



mobility press **mpb** magazine



**"Vado a prendere la metro a Bagno degli Ubaldi".
Il web irride a un problema reale, non solo a Roma**

**Pluservice compie 30 anni. Fanesi: il nostro motto
è arrivare prima degli altri e continuare a correre**

**Club Italia all'Innovation Forum di Mastercard: i trasporti
sempre più verso la smaterializzazione dei biglietti**

**Accordo Anas-Mit Boston per sperimentazione sorveglianza
sui ponti con sensori mobili**

Numero 167 - 24 Ottobre 2018

30
comuni coperti

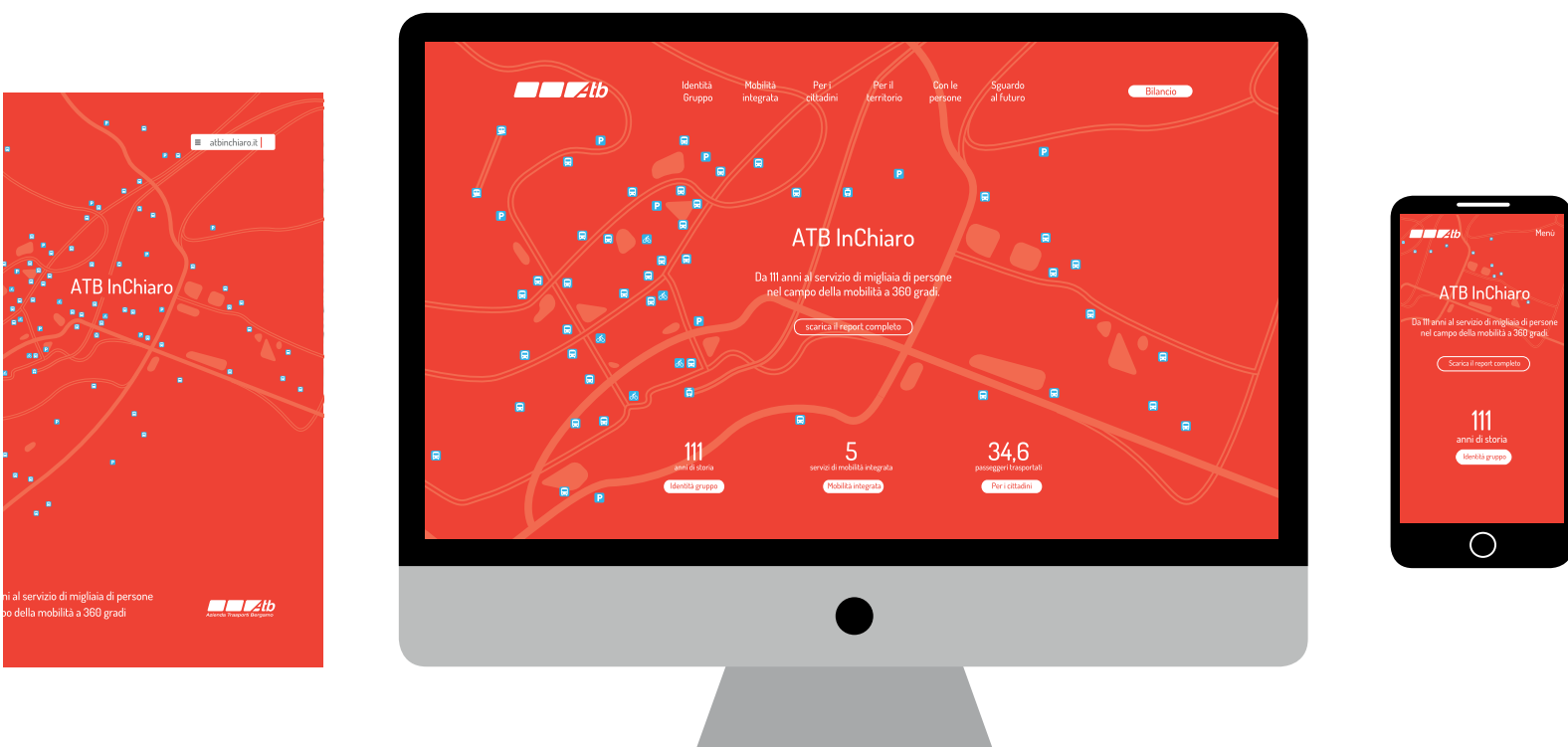
34,6M
passeggeri trasportati

65%
percorse green

3,8M
utile del Gruppo

ATB InChiaro

I numeri che raccontano i risultati,
i progetti e gli obiettivi del Gruppo ATB.



atbinchiaro.it



Da 111 anni al servizio di migliaia di persone nel campo della mobilità a 360 gradi





Editoriale

"Vado a prendere la metro a Bagno degli Ubaldi".

