

# Mobility as a Service per la città di Milano



**Convegno "MaaS4Italy: il futuro in Italia è  
Mobility as a Service" – Roma, 14 Luglio 2022**

# PUMS – 4 pilastri

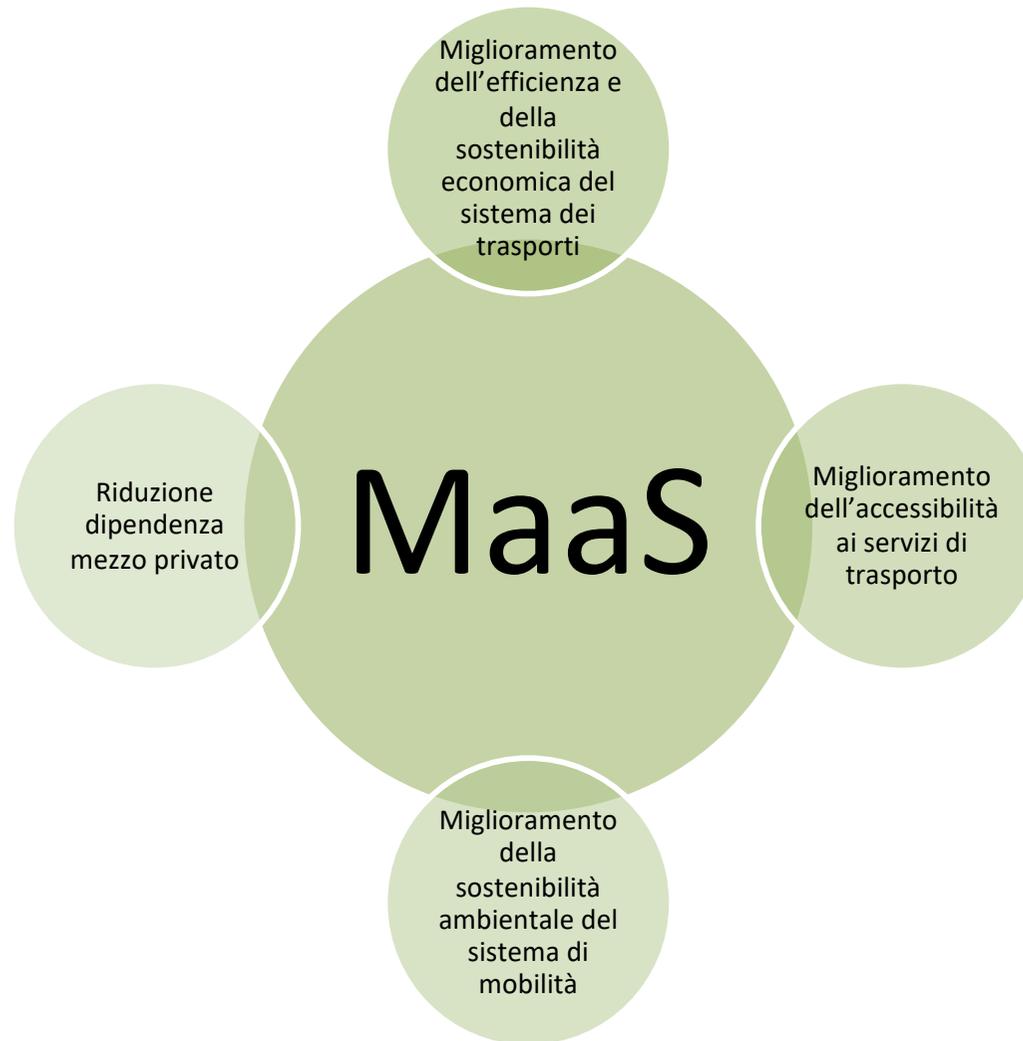


# PUMS – obiettivi



# PUMS – MAAS

---



# Azioni intraprese per lo sviluppo del MaaS per la città di Milano

---

- Supportare l'Amministrazione Comunale nella definizione delle strategie di sviluppo del MaaS
- Sviluppo di un'analisi di benchmarking con i principali operatori MaaS potenzialmente interessati all'implementazione del servizio per la città di Milano
- Definizione dei possibili modelli di governance attuabili dalla Municipalità

