

NOI A.G. / S.p.A.
Roberto Cavaliere
r.cavaliere@noi.bz.it
T +39 0471 066 676

Bolzano, 30. Oktober 2020

Consultazione preliminare di mercato e contestuale richiesta di preventivo

Progetto e CUP: *D39G18000040002- MENTOR – INTERREG ITALIA-SVIZZERA*

Spett. Le fornitore,

La **NOI SpA** intende instaurare una consultazione preliminare di mercato ai sensi dell'art. 20 della LP n. 16/2015 e dell'art. 40 della Direttiva 2014/24/CE per l'implementazione di una piattaforma di car pooling per il progetto in oggetto e secondo i requisiti indicati più dettagliatamente nell'allegato.

La **NOI SpA** invita tutti gli operatori economici interessati a partecipare mediante la compilazione di una manifestazione di interesse, **anche in forma di preventivo/offerta**, relativamente ai servizi e ai requisiti descritti nell'allegato.

TERMINE DI CONSEGNA OFFERTA (18.11.2020):

L'offerta è da trasmettere esclusivamente via mail all'indirizzo r.cavaliere@noi.bz.it

ALLEGATO: Dettagli dell'indagine di mercato

1. Il progetto MENTOR	2
2. Il servizio di car pooling	3
3. Integrazione con l'Open Data Hub	6
4. Lista delle attività richieste	7
5. Vincoli e condizioni	7
6. Tempistiche e modalità di realizzazione	7
7. Contenuti dell'offerta	7
8. Modalità di valutazione dell'offerta	8
9. Modalità di fatturazione	9

1. Il progetto MENTOR

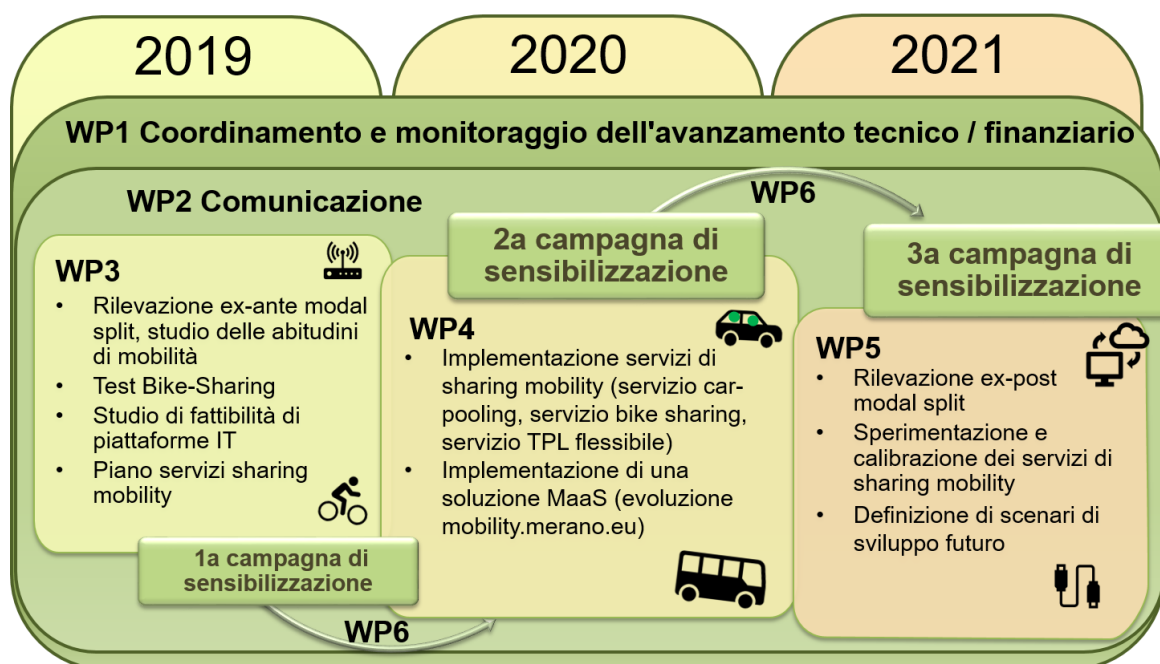
Il progetto MENTOR è un progetto finanziato dal programma **Interreg-V-A Italia-Svizzera**, coordinato dal **Comune di Merano** e realizzato in collaborazione con il **NOI Techpark, SASA** il **Comune di Brig-Glis** nel **Canton Vallese** e **Postauto**.