Il web irride a un problema reale, non solo a Roma

Il web è il vero Giano bifronte dei nostri tempi: è ormai sperimentato che può diventare il vaso di Pandora dove sono contenute anche nefandezze orribili, oppure essere il laboratorio di una creatività ogni volta più sorprendente.

Una piccola, piccolissima riprova se ne è avuta anche in occasione di un evento (in realtà molto serio e grave) che ha tormentato la Capitale d'Italia, cioè un alluvione di dimensioni davvero eccezionali che ha allagato buona parte della città e creato anche problemi alla metropolitana di Roma, con allagamenti delle stazioni, che – in questo caso – sono stati anche "scenografici", perché - insieme all'acqua - si sono mossi anche imponenti lastroni di ghiaccio, formati da una grandine innaturale a sua volta caduti in un brevissimo lasso di tempo e con chicchi grandi quanto una palla di neve.

I meteorologi ci avvertono che dobbiamo abituarci a questi eventi catastrofici, ma qui interviene il web, con la diffusione di centinaia di video o di immagini che documentano varie situazioni di incubo e, allo stesso tempo, lo scatenarsi – passata la tempesta – di uno spiritaccio malefico che, soprattutto nella Capitale, sembra abitarvi fin dai tempi dell'indimenticato Pasquino. Per farla breve, in men che non si dica ha prodotto (oramai è un gioco da bambini) dei filmati in cui Jack e Rose (gli indimenticati protagonisti del film Titanic) sono alle prese con i lastroni di ghiaccio nelle stazioni metro e Jack-Di Caprio che tranquillizza Rose-Winslett, assicurandole che "andrà tutto bene". Ancora più caustico (e decisamente più fantasioso) l'altro video che fa nuotare addirittura degli squali nelle stazioni metro e vi inserisce il commento perfido "E ades-

so vediamo chi si fa avanti a non pagare il biglietto". Non contenti, l'umor nero degli scorazzatori dei social si scatena riscrivendo letteralmente la mappa delle stazioni della metropolitana romana, alla luce della nuova dimensione natatoria: la fermata di Baldo degli Ubaldi diventa, così, "Bagno degli Ubaldi", la storica Numidio Quadrato sulla linea A diventa "Umido Quadrato", la stazione Ionio dell'omonimo viale capitolino viene rinominata "Mar Ionio", Subaugusta diventa "Sub-Augusta", la pasoliniana Pietralata diventa "Pietralacqua" e Circo Massimo "Cerro Massimo", con riferimento all'impossibilità – in condizioni di autentica tregenda – di ritrovare anche le persone.

Apprezzata l'indubbia creatività del web, rimangono i cosiddetti problemi "strutturali". A parte i problemi su cui ci si scatena in occasione di questi eventi che ormai si ripetono con sconcertante regolarità (mancata pulizia di tombini e caditoie, intasamenti di condotte fognarie già insufficienti etc. etc.), rimane la constatazione di una questione che non si scopre certo oggi, e cioè che Roma (ma molte altre città italiane non fanno eccezione al riguardo) ha avuto uno sviluppo edilizio e un consumo del suolo che definire dissennato è dire poco. Perfino nei viottoli di campagna le famose "canalette" ai lati delle vecchie strade sono coperte per far strada all'asfalto o ai muri di contenimento di proprietari che fanno valere i loro diritti fino all'ultimo centimetro utile. Nelle grandi città, il problema è addirittura amplificato, perché non si è mai pensato (non parliamo delle tragedie dove si sono interrati torrenti e corsi d'acqua, come nella tormentata Liguria ma anche in altri luoghi) che potesse esserci un "problema acqua", cioè l'elemento più invasivo e capa-

