

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

Bolzano, 14.01.2022

Preliminary market consultation and contextual request for quote

Project and CUP: D39G18000040002- MENTOR – INTERREG ITALY-SWITZERLAND

Dear supplier,

NOI SpA intends to initiate a preliminary market consultation pursuant to art. 20 of LP no. 16/2015 and art. 40 of Directive 2014/24/EC for preparation of a final video of the MENTOR project, as requested in the annex.

NOI SpA invites all interested economic operators to participate by filling in an expression of interest, **also in the form of a quote**, in relation to the products and requirements described in the Annex.

DEADLINE FOR THE DELIVERY OF THE QUOTE (26.01.2022):

The quote is to be sent exclusively by e-mail to r.cavaliere@noi.bz.it

Best regards
Roberto Cavaliere

ANNEX: Details of the preliminary market consultation

1. The MENTOR project	2
1. Video preparation request	3
2. Timing of implementation	3
3. Contents and evaluation of proposals / quotes	3
4. Invoicing procedures	4
5. Transfer of rights	4

1. The MENTOR project

The MENTOR project is a project financed by the **Interreg-V-A Italy-Switzerland** programme, coordinated by the Municipality of Merano and implemented in collaboration with **NOI Techpark**, **SASA**, the **Municipality of Brig-Glis** in the Canton of Valais and **Postauto**.

The aim of the project is to demonstrate a concept of "**Mobility-as-a-Service**" (MaaS) in the two pilot municipalities, which are representative of the Alpine environment. MaaS is currently one of the main drivers of technological innovation in mobility and is based on the idea of being able to combat the use of the private car with integrated packages of sustainable mobility services, which the user can easily use, book and pay.

The demonstration is carried out on three axes of intervention:

- **Pilot testing of new mobility services**, designed to be integrated with the public transport offer, which in the vision of the project partners must be the backbone of a MaaS ecosystem. Specifically, following services will be tested:
 - **Merano**: car pooling service, bike sharing service, on-demand service
 - **Brig-Glis**: on-demand transport service
- **Pilot testing of MaaS tools, aimed at making access to these services as simple as possible:**
 - **Merano**: evolution of the pilot application mobility.merano.eu. In particular, a real-time inter-modal routing function is under development, so that people can get a possibly sustainable travel option for each possible travel search from A to B.
- **Demonstration of automated mobility services**, aimed at creating a high acceptance by local travellers to use this new generation of vehicles. In particular, a first demonstration of small self-driving shuttles on predefined, traffic-free routes in Merano and Brig-Glis was carried out in 2019.

The project started in December 2019 with an expected duration of 3 years. More information on the MENTOR project is available at the following links: [\[1\]](#) [\[2\]](#).

1. Video preparation request

The project has come to an end and one of the expected dissemination outputs is the preparation of a short video (reference length one minute) that can shortly present the main relevant outputs produced. As a starting point, the contents to be communicated are summarized in the draft version of the final brochure (currently under finalization) which is attached to this market survey. The exact list of contents to be considered will be agreed with the supplier during the kick-off meeting. The offerer is free to suggest in his proposal the most suitable type of video (e.g. a "reportage", animations, etc.) to communicate these kind of outputs.

The video must comply with the corporate design defined by the Interreg Italy-Switzerland, which is available at the following [link](#). In particular, a claim at the end of the project presenting the project logo in the requested dimension has to be considered.

2. Timing of implementation

The video has to be produced by the end of **February 2022**.

3. Contents and evaluation of proposals / quotes

The quotes will be evaluated according to the criteria summarized in the table below.

Criteria	Points
1. Technical evaluation	70
1.1 Proposal of video type	35
1.2 References	35
2. Economical quote	30

As far as **criterion 1.1** is concerned, it is expected to receive a concrete concept on how the video will be prepared. It's shouldn't be a storyboard but give an understandable idea of what kind of outputs will be produced, also based on other previous video productions.

As far as **criterion 1.2** is concerned, it is expected to receive a list of relevant references in the production of videos and some basic references of the company and the employees that will be involved in the requested activity. Such references should refer to the period from 1.1.2018 onwards.

As far as the **economical quote** is concerned, it is expected to receive a price quotation for the service requested. The points are going to be assigned according to the following formulas:

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

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

where:

- O_i is the economical quote of the i -th proposal.

