ulteriori indicatori o KPI (rispetto a quelli già previsti nel punto precedente) ritiene sarebbe stato interessante rilevare ai fini del monitoraggio e per quale motivo non sono stati considerati? (es. numero di operatori coinvolti, copertura geografica, domanda soddisfatta, titoli di viaggio venduti, coerenza con il cronoprogramma, ecc.).

Dati di vendita su un canale distribuito analogo, lanciato su altre zone del partenariato. Non è stato possibile implementare citata osservazione poiché nessun operatore ha effettuato un'analogia azione pilota.

3.3. "Osservatorio" per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione

- a. In che misura reputa rilevante la realizzazione di un osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione in essere con riferimento ai progetti pilota realizzati nell'ambito del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione				X	

- b. Quali indicatori ritiene maggiormente rilevanti ai fini dell'osservatorio? (es. tariffa media per viaggio, tariffa media per km, ripartizione modale dei viaggi, modalità di acquisto, ecc.)

Tariffa media per viaggio, dati di vendita parametrati sui dati dell'utenza numerica.

3.4 Raccomandazioni di Policy

- b. In che misura reputa rilevante definire policy dedicate, rispettivamente, alle modalità di Ticketing, fornitura di Servizi e sistemi di Tariffazione con riferimento ai seguenti ambiti? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Ambito	Modalità di Ticketing	Fornitura di Servizi	Sistemi di Tariffazione
Integrazione e multimodalità	5/5	3/5	5/5
Coinvolgimento della comunità locale	5/5	5/5	5/5
Innovazione e digitalizzazione	5/5	5/5	4/5
Sostenibilità e connessione	3/5	5/5	3/5
Inclusività e equità	4/5	5/5	5/5

- a. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alle modalità di ticketing (es. tipologia canali di vendita, ampliamento soggetti terzi abilitati alla vendita, titolo di viaggio elettronico, modalità di pagamento, calcolo della tariffa migliore, ecc.)? Elencare in ordine di importanza.

Best fare multipasseggero / accessibilità territoriale

- b. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alla fornitura del servizio (es. integrazione tra i trasporti e gli altri settori complementari, strumenti di informazione, convalida dei titoli di viaggio, calcolo della soluzione di viaggio migliore, ecc.)? Elencare in ordine di importanza.

Multimodalità / validazione immediate.

- c. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento agli strumenti e modalità di tariffazione (es. tariffe integrate tra operatori, molteplicità forme di abbonamento, scontistica, agevolazioni, ecc.)? Elencare in ordine di importanza.

Integrazione/promozioni su maggior utilizzo.

4. Strumenti tecnologici e altri strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

- a. Indicare eventuali ulteriori strumenti intrapresi per la capitalizzazione delle azioni pilota che non sono stati individuati nelle sezioni precedenti, facendo riferimento in particolare agli aspetti relativi all'implementazione degli strumenti tecnologici (es. tool di calcolo tariffario, architettura portale, ecc.) o ad altri strumenti adottati per i sistemi di tariffazione integrata (es. campagne di promozione, metodologie di profilazione della domanda, ecc.).

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

Geolocalizzazione di validatori per calcolare la tariffa di accesso/comunicazione multicanale.

- b. Ritieni che possa essere utile il ricorso a strumenti per la capitalizzazione delle azioni pilota ulteriori rispetto a quelle intraprese?

Focus group tra gli operatori coinvolti.

3.5. Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Var

3.5.1. Var Mobility

1. Anagrafica dell'azione pilota

Titolo dell'Azione Pilota	VAR MOBILITY
Soggetti attuatori	TPM Organismo di coordinamento in qualità di autorità di organizzazione della mobilità urbana
Area geografica di competenza	Dipartimento del VAR
Modalità di trasporto coinvolte	Tutte le reti urbane della regione (autobus, treni, battelli, ecc.)
Stato di realizzazione	

2. Descrizione dell'Azione Pilota

Fornire una descrizione delle principali finalità dell'Azione Pilota all'interno del progetto Mobimart Plus.