ce di travolgere ogni ostacolo che vi sia in natura. E poi c'è il problema dei problemi: molte delle stazioni della metropolitana (e in particolare a Roma) sono vecchie, costruite in epoche in cui non sembrava dovesse divenire l'asse portante della mobilità e della vivibilità cittadina, sono anche brutte e – in una parola – del tutto inadeguate alle esigenze di una città moderna nel XX secolo. Un Paese serio investirebbe in un'opera di ammodernamento di queste strutture, che risulterebbe alla fine perfino conveniente: la stazione Colosseo a Roma, ad esempio, è un crocevia dove passano ogni giorno migliaia e migliaia di persone; non ha luoghi di ospitalità né luoghi di commercio, è esteticamente imbarazzante, perfino disfunzionale per accogliere il numero esorbitante di frequentatori. La riqualificazione urbana dell'arredo storico delle città è oggi – oltre che spesso una necessità – anche un'occasione di opportunità che a volte possono rivelarsi straordinarie: proprio in questi giorni, Milano sta lanciando un grande concorso internazionale per disegnare il nuovo masterplan degli scali ferroviari dismessi Farini, Greco e San Cristoforo. Il nuovo polo cittadino sorto in zona Garibaldi sempre del capoluogo lombardo occupa già pagine e pagine delle riviste di architettura come esempio di come si può far rinascere una città

attraverso l'architettura. Tenendo semmai presente gli stravolgimenti climatici indotti nell'atmosfera e quel piccolo problema dell'acqua, con cui – in realtà – l'umanità ha convissuto da secoli, ma trovando anche soluzioni straordinariamente intelligenti (proprio allontanandosi pochi chilometri da Roma e recandosi a Tivoli, si può ammirare nella famosa Villa Gregoriana cosa l'uomo è stato capace di inventare, proprio per porre un freno al fenomeno delle alluvioni). A meno che – davvero – non vogliamo abituarci a salire sui treni a "Bagno degli Ubaldi" o a "Pietralacqua".

Antonio D'Angelo

telemaco

La piattaforma software per la prenotazione, vendita, validazione, controllo e rendicontazione dei titoli di viaggio più utilizzata in Italia

- multiservizio**
Non solo titoli di viaggio TPL, ma anche navigazione, linee con prenotazione, abbonamenti e permessi ZTL/ZSR, parcheggi, eventi, merchandising, e musei.
- multiazienda**
Gestisce la bigliettazione per più aziende con un'unica infrastruttura software, gestendo numerosi algoritmi di clearing per la corretta ripartizione contabile, consentendo il pieno controllo sui propri asset: utenti, smart card, rivendite e incassi.
- multiplatforma**
Una moltitudine di applicazioni specifiche per ogni canale e per ogni fase dei moderni processi di ticketing.
- multicanale**
Consente la vendita dei titoli di viaggio con una moltitudine di canali, da quelli tradizionali a quelli più innovativi come smartphone e piattaforme e-commerce.
- multimodale**
Vendita di titoli metropolitana, gran turismo, lacuali/navigazione, ferroviari.
- GESTIONE TARIFFE E TITOLI**
- MAGAZZINO E DISTRIBUZIONE TITOLI**
- GESTIONE FINANZIARIA DELLA RETE VENDITA**
- GESTIONE CONTABILE**
- RIPARTIZIONE E CLEARING**
- FIDELIZZAZIONE E CRM**
- EMISSIONE TESSERE**
- EMISSIONE A BORDO**
- E-COMMERCE**
- TICKET VENDING MACHINES**
- MOBILE TICKETING**
- EMISSIONE TITOLI CON TERMINALI CONCESSIONARI**
- INTERNET BOOKING**
- VALIDAZIONE A BORDO**
- GESTIONE APPARATI PERIFERICI**
- RENDICONTAZIONE E CONTROLLO**
- CONTROLLO TITOLI DI VIAGGIO ED EMISSIONE SANZIONI**
- STATISTICHE, BUSINESS INTELLIGENCE, GEOMARKETING**

powered by
PLUSERVICE.NET
Sistemi Informativi Integrati per la Mobilità
www.pluservice.net



ibe
INTERNATIONAL BUS EXPO

**TECNOLOGIE
INNOVAZIONI
SOLUZIONI GREEN**



TUTTO IL MONDO DELL'AUTOBUS E DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