- O_{min} is the economical quote of the best quote (i.e. with the lowest price)
- C_i is the coefficient associated to the i -th proposal
- P_{max} is the maximum number of points related to the economical quote (i.e. 30 points)
- PE_i is the number of points associated to the i -th proposal.

The technical evaluation and economical quote shall be provided in a document that should not exceed 10 pages of documentation. Any collaboration with other companies and the presence of any subcontracts must be explicitly indicated.

4. Invoicing procedures

The invoicing of the activities concluded by the supplier will be sent to NOI S.p.A via electronic invoice only after the outputs produced have been successfully tested by NOI S.p.A. Before to proceed with the testing of the outputs, the supplier must provide to NOI S.p.A.:

- the entire documentation;
- if code development is planned, the code must be uploaded to the Git repository provided by NOI S.p.A;
- in the case of multimedia contents (e.g. photos, videos, illustrations, documents), the service provider has to upload it on specific platforms (e.g. Vimeo, Flickr, etc.) and provide the source files or open versions through appropriate file hosting services indicated by NOI S.p.A.

All invoices must include that the transaction is subject to the Split Payment discipline as mentioned in the art.17-ter del DPR 633/197 and must be issued exclusively in electronic format (Unique Office code: T04ZHR3).

5. Transfer of rights

Where the creation of material subject to proprietary rights, including copyrights, sui generis data rights, and related rights, including solely of photographs, industrial design, all rights of economic exploitation arising from achieved results are reserved to NOI S.p.A., excepting those expressly excluded when the order is placed.

Further, if the material includes a software development project, all source code from libraries or other modules used in the realisation of an assignment and belonging to a third party must be released under an Open Source license (open-source.org/ licenses) in a manner compatible with the scope of the "outbound" software license, without requirement for adaptation, addition, cancellation or requests for permission from third parties on the part of NOI S.p.A. In the absence of any expressly indicated license, the terms of the GPL v3 or AGPL v3 (depending on the project type) license shall apply. The use of material belonging to third parties must be expressly declared at the time of the quote, or be easily and immediately understandable from the description of the project. In the event that code is developed during the realisation of this assignment, NOI S.p.A. will initiate a Git repository on which the supplier must develop and publish the source code.

If the material consists of data, creative works (drawings, literary works, cinematographic works, figurative art, photographs), industrial design or other material which are subject in whole or in part to the proprietary rights of a third party, the use of such material is permitted provided it is licensed under conditions compatible with the license under which said material will be published, if indicated. If no license is indicated, the material will be subject to conditions compatible with the Creative Commons Zero (CC0) license.

Interreg

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

ITALIA SVIZZERA - ITALIE SUISSE - ITALIEN SCHWEIZ



UNIONE EUROPEA



MENTOR

La nuova mobilità di Merano

La visione, il progetto e i servizi
per una città più sostenibile

BIKE SHARING

CAR POOLING

BUS ON DEMAND

MOBILITY.MERAN.EU



Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

La visione

Il nuovo concetto di "mobilità come servizio"

Da sempre l'**auto privata** è il **simbolo della libertà di potersi muovere** in qualsiasi luogo e in qualsiasi momento. Nei contesti più urbanizzati, tuttavia, questo modello è entrato in crisi a causa delle esternalità negative che esso genera: con-

gestione, inquinamento, mancanza di spazi e molto altro. Ma è **possibile garantire la stessa libertà di movimento in un modo alternativo**, magari ad un costo inferiore? Il modello che si sta diffondendo nel mondo, e che promette di risolvere

questo dilemma, è quello della "**mobilità come servizio**". L'idea è di permettere alle persone, attraverso un'unica APP, di accedere su richiesta a diversi **servizi di trasporto integrati tra loro**, scegliendo di volta in volta quello più adatto.



Il progetto MENTOR

Una nuova mobilità anche per i piccoli centri alpini

La “**mobilità come servizio**” è un concetto che ha un alto potenziale di successo nelle aree più urbanizzate con una maggiore massa critica di utenti. Ma può funzionare anche nei piccoli centri alpini? E se sì, con che accorgimenti? Queste sono le domande a cui il **progetto MENTOR**, avviato a fine 2018, ha cercato di dare una risposta. Il concetto di “mobilità come servizio” **è stato testato nella pratica in due realtà alpine**: le città di **Merano** nella Provincia Autonoma di Bolzano (Italia) e di **Brig-Glis** nel Canton Vallese (Svizzera).