Sezione da compilare a cura del partner di progetto partendo da quanto riportato nel prodotto T3.2.1.

L'azione pilota mira a realizzare un sistema di trasporto pubblico unificato, creando un'unica bandiera per l'intera rete di trasporto pubblico del dipartimento del VAR, al fine di facilitare l'uso dei trasporti e offrire un servizio coerente su tutto il territorio, soprattutto per il settore turistico, attraverso l'uso di un'unica tessera di trasporto per tutte le modalità di trasporto - autobus, battelli e treni regionali.

L'obiettivo principale di questa azione è quello di elaborare un insieme di specifiche che permettano la creazione di un unico *hypervisor* per tutti i modi di trasporto, nonché di incoraggiare l'uso del trasporto pubblico per il settore turistico integrando tutte le reti di trasporto pubblico del dipartimento e proponendo un sistema di biglietteria che faciliti l'accesso e l'uso dei servizi di trasporto riducendo le barriere amministrative.

Un altro obiettivo comune all'azione pilota e al progetto Mobimart Plus è la digitalizzazione dei prodotti, che non solo migliorerà la qualità dei prodotti stessi ma ridurrà anche i costi e l'inquinamento associati all'emissione di biglietti cartacei, nonché l'introduzione di una nuova applicazione mobile o la creazione di un nuovo sito web per facilitare l'acquisto dei biglietti.

3. Strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

Si chiede gentilmente di compilare le seguenti sezioni relative ai principali strumenti individuati per la capitalizzazione delle principali risultanze emerse dai progetti pilota. In particolare, si chiede di fornire una breve descrizione negli appositi spazi e di fornire un giudizio in merito alla rilevanza ed efficacia di tali strumenti.

3.1. Modelli per la realizzazione di accordi/strumenti

h. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati realizzati accordi per la realizzazione di soluzioni integrate di trasporto/tariffazione?

- Sì
 No

i. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

j. In che misura ritiene che i seguenti accordi possano rivelarsi efficaci per la realizzazione di sistemi integrati di trasporto transfrontaliero? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Accordi di partenariato tra aziende di trasporto					
Sistemi di governance sovregionale per il trasporto integrato					
Convenzioni tra enti pubblici e operatori pubblici e privati fornitori di servizi (di trasporto, turistici, bancari, ecc.)					

k. In che misura ritiene che i seguenti strumenti possano rivelarsi efficaci per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Tavoli Permanenti Regionali/ Interregionali					
Focus Group					
Sensibilizzazione della popolazione					
Workshop					
Seminari e conferenze					

l. Quali ulteriori strumenti, oltre a quelli elencati al punto precedente, ritiene rilevanti ai fini della capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus?

- m. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati attuati strumenti e/o iniziative per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus (tra quelli citati nei due punti precedenti)?

Sì
 No

- n. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

3.2 Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione

- e. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati previsti sistemi di monitoraggio per valutare il raggiungimento degli obiettivi attesi dall'implementazione del progetto?

Sì
 No

- f. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

- g. Quali indicatori (quantitativi o qualitativi) sono stati individuati nel sistema di monitoraggio?

- h. Quali ulteriori indicatori o KPI (rispetto a quelli già previsti nel punto precedente) ritiene sarebbe stato interessante rilevare ai fini del monitoraggio e per quale motivo non sono stati considerati? (es. numero di operatori coinvolti, copertura geografica, domanda soddisfatta, titoli di viaggio venduti, coerenza con il cronoprogramma, ecc.).