L'obiettivo del progetto è quello di dimostrare nei due Comuni pilota, rappresentativi dell'ambiente alpino, un concetto di "**Mobility-as-a-Service**" (MaaS). Il MaaS è ad oggi uno dei principali driver nell'innovazione tecnologica della mobilità e si basa sull'idea di poter contrastare l'utilizzo dell'auto privata con pacchetti di servizi di mobilità sostenibile integrati tra loro, che l'utente può facilmente usufruire, prenotare e pagare.

La dimostrazione viene realizzata su tre assi di intervento:

- **Sperimentazione di nuovi servizi di mobilità**, pensati per essere integrati dell'offerta di trasporto pubblico locale (TPL), che nella visione dei partner di progetto deve essere la struttura portante di un ecosistema MaaS. Nello specifico verranno sperimentati questi servizi:
 - **Merano**: servizio di **car pooling**, servizio di **bike sharing**, servizio di **trasporto a chiamata**
 - **Brig-Glis**: servizio di **trasporto a chiamata**
- **Sperimentazione di strumenti MaaS**, finalizzati a rendere particolarmente semplice l'accesso a questi servizi il più semplice possibile:
 - **Merano**: evoluzione del portale sperimentale **mobility.meran.eu**. In particolare s'intende sviluppare una funzionalità di **routing inter-modale real-time**, così che le persone possano avere per ogni spostamento da A a B una valida opzione di spostamento.
 - **Brig-Glis**: s'intende sperimentare un'evoluzione dell'app MaaS che Postauto sta già implementando.
- **Dimostrazione di servizi di mobilità a guida automatizzata**, finalizzati a creare una predisposizione da parte dei viaggiatori locali all'utilizzo di questa nuova generazione di veicoli. A fine 2019 sono state condotte delle attività dimostrative con piccoli shuttle a guida autonoma su percorsi predefiniti e chiusi al traffico, sia a Merano che a Brig-Glis.

Il progetto è partito a dicembre 2018 con durata attesa di 3 anni. Uno sguardo d'insieme delle attività progettuali è riassunto nella seguente grafica.