PARTNER DI PROGETTO

Comune di Merano, SASA, NOI Techpark, Comune di Brig-Glis, Postauto.

DURATA DEL PROGETTO

29.11.2018 – 28.11.2021

BUDGET DI PROGETTO

Euro 1.164.102,75 e CHF 320.000,00 finanziati al 100% dal programma Interreg Italia-Svizzera.

Perché l'applicazione del concetto di “mobilità come servizio” sia possibile il requisito essenziale, oltre all'aspetto digitale, è la presenza di un insieme di servizi di mobilità fortemente integrati attorno all'offerta di trasporto pubblico, asse portante del sistema. Servizi in grado di soddisfare, in qualunque luogo e momento, diverse esigenze di spostamento degli utenti. Per questo motivo, le sperimentazioni del progetto MENTOR si sono concentrate principalmente nel testare le potenzialità legate a nuove tipologie di servizi fortemente integrati con il trasporto pubblico.

I servizi di mobilità che abbiamo attivato



BIKE SHARING
(Comune di Merano)
Noleggio gratuito di bici a pedalata tradizionale



CAR POOLING
(Comune di Merano)
Condivisione di un'auto tra persone che percorrono lo stesso tragitto



BUS ON DEMAND
(Comune di Merano, Comune di Brig-Glis)
Autobus a chiamata, disponibile in zone e fasce della giornata poco servite dal trasporto pubblico

Bike sharing

Il bike sharing è un sistema basato sulla condivisione di bici. Oggi, grazie alla digitalizzazione e all'uso di bici elettriche, è possibile offrirlo con nuove modalità. A Merano, da settembre 2019, la formula del bike sharing è stata testata principalmente per collegare il centro della città con le due stazioni dei treni, un servizio che verrà mantenuto anche dopo la fine del progetto.

LE CARATTERISTICHE PIÙ IMPORTANTI DEL SERVIZIO



SERVIZIO **GRATUITO** E COMPLETAMENTE **AUTOMATIZZATO**



OLTRE 60 BICICLETTE A PEDALATA TRADIZIONALE



PRENOTAZIONE E APERTURA / CHIUSURA DELLE BICI VIA **APP MOQO** E **LUCCHETTO "INTELLIGENTE"**



MODELLO IBRIDO TRA QUELLO TRADIZIONALE "STATION-BASED" E QUELLO "FREE-FLOATING" DIFFUSO NELLE GRANDI CITTÀ (POSSIBILITÀ DI CONSEGNA / RITIRO IN UN PUNTO QUALSIASI)

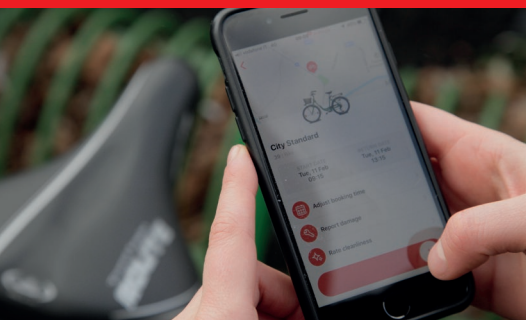


CONSEGNA / RITIRO PRESSO DIVERSE STAZIONI VIRTUALI, TRA CUI STAZIONE CENTRALE, STAZIONE MAIA BASSA, PIAZZA DEL GRANO, PIAZZA DELLA RENA, OSPEDALE. LE STAZIONI SONO DELIMITATE DA APPOSITA SEGNALETICA ORIZZONTALE VERDE, CON RASTRELLIERE E PANNELLI INFORMATIVI

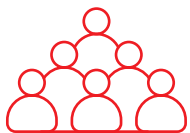


FUNZIONALITÀ "ONE-WAY" (UNA BICI PUÒ ESSERE PRESA IN UNA STAZIONE E RESTITUITA IN UN'ALTRA), PROPOSTA AL FINE DI INCENTIVARE GLI SPOSTAMENTI IN CITTÀ DI CHI USA IL TRENO

Per tutte le informazioni sul servizio: <https://www.comune.merano.bz.it/it/Bikesharing>



I RISULTATI PIÙ SIGNIFICATIVI



NUMERO
DI UTENTI ISCRITTI

XXX



NUMERO
DI UTILIZZI

XXX



DURATA MEDIA
DI UTILIZZO

XXX



DISTANZA MEDIA
DI UTILIZZO

XXX

La sperimentazione ha dimostrato come anche in un piccolo Comune alpino, con un buon tasso di mobilità ciclabile, un servizio di bike sharing può avere ragione di esistere. Tuttavia deve saper rispondere a

esigenze di mobilità molto specifiche (ad es. collegare il centro città alla stazione dei treni), ed essere strettamente complementare al trasporto pubblico. Uno sviluppo futuro – sfida interessante – potrebbe

essere quello di promuovere il servizio nelle zone più periferiche della città (o persino in Comuni limitrofi), avvalendosi di bici elettriche per rendere agevoli anche gli spostamenti più lunghi.