FIERA DI RIMINI 24-26 OTTOBRE 2018

www.internationalbusexpo.it

ORGANIZZATO DA
ITALIAN EXHIBITION GROUP
A merger of Rimini Fiera and Fiera di Vicenza

Intervista

Pluservice compie 30 anni. Fanesi: il nostro motto è arrivare prima degli altri e continuare a correre

Giorgio Fanesi l'ha fondata giusto 30 anni fa a Senigallia, ed oggi Pluservice Srl è diventata una delle realtà industriali del settore più innovative.

Fanesi, avete raggiunto la maturità ma continuate come ragazzini con lo zaino in spalla a cercare nuove avventure...

Mi piacerebbe rispondere che è proprio lo spirito di avventura che ci mantiene giovani. Invece il nostro è anzitutto un obbligo: esplorare sempre nuovi confini, immaginare sempre qualcosa di nuovo, è vitale per un'azienda come la nostra che ha fatto dell'innovazione il suo vantaggio competitivo.

Arrivare prima degli altri, e continuare a correre: questa è stata la nostra cifra distintiva, questo è il nostro destino.

Nascete nel 1988 a Senigallia come software house al servizio della aziende di trasporto pubblico locale, quando l'informatica moderna era ancora di là da venire e la compilazione di algoritmi era privilegio di pochi.

Una sfida ai colossi dell'epoca...

La ringrazio per questa domanda che mi dà l'opportunità di ricordare i tempi in cui, allora sì davvero ragazzino, percor-



Giorgio Fanesi, Amministratore delegato Pluservice

revo in lungo e largo l'Italia, e quando contro i colossi avevo dalla mia parte l'entusiasmo che mi davano i primi successi, e la disponibilità, a qualunque ora del giorno e della notte, a lavorare insieme ai nostri clienti, già allora in una visione win-win, ma non si diceva così allora, del rapporto cliente – fornitore. E come spesso capita nella vita, non sempre sono le scelte ad indirizzare il corso degli eventi, a volte sono le casualità, le coincidenze: e così è stato quando mi sono ritrovato a lavorare con i primi clienti che si occupavano di trasporto pubblico.

Iniziando dalle paghe, mi resi conto che c'era tutto un mondo, in queste aziende, dove l'automazione dei processi non



era ancora stata avvertita come esigenza impellente. Ecco, scoprire che ci potevano essere enormi margini di miglioramento in ogni cosa si facesse in quel tipo di azienda fu la vera svolta della Pluservice dell'epoca.

Partiti dall'ATMA di Ancona, siete poi passati alla gestione delle flotte in diverse città, ed a un certo punto vi ponete l'obiettivo di smaterializzare il biglietto dell'autobus, lavorate sodo e nasce MyCicero (oggi start-up che si muove sulle proprie gambe). Come è andata?

In due parole ha sintetizzato egregiamente trent'anni di storia di Pluservice. Siamo partiti con i programmi gestionali, poi ci siamo accorti che il gestionale poteva uscire anche dagli uffici delle aziende e andare per strada, a controllare prima i turni del personale e poi l'esercizio dei mezzi, ed infine tutto il ciclo della bigliettazione e dell'informazione agli utenti.

Finché siamo rimasti all'interno delle aziende, è stato indifferente seguire i diversi personalismi incontrati nelle varie aziende, anche se ci siamo sempre sforzati di non produrre mai software ad hoc, ma sempre prodotti universali dotati di forti parametrizzazioni per consentire anche le più spinte personalizzazioni. Ma è stato quando abbiamo varcato la soglia delle aziende per andare al pubblico, al cittadino, che ci siamo resi conto di quanta difficoltà potesse incontrare il povero utente costretto a utilizzare sempre diversi siti web e diversi biglietti, ogniqualvolta avesse cambiato città o abitudini di viaggio. Abbiamo per anni combattuto con il gene italico del "paese dei campanili" anche nelle soluzioni tecnologiche, cer-

