



penelope bacchus

Promoting Energy efficiency to Local Organisations
through dissemination Partnerships in Europe
Best Actions for Collaboration in Countries
for a High efficient Use of energy in Structural funds

- [Print](#) - [Close](#) -

Procura de Serviços de Transporte Fiáveis: (PTFs): Autocarro Pessoal - Toscana - Toscana - Florença - Italy

PTFs é uma forma avançada de transporte público orientada para o utilizador, caracterizando-se por uma programação flexível dos destinos e dos tempos de pequenos/médios veículos (PERSONALBUS™) operando em modo partilhado de acordo com as necessidades de embarque/desembarque de passageiros.

Grupos Alvo	Sector	Domínio
<ul style="list-style-type: none"> - Autoridades Locais / Municípios - Autoridades Regionais - Consumidores Domésticos 	<ul style="list-style-type: none"> - Transportes 	<ul style="list-style-type: none"> - Energias Renováveis - Equipamento / Electrodomésticos - Acompanhamento e Gestão

ANÁLISE

OBJECTIVOS

PTFs faz parte da estratégia de gestão da mobilidade em situações tais como: zonas com baixa densidade populacional ou com períodos de baixa procura de deslocamentos. Trata-se de um sistema de transportes públicos mais eficiente e orientado para o utilizador com o objectivo dar respostas às novas necessidades de mobilidade.

PTFs poderão também contribuir para se alcançarem objectivos sociais tais como: o aumento da oferta de serviços de transporte e criação de um sistema de transportes mais equilibrado, contribuindo assim no desenvolvimento de estratégias coordenadas de Gestão da Mobilidade

DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O elemento essencial do PTF é um sistema assistido por computador, apoiando a equipa em todo o processo de resposta às necessidades dos utilizadores, fornecendo percursos dinâmicos e disponibilidades dos veículos em simultâneo com um sistema de produção de relatórios e de contabilização das operações. Este sistema é melhorado através da utilização de:

- 1) Dispositivo de localização automática de veículos,
- 2) Existência a bordo de um pequeno computador para a troca de dados entre o veículo e o centro de controle,
- 3) Existência de um sistema automático de pagamento, baseado num cartão inteligente,
- 4) Existência de um sistema automático de codificação geográfica para a localização dos veículos num quadro sinalético,

O computador existente a bordo do veículo poderá também ser ligado a outros sensores de bordo para recolher e processar dados relativos à manutenção, bem como a outros dispositivos.

O software fundamenta-se em standards industriais, apoia a fase de planeamento do serviço através de um processo de optimização que tem em conta os constrangimentos operacionais tais como:

- 1) recursos (veículos disponíveis, tipo e capacidade dos veículos)
- 2) características da rede (localização das paragens dos autocarros, locais de estacionamento dos autocarros, características físicas e funcionais da rede de estradas)
- 3) os standards do serviço tais como: Tempo de Percurso Directo (o tempo da deslocação do passageiro da origem ao destino sem paragens e através do menor percurso), Tempo Máximo do Percurso (o tempo máximo permitido para a deslocação do passageiro), atraso máximo no embarque de passageiro permitido durante o planeamento, hora mais optimista de chegada à paragem de destino permitida durante o planeamento.

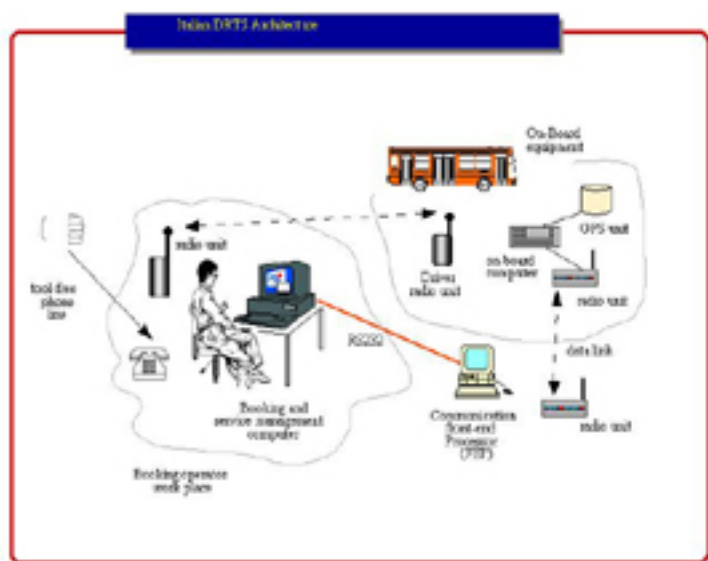


Fig. 1 - EBT architecture

FIG. 1: ARQUITECTURA DO PTFS - PROCURA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE FIÁVEIS

CUSTOS E BENEFÍCIOS

Na sequência da implementação do serviço, foi desenvolvida uma quantificação preliminar dos impactos nas emissões, custos energéticos e financeiros e benefícios,

Comparativamente ao serviço de transporte, estruturado anteriormente em três carreiras fixas, servindo somente uma pequena parte da área construída, o PTFs oferece a vantagem de expandir o serviço de transporte à área construída de Campi e conseqüentemente, aumentando o número de utilizadores potenciais, para além disso, apresenta o efeito positivo na percepção global da eficácia do serviço de transportes, contribuindo assim para melhorar a relação entre a empresa e os seus clientes.

A fig. 2 mostra a tendência positiva no aumento de passageiros transportados

Comparativamente ao serviço de transporte existente anteriormente, estimativas recentes demonstram que o PTFs é mais rentável para a ATAF.