Car pooling

Il car pooling è un sistema di condivisione dell'auto privata tra persone che percorrono lo stesso tragitto. Una risposta formidabile per contrastare l'utilizzo individuale dell'auto, ma molto complessa da proporre in maniera vincente. In collaborazione con l'azienda Ummadum, è stata sviluppata e lanciata una soluzione non solo tecnologicamente all'avanguardia, ma anche volta a promuovere il commercio locale attraverso un sistema di incentivi.

LE CARATTERISTICHE PIÙ IMPORTANTI DEL SERVIZIO



L'**APP UMMADUM** AGEVOLA IL CONTATTO TRA LE PERSONE CHE CERCANO UN PASSAGGIO E QUELLE CHE LO OFFRONO, NONCHÈ TRA UTENTI E REALTÀ INTERESSATE A PROMUOVERE IL CAR POOLING



AZIENDE, ORGANIZZAZIONI, ENTI E ASSOCIAZIONI POSSONO INCENTIVARE IL CAR POOLING CREANDO LA LORO **COMMUNITY DI UTENTI**, A CUI OFFRIRE PACCHETTI DI PUNTI DI MOBILITÀ



GLI UTENTI HANNO LA POSSIBILITÀ DI ADERIRE A PIÙ COMMUNITY, ACCEDENDO A VANTAGGI E AMPLIANDO IL LORO BACINO DI **CONTATTI AFFIDABILI**



FACENDO CAR POOLING, CONDUCENTE E PASSEGGERO POSSONO CONVERTIRE UNA PARTE DEI PUNTI DI MOBILITÀ IN **PUNTI "SHOPPING"**



LA CONVERSIONE DEI PUNTI MOBILITÀ IN PUNTI SHOPPING DIPENDE DALLA **LUNGHEZZA DEL VIAGGIO**



I PUNTI SHOPPING OTTENUTI POSSONO ESSERE UTILIZZATI PER **EFFETTUARE DEGLI ACQUISTI** IN NEGOZI LOCALI CONVENZIONATI

Per tutte le informazioni sul servizio: <http://carpooling.bz.it>

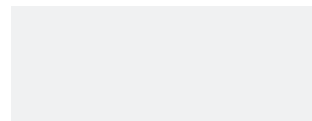
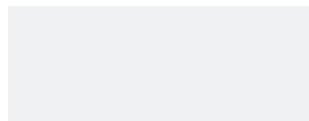
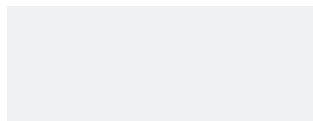
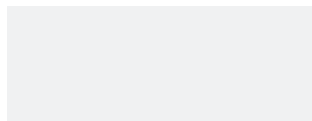
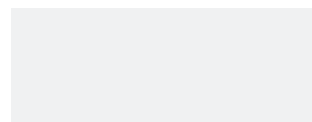
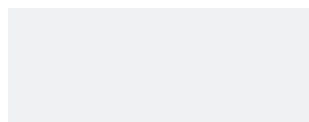
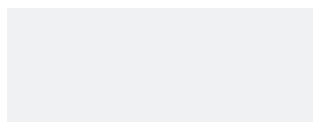
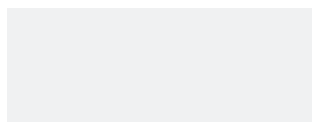


LA SPERIMENTAZIONE

Lo scoppio della pandemia da Covid-19 non ha permesso purtroppo di effettuare una sperimentazione completa del nuovo sistema, che di fatto ha potuto avviarsi soltanto

negli ultimi mesi del progetto. Il focus principale è stato la creazione dei presupposti per lo sviluppo di un ecosistema di aziende, organizzazioni ed enti disponibili a testare

il servizio con i propri collaboratori e di diversi negozi locali collegati. A fine progetto i soggetti coinvolti sono:



Nonostante le forti limitazioni causate dalla pandemia, il progetto ha registrato un forte interesse da parte delle aziende locali nel sperimentare, per il periodo post-Covid, soluzioni efficienti per promuovere

il car pooling. Questo ha creato ottimi presupposti affinché il servizio si possa mantenere ed estendere autonomamente anche in futuro. Una sfida importante sarà motivare gli utilizzatori del servizio che ad oggi

usano quasi esclusivamente l'auto privata a utilizzare in maggior misura il trasporto pubblico e altre forme di mobilità, anche e soprattutto combinando tra loro diversi servizi per effettuare uno spostamento.



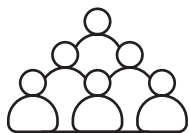
Bus on demand

I due Comuni pilota hanno sperimentato un servizio di trasporto on demand che si pone a metà tra un autobus e un taxi. L'obiettivo è stato quello di valutare le opportunità di integrare il servizio con il trasporto pubblico presente nelle aree a bassa domanda, sia nel tempo (ad es. durante l'orario serale) che nello spazio (ad es. nelle zone meno densamente popolate e servite).

LE CARATTERISTICHE PIÙ IMPORTANTI DEI SERVIZI

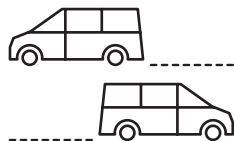
	MERANO	BRIG-GLIS
AREA SERVITA	MAIA BASSA – MAIA ALTA	
DURATA DELLA SPERIMENTAZIONE	01/06/2021 - 28/11/2021	
DISPONIBILITÀ DEL SERVIZIO	LUNEDÌ-VENERDÌ (8:00 - 12:00, 16:00 - 19:00) SABATO (8:00 - 12:00, 16:00 - 22:00)	
GRUPPO TARGET	UTENTI ANZIANI	
TIPOLOGIA DI SERVIZIO	STOP-TO-STOP (DOOR-TO-DOOR SOLO PER UTENTI IN CARROZZINA)	
FERMATE	FERMATE ESCLUSIVE ("PICK-UP" E "DROP-OFF") NELL'AREA SERVITA, FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO FUORI DALL'AREA SERVITA	
ORARI E PERCORSI	DEFINITI DINAMICAMENTE IN BASE ALLE RICHIESTE DEGLI UTENTI	
TIPOLOGIA DI VEICOLO	MINIBUS ELETTRICO A 7 POSTI	
TERMINE MASSIMO PER LA PRENOTABILITÀ	30 MINUTI PRIMA DELLA CORSA RICHIESTA	
STRUMENTI DI PRENOTAZIONE	APP, CALL CENTER	

I RISULTATI PIÙ SIGNIFICATIVI



NUMERO
DI UTENTI ISCRITTI

XXX | **XXX**
(Merano) | (Brig-Glis)



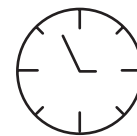
NUMERO DI CORSE
EFFETTUATE

XXX | **XXX**
(Merano) | (Brig-Glis)



NUMERO DI PASSEGGERI
TRASPORTATI

XXX | **XXX**
(Merano) | (Brig-Glis)



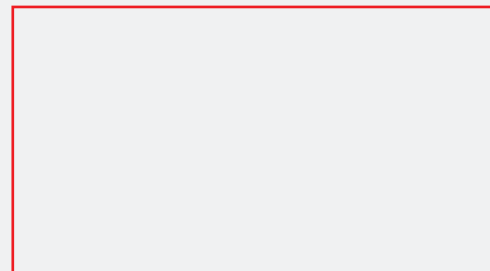
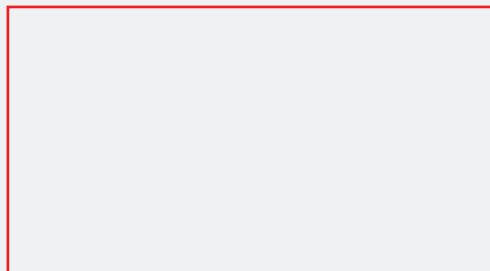
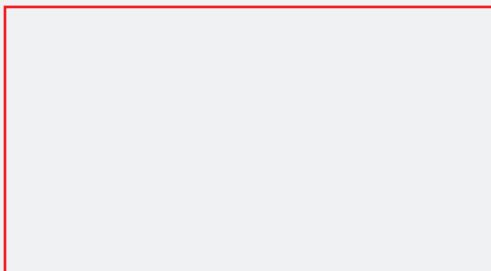
FASCIA ORARIA
MAGGIORMENTE UTILIZZATA