cando di trovare un consenso unanime intorno a scelte condivise, ma è stata fatica sprecata. E allora abbiamo deciso di rivoltare il paradigma, ovvero progettare un'idea condivisibile partendo da venticinque anni di esperienze le più diverse e diversificate sul fronte dell'informobilità e del ticketing. E' nata così la soluzione myCicero, una piattaforma con il dna della condivisione e dell'omogeneità, che consentisse ad una persona di registrarsi una sola volta, indicare una sola volta il suo strumento di pagamento preferito, e poi procedere con semplicità, utilizzando sempre lo stesso strumento ovunque in Italia, la stessa app sul proprio smartphone, a pagare per parcheggiare la propria auto nelle strisce blu o nei parcheggi in struttura, o per comprare il biglietto del treno o della metro o del bus. E' stata una scommessa, all'inizio combattuta e avversata in ogni modo, oggi accettata e sostenuta dai principali stakeholder del mercato di riferimento.

Tutto questo si fa se un'azienda mantiene alto il livello di R&S. Come sono i numeri oggi? Quanti lavorano alla ricerca ed allo sviluppo? Quanto del bilancio viene dedicato all'innovazione...

Su circa 140 persone in organico all'azienda, oltre il 50% è costituito da tecnici dedicati full time allo sviluppo dei nostri prodotti. L'innovazione continua ad essere il nostro vantaggio competitivo, come testimoniano i successi che continuiamo a riscuotere in gare pubbliche e partnership private. Ma tutto questo non è gratis: quasi il 20% del nostro fatturato è impiegato ogni anno per mantenere le nostre soluzioni al passo con le nuove tecnologie e i nuovi trend di mercato.

Con il passare degli anni aumentano le dimensioni di Pluservice ed oggi la sua rete dei clienti copre l'intera Penisola in un clima commerciale che è diventato sempre più competitivo. Le ultime acquisizioni?

Il clima commerciale non è solo più competitivo: lo definirei conflittuale. Ormai non c'è gara di appalto vinta in cui non ci si debba aspettare l'immane ricorso. E' successo per la gara di bigliettazione a Bari, ma sembra ad oggi tutto superato; siamo in ansia che capiti così anche per la recente gara per il biglietto unico della Regione Liguria in cui anche in tal caso abbiamo ottenuto il maggior punteggio di gara da parte della commissione della stazione appaltante, Liguria Digitale. Nel contempo, non passa giorno che i nostri commerciali non arricchiscano l'offerta di myCicero con nuove partnership commerciali per il pagamento della sosta o per l'acquisto di titoli di viaggio.

Trent'anni di crescita costante ma in fondo voi siete ancora un'azienda familiare. Un'azienda con il capo che continua ad avere lo zaino in spalla, che segue i dossier personalmente...

Guardi, la considero una fortuna: continuiamo ad essere una cosiddetta azienda familiare, e non solo perché tutta la mia famiglia lavora in azienda, ma per-



Giorgio Fanesi e la sua famiglia

ché ogni giorno cerchiamo di creare in azienda quell'aria di stima e fiducia propria di una grande famiglia. Anche continuare ad avere lo zaino in spalla è per me una fortuna, che mi consente di essere sempre in prima linea, con i clienti e con i partners, nelle condizioni ideali per coglierne di prima mano i sentimenti e le esigenze.

Come diceva l'Avvocato, "gestire un'azienda è la cosa più noiosa al mondo", ed è per questo che io non mi limito a gestire Pluservice, ma continuo a metterci tutto me stesso, anima e corpo. Alla mia età, anche se mi sento un ragazzino come 30 anni fa, è certamente una fatica, ma forse è il segreto che mi fa essere ancora così entusiasta del mio lavoro.

Dalla redazione di FerPress auguri per i vostri 30 anni!

Antonio Riva



**Riqualificazione
urbana**

**Innovazione
digitale**

**Mobilità
sostenibile**

Il territorio connesso al futuro.

6-9 novembre 2018 / Fiera di Rimini

Nuovi modelli di urbanizzazione, soluzioni tecnologiche, piani di mobilità, utilizzo delle energie rinnovabili e accumulo volti a migliorare la qualità di vita dei cittadini e favorire lo sviluppo dei territori in chiave sostenibile.