3.3 "Osservatorio" per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione

- c. In che misura reputa rilevante la realizzazione di un osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione in essere con riferimento ai progetti pilota realizzati nell'ambito del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione					

- d. Quali indicatori ritieni maggiormente rilevanti ai fini dell'osservatorio? (es. *tariffa media per viaggio, tariffa media per km, ripartizione modale dei viaggi, modalità di acquisto, ecc.*)

3.4 Raccomandazioni di Policy

- c. In che misura reputa rilevante definire policy dedicate, rispettivamente, alle modalità di Ticketing, fornitura di Servizi e sistemi di Tariffazione con riferimento ai seguenti ambiti? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Ambito	Modalità di Ticketing	Fornitura di Servizi	Sistemi di Tariffazione
Integrazione e multimodalità	/5	/5	/5
Coinvolgimento della comunità locale	/5	/5	/5
Innovazione e digitalizzazione	/5	/5	/5
Sostenibilità e connessione	/5	/5	/5
Inclusività e equità	/5	/5	/5

- e. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alle modalità di ticketing (es. *tipologia canali di vendita, ampliamento soggetti terzi abilitati alla vendita, titolo di viaggio elettronico, modalità di pagamento, calcolo della tariffa migliore, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

- f. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alla fornitura del servizio (es. *integrazione tra i trasporti e gli altri settori complementari, strumenti di informazione, convalida dei titoli di viaggio, calcolo della soluzione di viaggio migliore, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

- g. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento agli strumenti e modalità di tariffazione (es. *tariffe integrate tra operatori, molteplicità forme di abbonamento, scontistica, agevolazioni, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

4. Strumenti tecnologici e altri strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

- c. Indicare eventuali ulteriori strumenti intrapresi per la capitalizzazione delle azioni pilota che non sono stati individuati nelle sezioni precedenti, facendo riferimento in particolare agli aspetti relativi all'implementazione degli strumenti tecnologici (es. *tool di calcolo tariffario, architettura portale, ecc.*) o ad altri strumenti adottati per i sistemi di tariffazione integrata (es. *campagne di promozione, metodologie di profilazione della domanda, ecc.*).

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

- d. Ritiene che possa essere utile il ricorso a strumenti per la capitalizzazione delle azioni pilota ulteriori rispetto a quelle intraprese?

3.6. Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur

3.6.1. Creazione e promozione di una landing page "Trasporto in Costa Azzurra"

1. Anagrafica dell'azione pilota

Titolo dell'Azione Pilota	Creazione e promozione di una landing page "Trasporto in Costa Azzurra".
Soggetti attuatori	CCI NICE COTE D'AZUR
Area geografica di competenza	Alpi Marittime
Modalità di trasporto coinvolte	Trasporto pubblico e servizi di mobilità convenzionati (car-sharing, biciclette, scooter, scooter self-service, ecc.)
Stato di realizzazione	Creazione completata - Principali campagne promozionali realizzate. Ultima campagna promozionale in corso (webmarketing).

2. Descrizione dell'Azione Pilota

Fornire una descrizione delle principali finalità dell'Azione Pilota all'interno del progetto Mobimart Plus.

Sezione da compilare a cura del partner di progetto partendo da quanto riportato nel prodotto T3.2.1.

Creazione di una "landing page" di presentazione dell'offerta di mobilità, rivolta a visitatori e turisti (con particolare attenzione all'offerta di tariffe adatte a soggiorni brevi nelle Alpi Marittime) e realizzazione di azioni di comunicazione associate.

Il progetto pilota consolida in un'unica pagina le informazioni essenziali per fornire ai turisti, che non conoscono l'organizzazione "istituzionale" degli attori della mobilità nel dipartimento, informazioni sintetiche, in 3 lingue (francese, italiano e inglese), sui titoli di trasporto e sulle offerte di mobilità che rispondono alle loro esigenze di mobilità per un viaggio o un breve soggiorno.

Oltre alla creazione della landing page, il progetto pilota prevede iniziative di comunicazione per promuoverla, utilizzando volantini, manifesti, video, campagne di street marketing e web marketing.

Link alla pagina di destinazione: www.french-riviera-transport.com

3. Strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

Si chiede gentilmente di compilare le seguenti sezioni relative ai principali strumenti individuati per la capitalizzazione delle principali risultanze emerse dai progetti pilota. In particolare, si chiede di fornire una breve descrizione negli appositi spazi e di fornire un giudizio in merito alla rilevanza ed efficacia di tali strumenti.