XXX | **XXX**
(Merano) | (Brig-Glis)

La sperimentazione ha confermato come anche in un contesto rurale alpino i nuovi servizi on demand rappresentino un'offerta integrativa essenziale al trasporto pubblico. Questi servizi si prestano a diverse

configurazioni, che spaziano da un classico servizio autobus a un moderno servizio taxi/navetta. Pertanto, sono necessarie nuove e più ampie sperimentazioni. L'obiettivo è ottenere la massima sostenibili-

tà operativa/economica, con mezzi che viaggiano sempre alla piena capacità, e ambientale, garantendo una minimizzazione delle corse a vuoto e dell'impatto generato su traffico e ambiente.



Bus on demand

Lo shuttle senza conducente

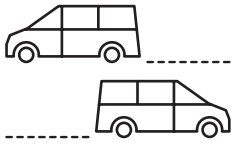
Lo sviluppo futuro dei servizi on demand sarà caratterizzato da una nuova tecnologia dirompente: gli shuttle a guida autonoma. Nell'ambito del progetto, sia a Brig-Glis che a Merano sono state organizzate delle sperimentazioni per avvicinare gli utenti a questa nuova tecnologia. A Merano l'esperimento è entrato nella storia: per la prima volta in Italia è stato testato su strade pubbliche un veicolo automatizzato e con accesso consentito alla collettività.

LE CARATTERISTICHE PIÙ IMPORTANTI DEI SERVIZI

	MERANO	BRIG-GLIS
DURATA DELLA SPERIMENTAZIONE	24/11/2019 - 01/12/2019	
MEZZO TESTATO	SHUTTLE ELETTRICO "NAVYA"	
PERCORSO	CENTRO STORICO, LUNGHEZZA CIRCA 350 METRI	
DISPONIBILITÀ DEL SERVIZIO	10:00 - 18:00 CIRCA	



I RISULTATI PIÙ SIGNIFICATIVI



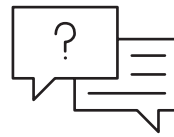
NUMERO DI CORSE
EFFETTUATE

XXX | **XXX**
(Merano) | (Brig-Glis)



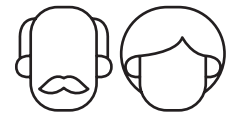
NUMERO DI PASSEGGERI
TRASPORTATI

XXX | **XXX**
(Merano) | (Brig-Glis)



NUMERO DI UTENTI
INTERVISTATI (A BORDO E NON)

XXX
(Merano)



PERCENTUALE DI OVER 50 CHE
HANNO TESTATO IL MEZZO

XXX
(Merano)

Le dimostrazioni hanno confermato la maturità tecnologica di questi veicoli, pronti ad essere utilizzati per offrire servizi di trasporto in contesti specifici e controllati. Tuttavia sono necessarie ulteriori sperimentazioni

per avanzare lo stato della tecnica e per meglio comprendere le diverse possibilità di utilizzo nei contesti rurali e montani tipici delle Alpi. Gli utenti sembrano già pronti a usufruire di questo tipo di veicoli, a patto

di essere coinvolti nei progetti sperimentali. Prima di testare il servizio, a Merano il 45% degli utenti ha dichiarato di avere un basso livello di fiducia nella tecnologia. Diffidenza scesa al 5% dopo averlo provato.