Un progetto speciale di:

**ECOMONDO
KEY ENERGY**

Un progetto di:

**ITALIAN
EXHIBITION
GROUP**

cittasostenibile.net

Focus

Club Italia all'Innovation Forum di Mastercard: i trasporti sempre più verso la smaterializzazione dei biglietti

“Milano sta cambiando ed ATM deve fare di conseguenza, ed il primo cambiamento in una città che si muove è trasformare il modo di viaggiare”. Esordisce così Roberto Andreoli, responsabile dei sistemi informativi e della bigliettazione della municipalizzata

milanese all'incontro organizzato da Club Italia in Bocconi all'interno dell'iniziativa promossa da Mastercard con il nome di Innovation Forum #MastercardMIF2018. I numeri della bigliettazione elettronica nell'area milanese sono impressionanti: dal 2015 sono 8.3 milioni di biglietti virtuali venduti: 3.5 sono passati per l'App di Atm, 4.8 venduti con Sms.

E nell'epoca degli smartphone, la metropolitana milanese recupera la moneta di plastica che, con la generalizzazione del sistema contactless ha consentito di avviare un passaggio storico, niente più biglietto, né di carta, né magnetico, né elettronico, ma solo un “tap” con la tessera che ognuno di noi conserva gelosamente nel portafoglio.

“Uniformare, ingaggiare, abituare: questo il programma secondo Andreoli, ma anche approcciare in modo armonico le tecnologie che avanzano senza puntare su monoliti informatici. Ed in poco più di



un mese sono già 10 mila i passeggeri al giorno che usano la carta di credito tanto che “partiti con un tornello abilitato per ogni stazione, in qualche caso siamo già al terzo abilitato”.

Operazione costosa? Non proprio, circa un milione di euro con l'impiego di 50 persone e l'obiettivo di attrezzare circa 500 tornelli con uno step successivo (fuori budget per ora) di passare ai mezzi di superficie (circa 2.000).

Difficoltà? Andreoli non ha dubbi: “I risultati pagano qualsiasi tipo di difficoltà perchè in questo modo procediamo velocemente verso il nostro progetto di Maas, per far viaggiare il cittadino, non solo con Atm ma con tutti i mezzi della regione”.

“La smaterializzazione dei biglietti non è un “se” ma un “quando”, incalza Massimiliano Gallo di MasterCard, perché il sistema sarà semplice e sicuro, avrà ricadute positive sui costi di gestione del trasporto, ridurrà il rischio di furti e truffe. Il passaggio successivo all'utilizzo della



carta per il pagamento del singolo biglietto è quello di utilizzare la carta di credito contactless anche per caricare l'abbonamento. E succederà presto.

Rivendica il ruolo di Club Italia il suo direttore Claudio Claroni, che ricorda la pubblicazione delle "Linee guida per l'uso delle carte di credito nel TPL" (pubblicato in collaborazione con Ferpress due anni fa). Ma siamo ancora molto indietro. "Il MIT - ha ricordato Claroni - ha condotto una indagine tra tutte le aziende. Quelle che hanno la bigliettazione elettronica sono il 23 per cento in numero e purtroppo l'80 per cento delle aziende hanno ancora biglietti di vecchio tipo, benché un sistema di validazione sia presente sul 71 per cento dei mezzi. E come su molte cose nel nostro paese ci sono aziende che sono andate avanti come schegge ed altre che sono ferme al palo". Ma chi parte oggi potrà dotarsi facilmente di tutti i sistemi attuali, compresi i lettori EMV".

"Tutti pensiamo - dice Francesco Romagnoli di Anav - che ci sia bisogno di sistemi di bigliettazione che i più simili possibile per tutti i sistemi di trasporto. Oggi che il biglietto di carta non è più il supporto necessario per intraprendere un viaggio, la gente si è abituata a nuovi sistemi di pagamento che da una parte favoriscono la lotta all'evasione tariffaria e dall'altra semplificano le azioni per intraprendere il viaggio".

Ma attenzione, vuole sottolineare Andreoli, perché da una parte il panorama vede le associazioni delle aziende di settore che combattono con le istituzioni che stanno sopra, e dall'altra i clienti che ci chiedono la qualsiasi a bordo. Ma combattiamo con un mondo difficile dove c'è una forte burocrazia, sia a livello centrale che periferico. Ed a proposito di validazione obbligatoria a Milano, nel nostro

caso, abbiamo semplicemente aggirato l'ostacolo. Il cliente con la carta di credito tappa all'inizio e se non tappa quando esce dal mezzo gli viene applicata la tariffa massima: tutti lo fanno".