3.1. Modelli per la realizzazione di accordi/strumenti

- a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati realizzati accordi per la realizzazione di soluzioni integrate di trasporto/tariffazione?

Sì
 No

- b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

La landing page è un servizio di informazione integrato per le Alpi Marittime.

Inoltre, il suo design rispetta

- ⇒ Scalabilità: la presentazione delle offerte di mobilità e delle relative tariffe è progettata per consentire l'aggiunta di nuovi servizi. In questo modo, l'ambito di applicazione può essere esteso per includere in particolare i viaggi transfrontalieri.
- ⇒ Riproducibilità: il modello della landing page e le sue caratteristiche tecniche possono essere utilizzate come modello per un'altra regione.

- c. In che misura ritiene che i seguenti accordi possano rivelarsi efficaci per la realizzazione di sistemi integrati di trasporto transfrontaliero? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Accordi di partenariato tra aziende di trasporto				X	
Sistemi di governance sovraregionale per il trasporto integrato		X			
Convenzioni tra enti pubblici e operatori pubblici e privati fornitori di servizi (di trasporto, turistici, bancari, ecc.)				X	

- d. In che misura ritiene che i seguenti strumenti possano rivelarsi efficaci per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Tavoli Permanenti Regionali/ Interregionali				X	
Focus Group			X		
Sensibilizzazione della popolazione		X			
Workshop			X		
Seminari e conferenze			X		

- e. Quali ulteriori strumenti, oltre a quelli elencati al punto precedente, ritiene rilevanti ai fini della capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus?

Una newsletter che presenta i risultati delle varie azioni pilota realizzate nell'ambito di Mobimart Plus

- f. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati attuati strumenti e/o iniziative per la capitalizzazione dei risultati del progetto Mobimart Plus (tra quelli citati nei due punti precedenti)?

- Sì
 No

g. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

È stato prodotto un video per promuovere la pagina di destinazione.

Link al video: <https://vimeo.com/836536230>

3.2 Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione

a. Nell'ambito del progetto pilota sviluppato dalla vostra organizzazione, sono stati previsti sistemi di monitoraggio per valutare il raggiungimento degli obiettivi attesi dall'implementazione del progetto?

Sì

No

b. Se sì, quali?

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

Il design della landing page incorpora uno strumento di analisi del traffico della pagina (Google Analytics).
La pagina include anche un sondaggio sulla soddisfazione.

Inoltre, entro la fine del progetto Mobimart Plus, la Camera di Commercio di Nizza Costa Azzurra redigerà un rapporto che comprenderà un'analisi di questi dati e un'analisi dei risultati delle campagne di promozione delle landing page.

c. Quali indicatori (quantitativi o qualitativi) sono stati individuati nel sistema di monitoraggio?

Google Analytics :

- Numero di utenti
- Numero di sessioni
- Durata della visita per sessione

Sondaggio di soddisfazione:

- Profilo (residenti o visitatori delle Alpi Marittime)
- Paese o regione di origine in Francia
- Fonte di conoscenza della pagina di destinazione
- Valutazione della navigazione (da 1 a 5 stelle)
- Valutazione della qualità delle informazioni (da 1 a 5 stelle)
- Informazioni trovate o meno
- Commenti/Aree di miglioramento suggerite.

Numero di siti web delle parti interessate con un link alla landing page.

d. Quali ulteriori indicatori o KPI (rispetto a quelli già previsti nel punto precedente) ritiene sarebbe stato interessante rilevare ai fini del monitoraggio e per quale motivo non sono stati considerati? (es. numero di operatori coinvolti, copertura geografica, domanda soddisfatta, titoli di viaggio venduti, coerenza con il cronoprogramma, ecc.).