Os resultados de uma análise custo-benefício tomando em conta a realização do novo serviço (tal como o de aquisição de novos instrumentos de hardware e as licenças de software relacionadas, formação de pessoal, etc.) os custos anuais de operação de manutenção antes e depois de 1999 e as alterações às receitas resultantes do aumento do número de passageiros transportados mostram que a introdução do PERSONALBUS™ contribuiu que a ATAF alcançasse uma poupança anual de cerca de 51.600 Euro.

As reduções de consumos de energia resultantes dos serviços PTF são de aproximadamente de 5,84 milhões de megajoules por ano, este valor foi estimado através de um modelo de cálculo da quantidade de energia consumida e emissões durante um período de tempo concreto, aplicando cenários antes e pós implementação do serviço.

Apresentam-se de seguida as estimadas das reduções das emissões anuais -(unidades em tonelada):

CO=30,2, NOx=1,92, COV=3,68, TPM=0,24, CO2=625,3.

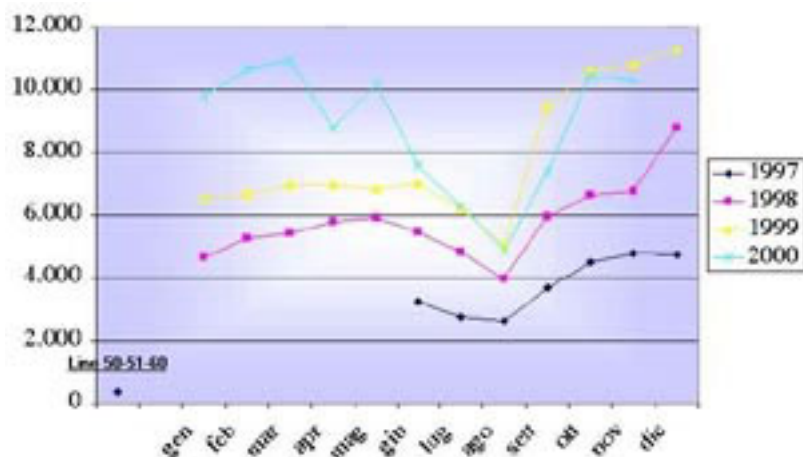


FIG. 2 - AUMENTO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELO PERSONALBUS

PARCEIROS / PARCERIAS

PARTENARIADO

A ATAF é uma Empresa de Transportes Públicos, propriedade de 8 Municípios da área Metropolitana: sendo estes, os principais intervenientes neste serviço.

A aplicação de software foi desenvolvida pela empresa Softeco Sismat S.p.A., tendo sido validada no âmbito do 4o Programa Quadro IDT da UE.

RECOMENDAÇÕES

OBSTÁCULOS

Os principais obstáculos a este tipo de serviço foram identificados durante o projecto, podendo ser resumidos como se segue:

- os promotores e gestores do serviço PTF são normalmente comunidades locais com muito pouca experiência no sector dos transportes, bem como nas novas tecnologias que podem ser implementadas
- as empresas de transporte potenciais possuem normalmente pequenas frotas (20 a 40 veículos) não suficientes para cobrir todas as necessidades dos clientes.
- as comunidades locais e os gestores do serviço não têm um acesso dificultado ao "know-how" necessário bem como às fontes de financiamento mais apropriadas.

RECOMENDAÇÕES

Existe a necessidade de melhorar a cooperação entre todos os actores envolvidos com o objectivo de se ultrapassarem os obstáculos enumerados anteriormente.

As administrações têm um papel preponderante no processo uma vez que elas deverão harmonizar os PTF's locais numa estratégia mais vasta do sistema de transportes em toda uma área regional

PARA MAIS INFORMAÇÃO

Name organisation [ATAF S.p.A.](#)

:

Phone number : + 39.055.5650.488

E-mail : binazzi@ataf.fi.it

Website : <http://www.ataf.net>

Name organisation [ENEA](#)

:

Phone number : + 39.06.3048.111

E-mail : romanazzo@casaccia.enea.it

Website : <http://www.enea.it>

INFORMAÇÃO ÚTIL

List of Publications

SERVIZI DI TRASPORTI A CHIAMATA; INTERAZIONE TRA SISTEMI, GESTORI ED AUTORITA' /	G. Ambrosino, P. Sassoli, C. Binazzi /	- /	Italian /	2000
I SERVIZI FLESSIBILI DI TRASPORTO PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE /	G. AAmbrosino, M. Romanazzo /	ENEA /	Italian /	2002
EBUSINESS INFRASTRUCTURES FOR FLEXIBLE MOBILITY SERVICES: THE EUROPEAN FAMS PROJECT /	G. Ambrosino et al /	ITSC2002 IEEE Conference of Singapore /	English /	2002
IL PROGETTO FAMS /	G. Ambrosino et al. /	- /	Italian /	2002
THE ROLE OF DEMAND RESPONSIVE TRANSPORT SERVICES IN SUSTAINABLE MOBILITY: THE EXPERIENCE OF FLORENCE /	G. Ambrosino et al. /	ITS 2001 Prague /	English /	2001

ESTE CASO FOI ELABORADO POR

Organisation : [ENEA](#) E-mail : peronaci@casaccia.enea.it / casali@casaccia.enea.it Internet : <http://www.enea.it> Published : 3/9/2002

[back to top](#) ▲

Penelope Project Good Practice Database
© Energie-Cités 2001 - 2002 / [Webmaster](#)