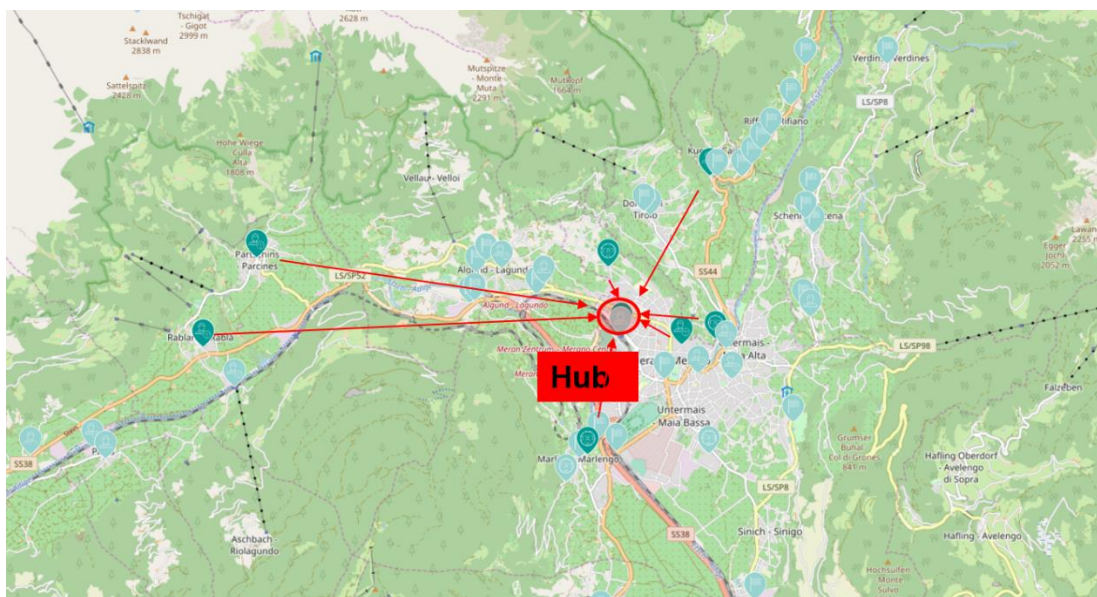
2. Il servizio di car pooling

Il servizio sperimentale attuale

Uno dei nuovi servizi di trasporto che s'intende sperimentare in un ecosistema MaaS nell'ambito del progetto MENTOR è un servizio di **car pooling**, pensato per integrare in maniera efficiente l'offerta "portante" del **trasporto pubblico locale** già presente. Un primo servizio è stato lanciato a settembre 2019 dalla Comunità Comprensoriale del Burgraviato, ed è accessibile al portale <http://carpooling.bz.it/>. La piattaforma tecnologica è stata realizzata dalla società **Innovie**, in collaborazione con il **NOI Techpark**.

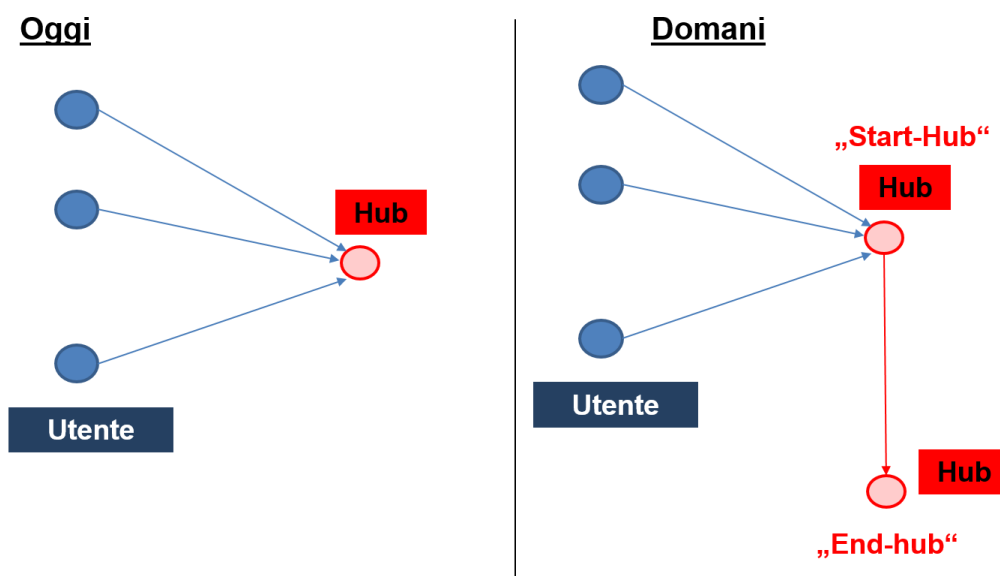
La piattaforma agevola il contatto tra le persone che cercano un passaggio e quelle che le offrono. In questo senso, gli utenti interessati possono registrarsi al servizio e qualificarsi come "**autisti**" (nel caso in cui siano disponibili a mettere a disposizione un proprio mezzo), "**passengeri**" (nel caso in cui abbiano bisogno di un passaggio), o **entrambi**. Per facilitare l'incontro tra domanda ed offerta, sono previsti una serie di destinazioni predefinite ("**hubs**"). Questi "hubs" sono gestiti centralmente dal gestore del servizio, ossia dalla Comunità Comprensoriale del Burgraviato, e possono essere facilmente inseriti / cancellati in base alle esigenze. In fase di registrazione, ciascun utente può classificarsi come "pendolare" od "utente occasionale", nel caso in cui la richiesta / offerta di viaggio è periodica o meno. In ogni caso comunque ciascun utente registrato può modificare la propria esigenza di viaggio. La piattaforma agevola il contatto di due utenti interessati attraverso un processo di invio sicuro dei recapiti personali. All'utente che riceve una richiesta spetta il compito di contattare l'altro utente. La gestione dei rimborsi spesa viene effettuata autonomamente dagli utenti: nonostante la piattaforma preveda un meccanismo per il suggerimento automatico di come dividere le spese di viaggio tra gli

