



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](#) -

Serviciu de transport la cerere (DRTs): autobuze personale - Toscana-Florenta - Italy

DRTs este o forma avansata de transport public, orientata catre consumator, caracterizata prin trasee si orare flexibile cu vehicule mici sau mijlocii (microbuze personale) operand fara statii fixe intre punctele de urcare si coborare, in functie de necesitatile pasagerilor.

Grupuri tinta	Sector	Domeniu
<ul style="list-style-type: none"> - Autoritate locala - Autoritati regionale - Consumatori casnici 	<ul style="list-style-type: none"> - Transport 	<ul style="list-style-type: none"> - RER - Echipamente / aparate - Monitorizare&Management

ANALIZA

OBIECTIVE

DRTs este parte dintr-o strategie de management al transportului potrivita pentru zone cu densitate scazuta a populatiei sau perioade cu cerere scazuta de transport. Este un sistem de transport public mai eficient si orientat catre consumatori care face fata necesitatilor de mobilitate.

DRTs poate de asemenea sa atinga obiective sociale, ca de ex. cresterea ofertelor de calatorie si un sistem de transport mai echilibrat, astfel facilitand strategiile de dezvoltare a activitatilor coordonate de Management a Transportului.

DESCRIEREA PROIECTULUI

Componenta cheie a DRTs este un sistem computerizat care deservește personalul centrului de control in intregul proces de intampinare a cererilor consumatorilor, furnizand rute rapide si programand vehiculele, totodata cu raportarea si calcularea operatiilor.

Sistemul este sporit prin utilizarea :

1. unui dispozitiv automat de localizare a vehiculului,
2. unui calculator de bord pentru a schimba date intre vehicul si centrul de control,
3. unui sistem automat de taxare bazat pe Smart-Card-uri
4. unui sistem automat geocodat pentru localizarea vehiculului pe o harta.

Computerul de bord poate fi de asemenea conectat la alti senzori on-board pentru a colecta si procesa date legate de starea de intretinere a vehiculului, ca si alte diverse scopuri.

Software-ul bazat pe standarde industriale, ajuta in faza de planificare a serviciilor printr-un proces de optimizare care tine cont de constrangerile operationale, ca de ex:

1. resurse (vehiculele disponibile, tipul si capacitatea vehicului)
2. caracteristicile retelei (statiile de oprire ale autobuzelor, statiile de parcare ale autobuzelor, caracteristicile fizice si functionale ale retelei de drumuri)
3. standardele de servicii ca: timpul de calatorie directa (timpul de calatorie pentru pasageri de la plecare pana la destinatie, fara opriri intermediare si pe ruta cea mai scurta), timpul maxim de calatorie (durata maxima de calatorie permisa de pasageri), cea mai mare schimbare a orei de plecare (intarzierea maxima la plecare permisa prin planificare) si cea mai mare schimbare a orei de sosire (ajungerea cea mai rapida la destinatie, permisa prin planificare).

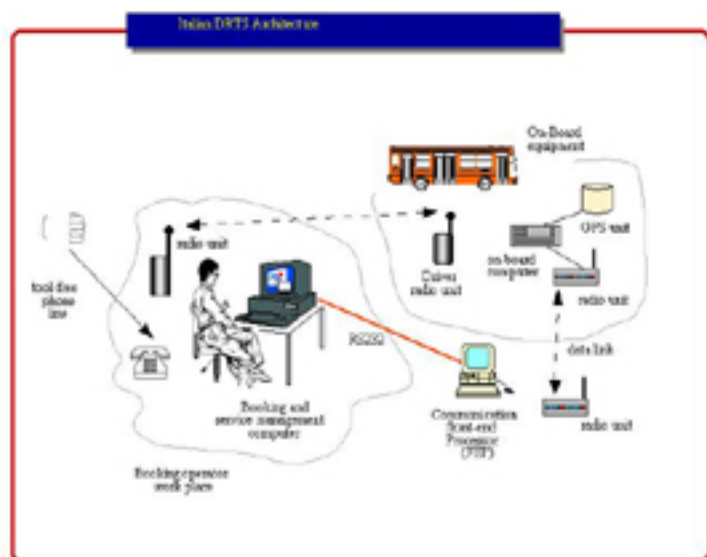


Fig. 1 - DRT architecture

FIG. 1: ARHITECTURA SERVICIULUI DE TRANZIT COORDONAT IN FUNCTIE DE CERINTA

COSTURI SI BENEFICII

S-a obtinut o cuantificare preliminara a impactului asupra emisiilor, energiei si asupra costurilor si beneficiilor financiare, ca rezultat al implementarii serviciilor.