L'analisi

Le abitudini di spostamento degli utenti

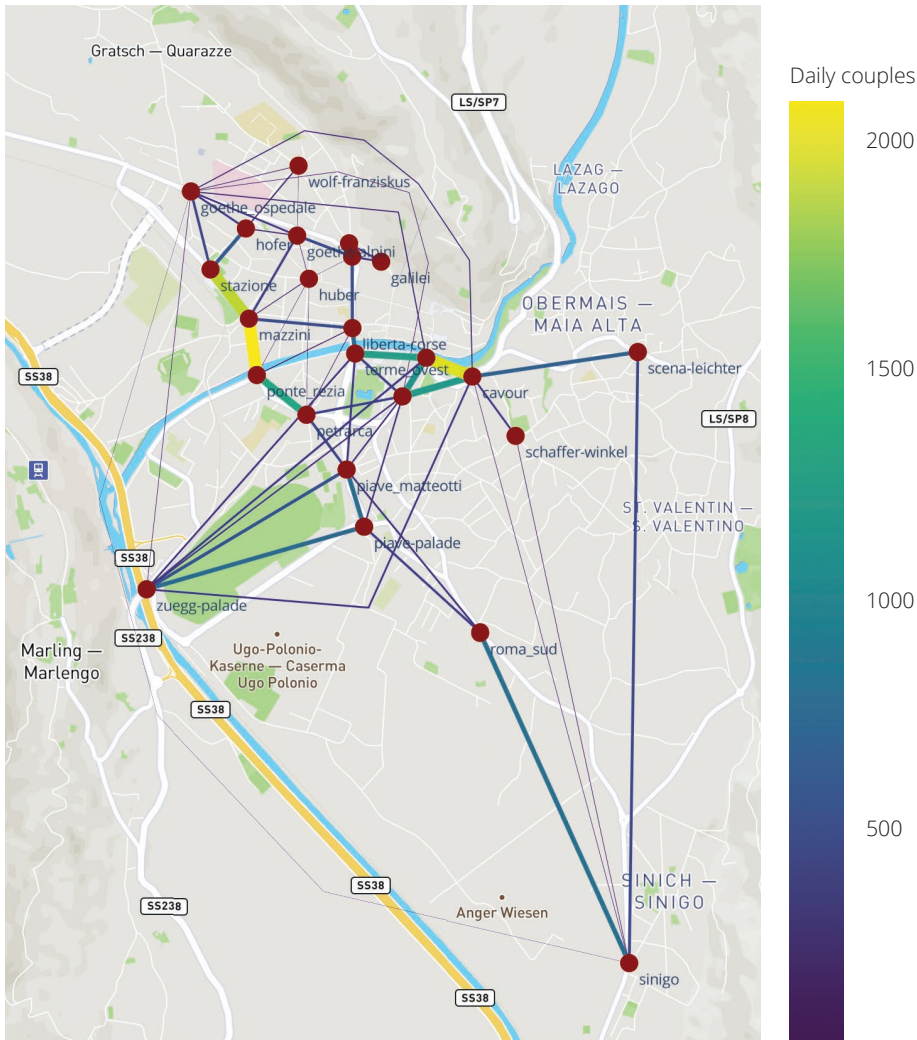
Per garantire l'affermazione del concetto di "mobilità come servizio", è necessario conoscere le abitudini di spostamento degli utenti e di conseguenza sviluppare un'offerta di servizi di mobilità integrati tra loro, in grado di rispondere alle diverse necessità. Per questo motivo a Merano sono state condotte, in collaborazione con l'istituto di ricerca Apollis, due indagini: la prima ad inizio progetto (2019) e la seconda alla fine, con l'ulteriore scopo di monitorare il cambio di percezione da parte degli utenti dopo aver proposto loro questi nuovi servizi di mobilità.

FATTI E RISULTATI PRINCIPALI OTTENUTI

	ANALISI EX-ANTE	ANALISI EX-POST
NR. DI PERSONE INTERVISTATE	1.753	
NR. DI SPOSTAMENTI AL GIORNO	3.2	
DURATA MEDIA DEGLI SPOSTAMENTI AL GIORNO	CIRCA IL 70% DEGLI INTERVISTATI: MENO DI 30 MINUTI	
LUNGHEZZA MEDIA DI UNO SPOSTAMENTO	CIRCA IL 70% DEGLI INTERVISTATI: MENO DI 10 CHILOMETRI	
MODAL SPLIT	39% AUTO PRIVATA, 28% A PIEDI, 21% IN BICI, 9% CON IL TRASPORTO PUBBLICO (E TAXI)	
PERCENTUALE DI PERSONE CHE NON USA MAI L'AUTO PRIVATA	30%	
INTERESSE NEL BIKE SHARING	20%	
INTERESSE NEL CAR POOLING	18%	
INTERESSE NEL BUS ON DEMAND	54%*	

* percentuale di interesse per una nuova linea di autobus presso l'area in cui successivamente è stato sperimentato il servizio on demand

TRACCIARE LA MOBILITÀ



Comprendere a fondo le abitudini di spostamento degli utenti è un aspetto essenziale per rendere il concetto di “mobilità come servizio” sostenibile economicamente. Da questo punto di vista, i sistemi automatici di monitoraggio ed elaborazione dei dati rappresentano un ausilio fondamentale.