utenti, esso è stato per il momento disabilitato. La piattaforma integra infine un meccanismo di rating degli utenti, basato sul giudizio di altri utenti che hanno effettuato uno spostamento condiviso, e di un calcolo automatico di metriche sintetiche per la valutazione dell’impatto del servizio (es. chilometri percorsi in car pooling, emissioni di CO₂ risparmiate, ecc.).



Il servizio sperimentale futuro

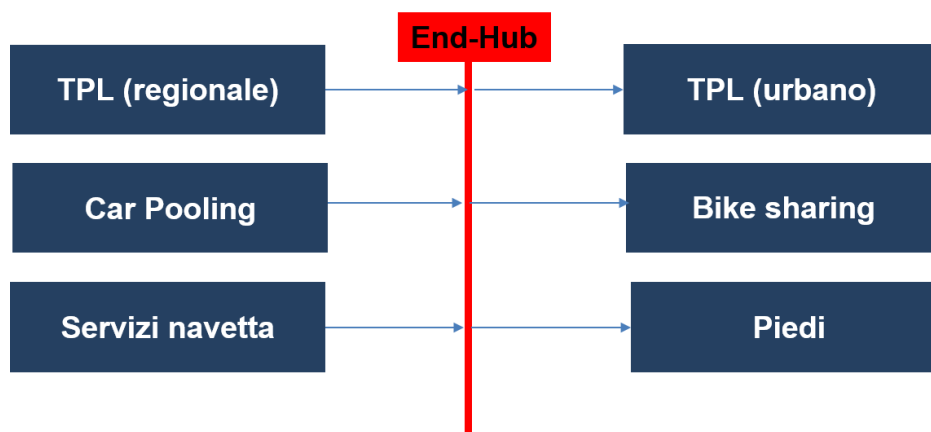
A valle delle prime evidenze sperimentali ottenute, ed in funzione delle proposte di integrazione a livello di offerta con gli altri servizi di mobilità che sono focus del progetto, l’obiettivo è di sviluppare questo servizio sperimentale come segue, pur mantenendo le funzionalità base sopra descritte che devono essere mantenute anche dal nuovo sistema. La modifica principale riguarda in particolare il concetto di “hub”, riassunta nella seguente grafica:



Sostanzialmente, ciascun utente deve scegliere una **coppia di hub**, e non soltanto un hub di destinazione. Lo spostamento dell'utente dalla propria origine al hub di partenza ("Start-Hub") deve essere effettuato con un altro mezzo di trasporto (es. piedi, bici, auto privata). Questo cambio di accezione vuole rispondere in particolare alle esigenze di mobilità di persone che partono da altri centri popolosi (es. Bolzano), che rende complicata la formazione di flotte. Disporre di un punto di "raccolta" ad es. subito fuori città risolverebbe questo problema.