I sistemi fanno risparmiare: "Da anni lavoriamo per la smaterializzazione dei titoli di viaggio. Già oggi un terzo dei nostri abbonati rinnova non recandosi in biglietteria ma pagando online - spiega Mirco Armandi, della torinese GTT - perché ogni biglietteria ci costa un milione l'anno, per non parlare delle rivendite sparse per tutta la regione.

È chiaro che il biglietto EMV favorisce l'utente occasionale, di pari passo a quella del mobile ticketing. È questo ci consentirà che togliere le macchinette di vendita biglietti in vettura, che sono un altro costo elevato. Entro la metà del 2020 vogliamo dotare tutte le città di un valutatore EMV. La spesa prevista è di circa 3 milioni per 1200 autobus."

"Ho sentito cose che ci fanno pensare ad un futuro migliore, ma ho anche sentito qualche semplificazione eccessiva", dice il presidente di Asstra Massimo Roncucci invitando a moderare gli entusiasmi.

"La situazione italiana è a macchia di leopardo, ma se pensiamo a Londra e all'aumento di vendite con l'introduzione delle carte di credito qui a Milano, non posso non pensare che l'Italia ha un gap infrastrutturale molto negativo nella quantità e nella qualità del trasporto. Poi è vero, è importante la modalità di pagamento, ma anche vedere i diversi sistemi di mobilità che si integrano, al di là di chi fa il servizio o se è trasporto pubblico, bicicletta o sharing, che poi se arriva un autobus vecchio, troppo caldo o troppo inquinante, le cose non vanno".

"Ma dobbiamo pensare - conclude Roncucci - ad un sistema di mobilità che non è solo per le grandi aree urbane del pae-

se. Parliamo sì di Milano, ma non dimentichiamo i milioni e milioni di passeggeri con gli autobus urbani e quelli extraurbani. Non dimentichiamoci mai degli abbonati, che sono almeno il 50 per cento dei clienti del TPL. E che si capisca che il problema vero è che ci sono troppi sistemi di bigliettazione locale che hanno l'handicap di non parlarsi tra di loro".

"Sono i sistemi che debbono dialogare tra loro - interviene Giorgio Fanesi di Pluservice - non serve un unico sistema, ma capacità di integrare i sistemi come i sistemi di trasporto, che sono interoperabili. Questa è stata la nostra esperienza con Mycicero. Noi stiamo lavorando ad una piattaforma che le aziende possano impiegare secondo le loro esigenze".

Note dolenti: "Vedo qui oggi poche aziende e questo ci fa capire quanta poca maturità ci sia nel settore, dice nelle conclusioni Piero Sassoli - presidente di Club Italia.

"Ma alla fine lo capiranno perché come

capo di un'azienda di TPL non posso far altro che pensare al vero e proprio risparmio che le aziende di trasporto possono ottenere con l'inserimento del EMV per la conseguente riduzione dei costi di bigliettazione che ben conosciamo. Sappiamo che dobbiamo mettere i nostri clienti nelle condizioni di viaggiare meglio, su autobus nuovi e puliti, con orari giusti e regolarità del servizio. E all'interno di questo percorso, che gran parte delle aziende hanno avviato, c'è anche la comodità dell'acquisto del biglietto e dell'abbonamento. Solo una cosa da aggiungere credo che in un paese dove troppo spesso nascono progetti locali belli ma separati, il ruolo che si è assunto Club Italia di lavorare per la standardizzazione è stato fondamentale perché siamo proprio stati noi a produrre le linee guida per l'utilizzo delle carte bancarie nel TPL".

A.R.

Mastercard, azienda che opera nel settore delle tecnologie per i pagamenti internazionali, ha organizzato la nuova edizione del **Mastercard Innovation Forum #Mastercard-MIF2018**. Dal 9 al 10 ottobre, presso l'Università Bocconi di Milano, nella sede di via Roentgen dal design moderno, nata dal progetto del Grafton Architects, Mastercard ha dato vita ad una due giorni di approfondimenti sulle nuove sfide del mercato dei pagamenti e l'evoluzione dell'ecosistema digital&payment, condividendo strumenti innovativi a supporto del business e presentando nuove opportunità e strategie per il mondo delle start-up e delle FinTech.