3.3. “Osservatorio” per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione

- a. In che misura reputa rilevante la realizzazione di un osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione in essere con riferimento ai progetti pilota realizzati nell’ambito del progetto Mobimart Plus? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Punteggio	1	2	3	4	5
Osservatorio per il monitoraggio dei sistemi di tariffazione				X	

- b. Quali indicatori ritiene maggiormente rilevanti ai fini dell’osservatorio? (es. *tariffa media per viaggio, tariffa media per km, ripartizione modale dei viaggi, modalità di acquisto, ecc.*)

Geografia tariffaria (forfettaria, chilometrica, a livelli, zonale)
 Tariffa media per viaggio
 Tariffa media per chilometro
 Profili tariffari
 Fascia di prezzo
 Biglietti multimodali (biglietti, pass e abbonamenti)
 Supporti per il titolo
 Metodi di acquisto
 Numero di vendite per tipo di titolo
 Fatturato per tipo di sicurezza
 Numero di viaggi per tipo di biglietto

3.4 Raccomandazioni di Policy

- a. In che misura reputa rilevante definire policy dedicate, rispettivamente, alle modalità di Ticketing, fornitura di Servizi e sistemi di Tariffazione con riferimento ai seguenti ambiti? (1=non rilevante; 5= estremamente rilevante)

Ambito	Modalità di Ticketing	Fornitura di Servizi	Sistemi di Tariffazione
Integrazione e multimodalità	5/5	5/5	5/5
Coinvolgimento della comunità locale	4/5	4/5	4/5
Innovazione e digitalizzazione	5/5	5/5	5/5
Sostenibilità e connessione	5/5	5/5	5/5
Inclusività e equità	4/5	4/5	4/5

- b. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alle modalità di ticketing (es. *tipologia canali di vendita, ampliamento soggetti terzi abilitati alla vendita, titolo di viaggio elettronico, modalità di pagamento, calcolo della tariffa migliore, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

- Sviluppo di canali di vendita che integrino tutte le offerte degli operatori del trasporto pubblico e dei servizi di mobilità esistenti su scala dipartimentale/provinciale o addirittura transfrontaliera.
- Pagamento con carta bancaria a bordo dei mezzi pubblici.

c. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento alla fornitura del servizio (es. *integrazione tra i trasporti e gli altri settori complementari, strumenti di informazione, convalida dei titoli di viaggio, calcolo della soluzione di viaggio migliore, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

- Strumento web di informazione transfrontaliera che include il calcolo della migliore soluzione di viaggio e i link ai siti/applicazioni per gli acquisti pertinenti.
- Estensione del servizio a un'applicazione mobile.

d. Quali linee di policy reputa più rilevanti con riferimento agli strumenti e modalità di tariffazione (es. *tariffe integrate tra operatori, molteplicità forme di abbonamento, scontistica, agevolazioni, ecc.*)? Elencare in ordine di importanza

- Sviluppo di tariffe integrate tra le autorità organizzatrici della mobilità per il trasporto pubblico.
- Tariffe integrate con servizi complementari di mobilità (auto elettriche, scooter elettrici, biciclette e scooter self-service).

4. Strumenti tecnologici e altri strumenti di capitalizzazione per le azioni pilota

a. Indicare eventuali ulteriori strumenti intrapresi per la capitalizzazione delle azioni pilota che non sono stati individuati nelle sezioni precedenti, facendo riferimento in particolare agli aspetti relativi all'implementazione degli strumenti tecnologici (es. *tool di calcolo tariffario, architettura portale, ecc.*) o ad altri strumenti adottati per i sistemi di tariffazione integrata (es. *campagne di promozione, metodologie di profilazione della domanda, ecc.*).

Si prega di allegare eventuale documentazione a supporto o realizzata/in fase di realizzazione durante il progetto.

Il contenuto della campagna di comunicazione e i documenti di comunicazione/promozione prodotti saranno forniti come modello in un'appendice alla relazione finale che sarà prodotta entro la fine di settembre.

Volantino allegato.

b. Ritiene che possa essere utile il ricorso a strumenti per la capitalizzazione delle azioni pilota ulteriori rispetto a quelle intraprese?

Evento di promozione del progetto pilota, con la partecipazione delle autorità locali.