Il posizionamento degli hubs deve rimanere una prerogativa del gestore, ed essere effettuabile come avviene oggi ad es. attraverso una dashboard web-based protetta da un sistema di autenticazione. I criteri di definizione degli hubs potrebbero essere i seguenti:

- **"Start-Hub"**: punti strategici fuori Merano, per raccogliere in maniera semplice il maggior numero di persone che vuole recarsi verso Merano o i suoi dintorni. Possono essere ad es. parcheggi gratuiti per la sosta lunga, utilizzabili soprattutto per coloro i quali devono forzatamente effettuare lo spostamento del primo miglio con l'auto privata. Una sorta di concetto di "Park & Ride", ma applicato al car pooling.
- **"End-Hubs"**: sono sostanzialmente delle destinazioni vere e proprie, se si trovano in un'area suburbana (es. il parcheggio di un'azienda ubicata nella zona industriale), oppure dei punti di scambio modale posti all'ingresso della città (parcheggi "park & ride"), così da favorire lo spostamento dell'ultimo miglio per arrivare in centro città con un mezzo di trasporto "cittadino" (es. autobus, bike sharing, piedi).



Un aspetto particolarmente importante della nuova formulazione del servizio riguarda il concetto di **disaccoppiare completamente il viaggio di andata da quello di ritorno**. Oggi questa funzionalità non è prevista dal sistema, ossia si presuppone che gli utenti abbiano un'esigenza di trasporto compatibile sia per l'andata e per il ritorno. La prima fase sperimentale ha evidenziato come questo aspetto rappresenti una delle barriere più significative per la generazione di "match" tra autisti e passeggeri. Con la nuova versione del servizio, ciascun utente deve essere in grado di organizzare separatamente il viaggio di andata e di ritorno, che quindi può essere condiviso (o meno) con altri utenti. Questo significa che ogni coppia di hub ("start-hub" ed "end-hub") sono da considerare come coppia ordinata (ossia la coppia (A,B) va gestita separatamente dalla coppia (B,A)).

La soluzione tecnologica

L'indagine di mercato copre specificatamente solo la soluzione tecnologica software per l'implementazione del servizio. La gestione spetta alla Comunità Comprensoriale, in collaborazione con il Comune di Merano. In particolare, si prevedono due componenti di sistema:

- un **sistema di back-end**
- un'**APP per l'utente**, con cui è possibile interagire con il servizio.

Viene anche richiesto il mantenimento di un'**interfaccia web-based responsive** alternativa all'APP, come attualmente implementato ed integrato nel portale <http://carpooling.bz.it/>. La soluzione tecnologica deve mantenere per quanto possibile la user experience attuale o eventualmente migliorarla dove ritenuto necessario, nel rispetto della linea di comunicazione del portale già sviluppato.. L'offerta deve includere una descrizione della user experience complessivamente proposta con la soluzione tecnologica implementata. Le seguenti funzionalità devono anche essere implementate

- implementazione del concetto di **"start-hub"** ed **"end-hub"**
- **disaccoppiamento** tra profilazione del **viaggio di andata** e del **viaggio di ritorno**
- integrazione di **notifiche in tempo reale**:
 - possibilità di **registrarsi ad una coppia ordinata di hub** al fine di **ricevere con logica "push" informazioni associate ad altri utenti** (ad es. un altro utente ha inserito a sistema una richiesta / offerta relativa a questa coppia di hub).
 - possibilità di **interagire con gli altri utenti registrati alla stessa coppia ordinata di hub via chat o strumento simile**, che può essere più o meno integrata nell'APP utente. Questo può consentire ad es. di gestire messaggi o avvisi quale ad es. un ritardo inatteso nell'arrivo all'hub di partenza.
- **conferma di un viaggio condiviso**: non più da parte dell'utente stesso, ma da parte degli altri utenti con cui si è condiviso un viaggio. La conferma di un viaggio condiviso deve poter essere associato ad un **meccanismo di gamification**, ossia poter essere premiato con un punteggio calcolato automaticamente ad es. rispetto al numero di chilometri effettuati in car pooling e al numero di persone trasportate. Questi punti devono poter essere utilizzabili dagli utenti per varie tipologie di benefit, definibili in maniera arbitraria da parte del gestore del servizio.
- **possibilità di creare gruppi "chiusi"**: in fase di registrazione, un utente può chiedere di iscriversi ad un gruppo "chiuso" (es. azienda, associazione sportiva, ecc.). In questo caso, va previsto un processo di approvazione di questa richiesta da parte di un moderatore predefinito a sistema, che può accettare o rifiutare queste richieste attraverso un'apposita applicazione. Un utente può comunque scegliere se essere visibile soltanto agli altri utenti del gruppo oppure a tutti gli altri utenti del sistema.