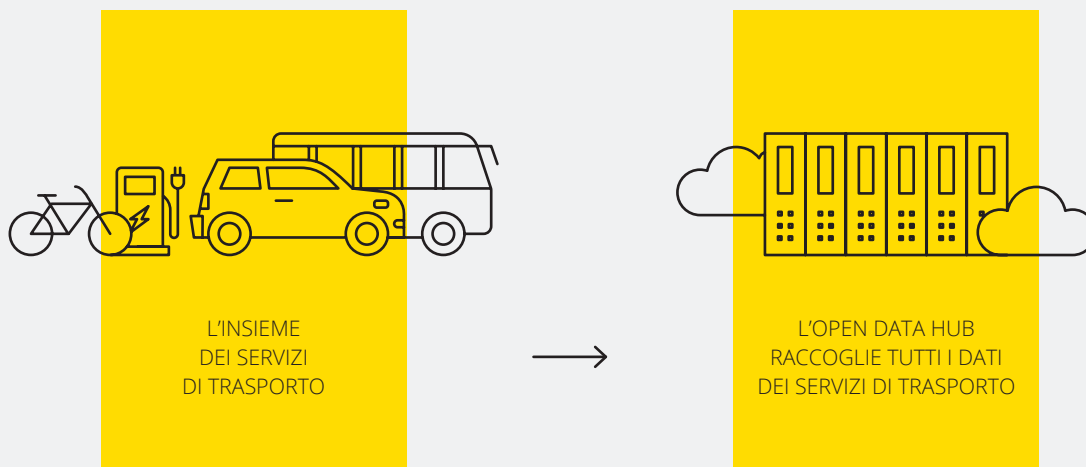
A Merano e Brig-Glis, nell'ambito del progetto MENTOR, sono state condotte delle sperimentazioni che si sono avvalse di sensoristica installata rispettivamente a bordo strada e nei mezzi pubblici, permettendo di comprendere in maniera aggregata l'origine e la destinazione degli spostamenti effettuati in auto e con l'autobus.

Elaborazione grafica dei dati di mobilità
acquisiti dai sistemi automatici di monitoraggio

L'accesso digitale alla mobilità come servizio

Infine, come portare questi nuovi servizi all'attenzione dell'utenza e creare dei presupposti affinché siano facilmente utilizzabili ed accessibili, possibilmente in una forma combinata tra di loro? Sicuramente è importante che i servizi, oltre ad essere segnalati sulle strade, siano raggiungibili e consultabili digitalmente. Nell'ambito del progetto MENTOR, grazie a una collaborazione tra NOI Techpark e l'azienda OpenMove, è stata sviluppata una soluzione digitale altamente sperimentale e avanzata, che consente di effettuare un calcolo dei percorsi combinando i dati in tempo reale di tutti i servizi di mobilità disponibili. Quest'applicazione è accessibile all'indirizzo www.mobility.meran.eu e si basa sulla piattaforma Open Data Hub di NOI Techpark.

Gli sviluppi realizzati nel progetto MENTOR verranno capitalizzati in particolare nella Provincia Autonoma di Bolzano, dove si prevede nei prossimi anni di implementare su larga scala il concetto della "mobilità come servizio".





Screenshot dell'applicazione

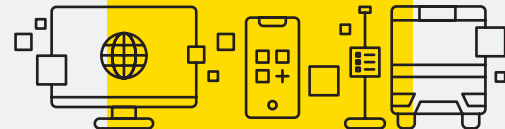
Per rafforzare il concetto di raggiungibilità digitale è stata testata a Merano anche la tecnologia e-paper per fornire informazioni in tempo reale ai passeggeri presso certi punti rilevanti della rete di trasporto.



Palina con tecnologia e-paper



IL MOTORE DI CALCOLO DEI PERCORSI ELABORA I DATI RACCOLTI DALL'OPEN DATA HUB



ATTIVAZIONE DI SERVIZI DIGITALI DI CONSULTAZIONE (APP MOBILE, PORTALE WEB, PALINA E-PAPER ECC.)



STADTGEMEINDE MERAN
COMUNE DI MERANO



**Stadtgemeinde
Brig-Glis**



TECHPARK SÜDTIROL / ALTO ADIGE



<https://www.progetti.interreg-italiasvizzera.eu/>