4. Strumenti di capitalizzazione

Nel presente capitolo si vogliono portare in evidenza gli strumenti di capitalizzazione di pertinenza di ciascuna azione pilota sviluppata dai partner del progetto Mobimart Plus. In alcuni casi si tratta di prodotti che hanno già completato l'iter di elaborazione e approvazione, e sono, pertanto, immediatamente disponibili per gli altri partner o per chi, più genericamente, necessita di affrontare tematiche simili a quelle dell'azione pilota di riferimento. In altri casi, invece, il prodotto di capitalizzazione identificato, come conseguenza diretta dello stato di avanzamento dell'azione pilota di appartenenza, non è alla data di stesura del presente report ancora a disposizione, ma si ritiene che, coerentemente con gli obiettivi generali del progetto Mobimart Plus e con quanto riportato nel documento T3.2.1 "Report sui risultati conseguiti tramite le azioni pilota", possa rappresentare un importante strumento al fine di favorire la replicabilità, totale o parziale, dell'azione pilota anche in altri contesti territoriali. La seguente sezione del documento è dunque da intendersi sia come supporto operativo per i soggetti che si avviano ad intraprendere progettualità affini a quelle illustrate all'interno del progetto Mobimart Plus, sia come un promemoria in fase di studio e implementazione per gli stessi partner.

I contenuti della Tabella 3 a seguire, che fanno sintesi di quanto riportato nel Capitolo 3 e nel documento T3.2.1 dai partner, sono stati delineati secondo le stesse linee essenziali individuate prima nel formulario e successivamente nel già citato questionario del Capitolo 3. Più nello specifico, quali strumenti di capitalizzazione sono stati identificati tre differenti tipologie di accordo, a seconda della natura dei partner contraenti, i sistemi di monitoraggio e altri strumenti, ad esempio quelli tecnologici, indispensabili per l'implementazione dell'azione.

Come evidente dalla Tabella 3, la casistica numericamente più frequente è quella facente riferimento agli accordi, senza grandi differenze numeriche in relazione alla tipologia di soggetto coinvolto, mentre solo due azioni sembrerebbero, allo stato attuale, aver ipotizzato dei sistemi di monitoraggio a tal punto avanzati che, una volta implementati, potranno essere capitalizzati anche all'interno di altre iniziative progettuali. Tutte le azioni pilota, ad eccezione dell'azione RL-Stu, che si ricorda essere uno studio sul collegamento ferroviario Ventimiglia Mentone, si ritiene presentino un interessante potenziale sul fronte degli strumenti tecnologici implementati per la loro realizzazione.

Partner	Azione Pilota	SEZ. 3.1 DEL QUESTIONARIO			SEZ. 3.2	SEZ. 3.5
		Accordi tra aziende	Convenzione Enti Pubblici - Operatori	Promozione sistemi di governance	Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione	Strumenti tecnologici e altri strumenti
Regione Liguria	RL-Go	Protocollo per la condivisione dei dati GTFS tra aziende e Regione Liguria all'interno dei contratti di servizio	Protocollo per la modellazione delle strutture tariffarie secondo gli standard (de facto / de jure)			Architettura Travel Planner: - per modellazione spazio-temporale delle differenti strutture tariffarie - come strumento di calcolo delle tariffe intermodali/intra-aziendali - per lo sviluppo di una piattaforma regionale MaaS