# Analisi di benchmarking

Interviste con i principali players del mondo MaaS :

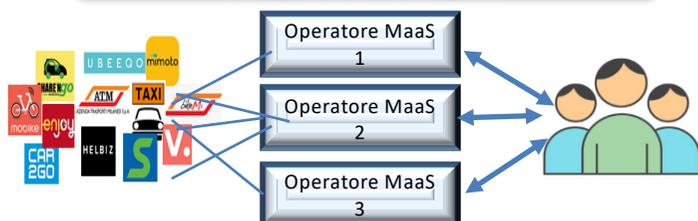
- a) Principali esperienze
- b) Modalità di utilizzo del servizio
- c) Caratteristiche tecnologiche dell'app
- d) Modello di business
- e) Sistema di bigliettazione per il TPL
- f) Posizionamento e ruolo dei principali attori



# Quale modello di funzionamento per il MaaS?

## Multi Integratori di Servizio

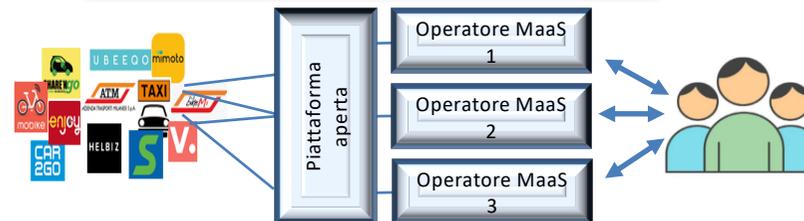
Più operatori MaaS si attivano in maniera autonoma per offrire il servizio integrando i vari operatori di trasporto



Definire i meccanismi per poter gestire ed indirizzare gli obiettivi «pubblici»

## Piattaforma aperta

Definire una piattaforma aperta a cui accedono più Operatori MaaS



Creare e gestire la Piattaforma Aperta per poi lasciare lo sviluppo commerciale ai vari privati

## Servizio Pubblico

Piattaforma unica gestita dal Comune o dall' Operatore di Trasporto Pubblico



Creare e gestire la Piattaforma MaaS e le relative Operazioni

## Servizio privato promosso dal Comune

«Piattaforma unica gestita da operatore privato con promozione del Comune»



Promuovere la gestione della piattaforma da parte di un soggetto privato.  
Mettere in campo iniziative a favore dei clienti (es: pacchetti e promozioni su modalità di trasporto green) che l'operatore MaaS deve applicare.

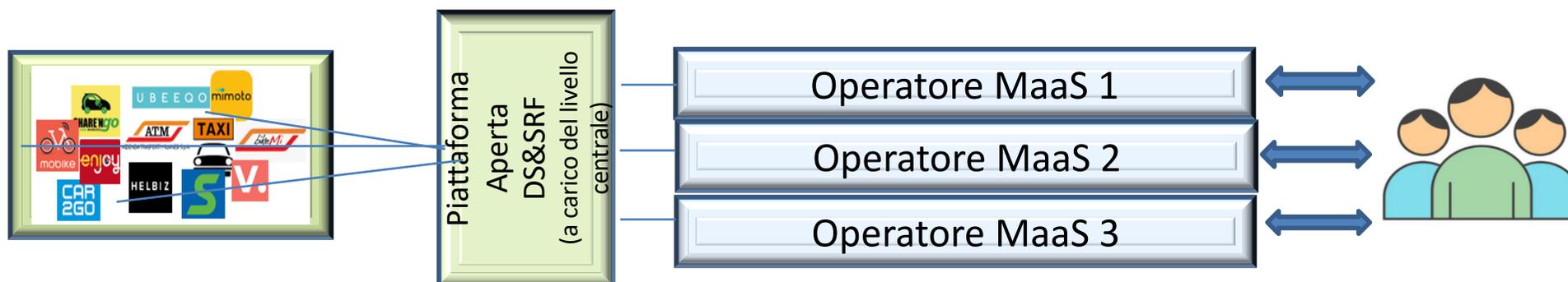
# Il Bando PNRR MaaS4Italy

Il Ministro per l'Innovazione Tecnologica e la Transizione Digitale (MITD) e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) hanno congiuntamente avviato apposite iniziative in attuazione dell'investimento 1.4.6 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) "Mobility as a Service for Italy", finalizzato allo sviluppo dei nuovi servizi alla mobilità, basati sul paradigma "Mobilità come servizio" (*MaaS* – "Mobility As A Service").