La capacità tecnica di poter realizzare tutte le funzionalità indicate non è considerata elemento di esclusione. L'offerente deve indicare quali funzionalità è possibile realizzare, con quali tempi e con quali costi.

3. Integrazione con l'Open Data Hub

Il sistema di back-end deve mettere a disposizione un API così da permettere un'integrazione con l'Open Data Hub del NOI, al fine di garantire che i dati del servizio siano integrati nei diversi canali informativi sperimentali previsti nel progetto. Per motivi di continuità, deve essere mantenuta ed ulteriormente sviluppata la struttura delle API attualmente implementate e disponibili ai seguenti end-point:

Utenti: <https://hub.flootta.com/bzbga/json/jUsers.json>

Hubs: <https://hub.flootta.com/bzbga/json/jServices.json>

In fase di registrazione di un utente, come attualmente previsto, va richiesta l'accettazione di un'informativa che indica le modalità di raccolta, gestione e distribuzione dei dati degli utenti, in conformità con regole vigenti sulla privacy (GDPR).

4. Lista delle attività richieste

Le attività oggetto di quest'indagine di mercato sono le seguenti:

- A. **Implementazione** della soluzione tecnologica richiesta per la gestione del servizio
- B. **Manutenzione e sviluppo continuo** dopo il lancio del servizio così rimodulato

5. Vincoli e condizioni

Non si esclude inoltre che durante la realizzazione della sperimentazione ci possano essere lievi modifiche nelle funzionalità richieste. L'impresa affidataria s'intende compensata per modifiche di carattere minore, che richiedono ad es. solo una veloce riconfigurazione dei parametri di sistema. Modifiche invece più impattanti che richiedono lavori di implementazioni non trascurabili potranno essere oggetto di incarichi aggiuntivi, previa valutazione preventiva dell'effort richiesto.

Qualora sia prevista la creazione di materiale soggetto a diritti di privativa, tra i quali il diritto d'autore, il diritto sui generis sui dati, i diritti connessi, incluso quello sulle mere fotografie, il design industriale, tutti i diritti di sfruttamento economico su quanto realizzato vengono attribuiti a NOI S.p.a. così come ai soggetti incaricati di gestire il servizio, tranne quelli espressamente esclusi in sede di offerta.

Qualora il materiale consista in dati, opere creative (disegni, opere letterarie, cinematografiche, dell'arte figurativa, fotografie), design industriale o altro materiale soggetto in tutto o in parte a diritti di privativa di cui terzi sono titolari, sarà consentito utilizzare tale materiale a condizione che esso sia licenziato sotto condizioni compatibili con la licenza sotto la quale tale materiale dovrà essere pubblicato, se indicata. Qualora non venga indicata alcuna licenza, il materiale dovrà essere soggetto a condizioni compatibili con la licenza Creative Commons CC0.

6. Tempistiche e modalità di realizzazione

Il piano delle milestones è il seguente:

- **M0:** Kick-off del progetto (novembre 2020)
- **M1:** Definizione di tutti i dettagli implementativi (dicembre 2020):
- **M2:** Completamento dell'implementazione della soluzione tecnologica (aprile 2021)
- **M3:** Completamento delle attività di test e di prova (maggio 2021)
- **M4:** Lancio al pubblico del sistema (giugno 2021)
- **M5:** Conclusione della sperimentazione (novembre 2021)

7. Contenuti dell'offerta

Si richiede di fornire una candidatura organizzata come segue:

- **Curriculum Vitae**, sia del soggetto economico (es. azienda) che del team che si propone di svolgere il servizio. Verranno in particolare valutati i seguenti aspetti.
 - Solidità professionale (background di studi, esperienza lavorativa, profilo aziendale, ecc.)