Comparativ cu serviciul de transport anterior, structurat pe trei rute fixe care deserveau numai o mica parte din zona construita, DRTs ofera avantajul unei expansiuni a serviciului de tranzit in zona construita din Campi si, in consecinta, cresterea numarului potentialilor consumatori; mai mult are un efect pozitiv si asupra perceptiei generale asupra tranzitului efectiv, imbunatatindu-se astfel relatia intre consumatori si Companie.

Fig.2. arata trendul pozitiv in cresterea numarului pasagerilor transportat.

Comparand cu serviciul traditional de tranzit existent, estimarile recente demonstreaza ca DRTs implica mai multe costuri efective pentru ATAF. Rezultatele unei analize beneficii-costuri iau in calcul costurile pentru realizarea unor servicii noi (ca: achizitia unor noi instrumente hardware si a licentelor software corespunzatoare, instruirea personalului, etc.), cheltuielile anuale de operare si intretinere facute inainte si dupa (1999) si modificarile in rezultatul de revenire de la cresterea numarului de pasageri transportati, arata ca introducerea Autobuzelor personale i-a adus ATAF o economie anuala de 51.600 Euro.

Energia totala economisita rezultata din DRTs este de aproximativ 5,84 milioane megajoules pe an; aceasta a fost estimata printr-un model de calculare a cantitatii de energie consumata si a emisiilor, intr-o anume perioada de timp, aplicata scenariului anterior si dupa implementarea serviciului.

Reducerea anuala a emisiilor a fost estimata dupa cum urmeaza(in tone): CO=30,2; NOx=1,92; VOC=3,68; TPM=0,24; CO2=625,3.

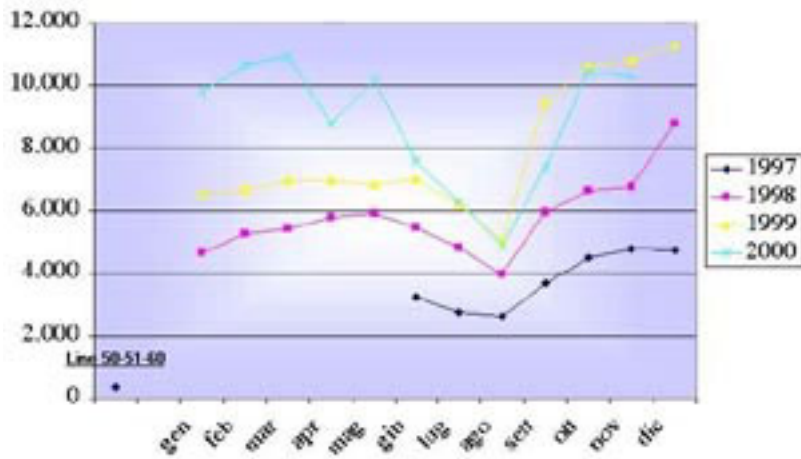


FIG.2 - CRESTERA NUMARULUI DE PASAGERI TRANSPORTATI DE CATRE MICROBUZELE PERSONALE

PARTNERSHIP

ATAF este o companie de transport public, proprietate a 8 municipalitati din zona metropolitana a Florentei: aceasta este principala actionara a acestui serviciu.

Aplicatia software PERSONALBUS a fost dezvoltata de catre Softeco Sismat SpA si validata sub Programul 4thRTD al UE.

RECOMANDARI

OBSTACOLE

Principalele obstacole, ale acestui tip de proiect, asa cum au fost evidentiate in timpul proiectului pot fi rezumate astfel:

- actorii care au promovat proiectul si managerii serviciului DRT sunt de obicei comunitati locale cu foarte putina experienta in sectorul de transport, ca si in tehnologiile noi care pot fi aplicate in acesta.
- potentialele companii de transport au de obicei flotile mici (20-40 de vehicule) nu suficiente pentru acoperirea tuturor necesitatilor,
- comunitatile locale si managerii serviciului nu au un acces usor la know-how-ul cerut si la sursele de finantare cele mai potrivite.

RECOMANDARI

Trebuie imbunatatita cooperarea intre toti actorii implicati, pentru a depasi obstacolele mentionate mai sus. Administratia locala are un rol conducator in acest proces, intrucat ea trebuie sa armonizeze DRTurile locale in strategia mai larga a sistemului de transport din intraga regiune.

DETALII SUPLIMENTARE

Name organisation **ATAF S.p.A.**

:

Phone number : + 39.055.5650.488

E-mail : binazzi@ataf.fi.itWebsite : <http://www.ataf.net>Name organisation **ENEA**

:

Phone number : + 39.06.3048.111

E-mail : romanazzo@casaccia.enea.itWebsite : <http://www.enea.it>

INFORMATII UTILE

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 MOBILIT 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**

ACEST STUDIU DE CAZ A FOST REALIZAT DE

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-Cit s 2001 - 2002 / [Webmaster](#)