Il Comune di Milano ha partecipato al Bando chiusosi nel Gennaio 2022 ed è stata scelta per avviare un progetto pilota sul servizio MaaS, oltre ad aver ottenuto il finanziamento per la digitalizzazione del TPL e per la realizzazione di un Living Lab di tipo *Cooperative, Connected and Automated Mobility*.

# Quale modello per il Maas4Italy – Utilizzo della piattaforma nazionale aperta



Il Comune di Milano, attraverso la pubblicazione di un Avviso Pubblico per manifestazione di interesse, individua uno o più soggetti disposti a implementare una soluzione MaaS integrando più “Operatori di Trasporto” (incluso il TPL) con un'offerta multimodale che coinvolga più tipologie di trasporto diverse tra loro (estendendosi a taxi, operatori di servizi sharing, car pooling). Il progetto prevede che il Comune favorisca lo sviluppo del servizio Maas con iniziative a supporto degli utenti (scontistiche e voucher di viaggio indirizzati su fasce specifiche di utenza e/o mezzi di trasporto ecosostenibili) e attraverso una campagna promozionale del servizio.

In funzione delle richieste del bando, il modello architetturale presuppone che i MaaS operator utilizzino la piattaforma centrale DS&SFR nell'erogazione dei servizi di mobilità. Viene inoltre richiesta la disponibilità dei listini di offerta dei fornitori di mobilità per permettere ai MaaS operator di poter rivendere detti servizi. La piattaforma DS&SRF conterrà quindi tutti i dati relativi alla offerta di trasporto composta da dati statici e dinamici quali le rotte, gli orari, la disponibilità dei mezzi e le tariffe.

# Ampiezza territoriale della sperimentazione MaaS

- Dipende dalla copertura territoriale degli operatori di trasporto aderenti. Collaborazione con soggetti aventi una ampiezza territoriale sovraprovinciale (ATM, Trenord, Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia)
- Collaborazione con soggetti che conferiscono al progetto una dimensione sovraregionale, facilmente scalabile anche a livello nazionale, quali ad esempio Comune di Torino, Comune di Bologna, Comune di Brescia, Trenitalia

L'adozione del modello di piattaforma aperta con l'integrazione del DS&SRF è comunque un forte abilitatore per l'estensione geografica del servizio in quanto i dati relativi ai vari operatori presenti sui territori potranno essere disponibili senza integrazioni specifiche da realizzare.