Partner	Azione Pilota	SEZ. 3.1 DEL QUESTIONARIO			SEZ. 3.2	SEZ. 3.5
		Accordi tra aziende	Convenzione Enti Pubblici - Operatori	Promozione sistemi di governance	Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione	Strumenti tecnologici e altri strumenti
Regione Liguria	RL-Stu	Accordi e convenzioni alla base dell'organizzazione del servizio ferroviario transfrontaliero	Accordi e convenzioni alla base dell'organizzazione del servizio ferroviario transfrontaliero	Accordi e convenzioni alla base dell'organizzazione del servizio ferroviario transfrontaliero		
			Sistema tariffario applicato nel collegamento ferroviario Italia - Francia			
Regione Sardegna	RAS-Est	Ipotesi schema di protocollo tra aziende transfrontaliere	Protocollo d'Intesa RAS e aziende tpl per la tariffazione integrata nell'area di Sassari	Ipotesi criteri di clearing per l'estensione del servizio	Procedura di registrazione/profilazione utenza	Procedura di acquisto del titolo di viaggio tramite App
			Ipotesi di Protocollo per l'estensione del servizio			
Regione Toscana	RT-Lu	Schema di integrazione tariffaria Trenitalia - People mover	Modello di "accordo di riservatezza" bilaterale (NDA - Non Disclosure Agreement) tra Ente garante (Provincia) e operatore tpl	Accordo di collaborazione con la Provincia di Lucca (Delibera n. 536 del 16/05/2022)	Metodologia di caratterizzazione dell'utenza turistica	Architettura del sistema integrato per l'utenza (informazione / pianificazione, selezione TdV, validazione TdV, convalida TdV, clearing)
		Accordi commerciali e finanziari di partnership tra i vari attori coinvolti (es. Tpl-bike sharing)	Accordo per la garanzia del mantenimento di adeguati livelli di performance del sistema locale implementato da ciascuno degli attori coinvolti nell'intero sistema di bigliettazione integrata	Sistema di Governance (definizione e gestione degli accordi bilaterali tra attori/stakeholder)		
		Accordi commerciali e finanziari di partnership per la condivisione delle informazioni	Ipotesi piano tariffario integrato			
Regione Toscana	RT-AmbSi			Accordo di collaborazione con la Provincia di Livorno (Delibera n. 535 del 16/05/2022)		Architettura ambiente di simulazione
Regione Toscana	Rt-TraPla			Accordo di collaborazione con la Provincia di Livorno (Delibera n. 535 del 16/05/2022)		Architettura del tool di calcolo del travel planner



Partner	Azione Pilota	SEZ. 3.1 DEL QUESTIONARIO			SEZ. 3.2	SEZ. 3.5
		Accordi tra aziende	Convenzione Enti Pubblici - Operatori	Promozione sistemi di governance	Sistemi di monitoraggio in fase di attuazione	Strumenti tecnologici e altri strumenti
Comune di Genova	CG-ILA	Accordi commerciali con gli istituti bancari				Architettura sistema di calcolo tariffario
						Architettura sistema multipasseggero su unica carta
CCI VAR	VAR-Mob					Architettura sistema hypervisor
CCI NCA	NCA-Land					Architettura Landing page
						Campagna di promozione e comunicazione della Landing page

Tabella 3 - Azioni Pilota del progetto Mobimart Plus e relativi strumenti di capitalizzazione (attualmente disponibili e potenzialmente disponibili al completamento dell'Azione Pilota di riferimento)

5. Sitografia

Agenzia per la Coesione Territoriale, Piano di Capitalizzazione nazionale dei risultati dei programmi INTERREG, 2022.

(https://www.agenziacoesione.gov.it/wp-content/uploads/2022/04/Piano_di_capitalizzazione_nazionale_Interreg.pdf)

Alpine Space, La capitalizzazione dei risultati e l'impatto sulle politiche, 2011.

(<http://coopterritoriale.regione.veneto.it/Alpine-Space/wp-content/uploads/2011/11/Guida-SpazioAlpino.pdf>)

Buone pratiche di capitalizzazione nei programmi INTERREG MED, ENI CBC MED E INTERREG ADRION una prospettiva inter-programma da parte dei beneficiari italiani, Punto di contatto nazionale INTERREG MED, 2021.

(https://progeu.regione.emilia-romagna.it/it/medncpitalia/doc/capitalizzazione_med_encicbcmed_adrion_it.pdf)

Capitalizzazione dei risultati del Programma Spazio Alpino 2014-2020 e prospettive della nuova programmazione post 2020, Polis Lombardia, 2021.

(https://www.polis.lombardia.it/wps/wcm/connect_AlpineSpace20-21_Rep_Finale)

Manuale per l'attività di capitalizzazione, Regione Toscana, 2014.

(<https://www.regione.toscana.it/-/por-fse-2014-2020-normativa-regionale>)