- Esperienza nell'implementazione di soluzioni ICT per il car pooling / ride sharing / ride hailing, o simili sul tema "smart mobility"
- Eventuali referenze nell'implementazione di prodotti simili e lista di collaborazioni con partner tecnici / commerciali
- **Offerta tecnica**, che descriva come si propone di implementare la soluzione tecnologica richiesta in funzione dei requisiti funzionali e tecnici descritti. L'offerta tecnica deve chiarire cosa è già disponibile all'atto della presentazione dell'offerta e cosa deve essere implementato.
- **Offerta economica**, strutturata separatamente per singola attività, a corpo per l'attività di implementazione (possibilmente dettagliata per ciascuna funzionalità richiesta), e sulla base di un canone mensile per la parte di manutenzione e di sviluppo continuo, formulato per un'ipotesi di servizio di 6,12 o 24 mesi e/o un pacchetto di ore di sviluppo con relativo costo orario.

L'offerta nel suo complesso non deve superare 15 facciate di testo (DIN A4, indice ed altro escluso, redatto con le seguenti specifiche: grandezza font 11, bordo laterale a destra e sinistra 2,5 cm, interlinea semplice). Si possono utilizzare immagini, però deve essere ben evidente che il numero massimo di facciate non può essere superato.

In caso di subappalto di una parte delle attività, questo aspetto deve essere esplicitamente riportato e quantificato. Si chiede inoltre di indicare esplicitamente il nome del subappaltatore. Il subappalto non può superare il 30% del totale dell'importo totale indicato in offerta.

8. Modalità di valutazione dell'offerta

Le offerte verranno valutate con lo schema indicato nella tabella successiva.

Criteria	Punteggio
Offerta tecnica	70
Proposta e maturità della soluzione tecnologica	40
Referenze ed esperienza complessiva nell'ambito specifico di applicazione	30
Offerta economica	30

Il calcolo del punteggio in funzione dell'offerta economica fornita è il seguente:

$$C_i = \frac{O_{min}}{O_i}$$

$$PE_i = C_i * P_{max}$$

dove:

- O_{min} è l'importo dell'offerta economica migliore (ossia con il prezzo più basso)
- O_i è l'importo dell'offerta economica del fornitore i -esimo
- C_i è il coefficiente attribuito al fornitore i -esimo
- P_{max} è il punteggio massimo associato all'offerta economica (ossia 30 punti)
- PE_i è il punteggio associato all'offerta economica del fornitore i -esimo

Nello specifico verrà preso in considerazione il totale delle offerte economiche per le singole attività. Per quello che riguarda la realizzazione delle attività di manutenzione e sviluppo continuo verrà considerato come riferimento l'ipotesi di periodo di 6 mesi.

9. Modalità di fatturazione

È prevista una fattura al termine del raggiungimento delle milestones M0, M1, M2, M3 e M4 in base alla responsabilità nel raggiungimento degli obiettivi stabiliti, secondo questo schema:

Milestones	Importo fatturato
M0: Kick-off del progetto	20% dell'importo totale dell'incarico
M1: Definizione di tutti i dettagli implementativi	20% dell'importo totale dell'incarico
M2: Completamento dell'implementazione della soluzione tecnologica	40% dell'importo totale dell'incarico
M3: Completamento delle attività di test e di prova	20% dell'importo totale dell'incarico
M4: Lancio al pubblico del sistema	20% dell'importo totale dell'incarico
M5: Conclusione della sperimentazione	20% dell'importo totale dell'incarico

Il NOI Techpark è assoggettato al regime della fatturazione elettronica della scissione dei pagamenti (Split Payment).