# Soggetti coinvolti alla sperimentazione

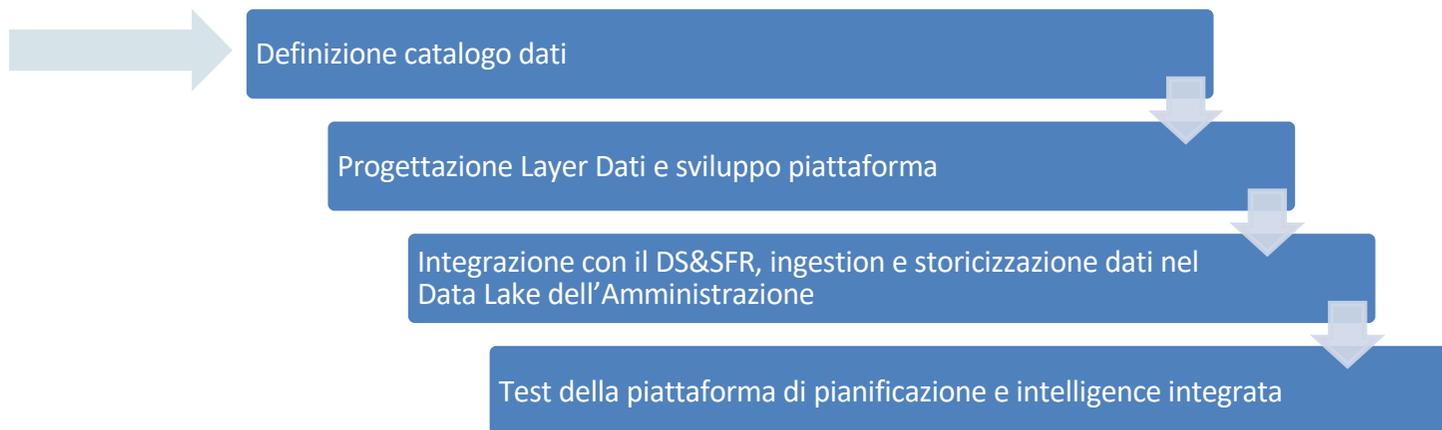
- TPL
- Operatori servizi sharing e servizi di mobilità (accesso area C, parcheggio, ecc.)
- Associazioni di tassisti
- Operator servizi ferroviari
- Imprenditoria (Intesa San Paolo, TIM, Vodafone, Wind3)
- Rappresentati di Associazioni (Assolombarda, Federazione Trasporti Lombardia, Unione Artigiani, Assosharing, Osservatorio per la sharing mobility)
- Imprenditoria di Settore (A2A eMobility, SEA, Radio traffic, TOMTOM, ACI Infomobility, Telepass, Municipia)
- Università / Enti di Ricerca (Politecnico di Milano)
- Mobility Manager delle Aziende coinvolte

# Sviluppo piattaforma dati Comune di Milano e integrazione con DS&SRF

Ambiti di intervento:

- 1. Intelligence del territorio/Integrazione e data Analysis** – Integrazione dei dati di mobilità resi disponibili dalla piattaforma DS&SFR (Dati degli operatori di trasporto e dei MaaS Operator) e dei dati (statici e dinamici) specifici del territorio, come ad es. eventi, informazioni traffico in tempo reale, flussi in tempo reale, ecc., al fine di sviluppare modelli previsionali e di analisi dei servizi di mobilità del territorio a supporto della sperimentazione dei MaaS Operator e delle scelte degli utenti e, più in generale, al governo del territorio (pianificazione eventi, analisi di impatto eventi, analisi flussi, ecc.);
- 2. Catalogo Territoriale** – Piattaforma di esposizione verso gli utenti finali delle offerte dei differenti MaaS Operator che partecipano alla sperimentazione correlate e integrate con offerte di altri servizi del territorio per garantire agli utenti un punto di accesso di informazione condiviso che integri l'offerta dei servizi del territorio con le soluzioni di mobilità integrata rese disponibili dai MaaS operato.

Le principali attività saranno



# Promozione ed incentivazione per gli utenti

Erogazione di voucher/sconti a specifici cluster di utenti, al fine sollecitare, indirizzare e comprendere le dinamiche di adozione delle politiche MaaS



I cluster specifici di incentivazione verranno consolidati prima dell'avvio della sperimentazione anche a seconda delle condizioni determinate da fattori contingenti quali la pandemia etc.

# Monitoraggio sperimentazione

- Consolidamento KPI di riferimento (n. di operatori MaaS e di Trasporto coinvolti, n. di utenti coinvolti, n. di fruizioni per tipologia di trasporto, tempi medi e distanze medie di percorrenza e per mezzo, ecc.)
- Monitoraggio acquisizione dati
- Elaborazione periodica KPI e reporting
- Realizzazione Customer Satisfaction Survey
- Pubblicazione risultati

# Punti di attenzione

---

- Tempi di sviluppo della “piattaforma centrale DS&SRF” che devono garantire l’interoperabilità con tutti i richiedenti.
- Rischio di bassa cooperazione da parte di tutti gli operatori di trasporto sulla piattaforma centrale per aspetti di riservatezza e «protezione» dei dati.
- Allineare i progetti delle varie città con coordinamenti congiunti e verifica e condivisione delle eventuali variazioni di progetto.

---

# Grazie per l'attenzione