L'evento, in collaborazione con l'Università Bocconi, ha avuto un calendario articolato di conferenze, workshop e masterclass con la presenza di prestigiosi relatori, esperti del settore, partner internazionali, esponenti del mondo digital e startup emergenti, che si sono alternati per raccontare le innovazioni più significative e i trend del mondo dei pagamenti. In particolare, nel pomeriggio del 9 ottobre, Mastercard ha dato voce alle 3 startup finaliste, che hanno partecipato alla Call4Ideas, iniziativa lanciata a luglio che chiamava le startup attive nel settore FinTech, Big Data, Intelligenza Artificiale, Security e SmartCity di candidare la loro idea e presentarla davanti ai top manager delle principali banche e retailer italiani proprio durante il Forum. In sede è stata proclamata la vincitrice, che accederà direttamente alla finale del Selection Day organizzato da Start Path a Miami il 29 novembre.



Servizi specializzati per il contrasto all'evasione tariffaria
strutturati per aumentare i ricavi da bigliettazione



Verifica titoli di viaggio



Formazione specifica del personale



Recupero crediti e postalizzazione



Servizi di customer care



Multazione informatizzata



Back office e reportistica real time



Mystery client e monitoraggio qualità



www.holacheck.it



059 34 04 26



info@holacheck.it



Strada Scaglia Est 33 - Modena

Focus

Accordo Anas-Mit Boston per sperimentazione sorveglianza sui ponti con sensori mobili

Prosegue l'impegno di Anas (Gruppo FS Italiane) nello sviluppo di nuove tecnologie per la sorveglianza e la conseguente programmazione della manutenzione delle infrastrutture stradali. Un accordo con il Senseable City Lab Consortium del Massachusetts Institute of Technology (MIT) di Boston, diretto dal professor Carlo Ratti, consentirà ad

Anas di studiare l'applicabilità di sensori mobili per incrementare le attività di vigilanza dei ponti e viadotti sulla rete stradale e autostradale di competenza.

Anas aderisce in qualità di government partner al Senseable City Consortium del MIT di Boston.

Anas, accanto alle attività di verifica dei ponti condotte da personale certificato e al sistema di controllo a intelligenza artificiale, sperimentato nel 2017 e ora in fase di prima installazione su interi itinerari stradali, testerà l'uso di sensori mobili, oggetto di ricerca del MIT di Boston, sulle autostrade A90 Grande Raccordo Anulare di Roma e A91 Roma-Aeroporto di Fiumicino.

La tecnica permette il controllo qualitativo dell'infrastruttura stradale, basandosi sui dati provenienti dai sensori presenti nei dispositivi mobili e nelle centraline delle automobili più recenti.

“Questo approccio innovativo – ha dichiarato l'Amministratore Delegato di Anas



Gianni Vittorio Armani – implementa i metodi di monitoraggio dei ponti già applicati sulla nostra rete. Anas nel 2018 ha infatti eseguito oltre 37.000 ispezioni sui 13.000 ponti, viadotti e cavalcavia in gestione. L'accordo siglato con MIT contribuisce a sperimentare un sistema che, utilizzando dati diffusi e immediatamente disponibili, fornisca ulteriori informazioni sul comportamento delle opere durante il loro funzionamento in esercizio, utili a integrare e diversificare l'ampia catena di controlli già messa in campo da Anas per la vigilanza della rete, sempre più basata sulle nuove tecnologie”.

Uno studio recente, condotto dal Senseable City Lab Consortium del Massachusetts Institute of Technology su un ponte di Boston, l'Harvard Bridge, ha evidenziato che i dati derivati dallo smartphone, raccolti su un veicolo in movimento e op-



portunamente registrati e analizzati, contengono informazioni coerenti e significative su alcune delle frequenze modali di un ponte (l'analisi modale è lo studio del comportamento dinamico di una struttura quando sottoposta a vibrazione, in questo caso il passaggio dei veicoli).

“Siamo molto felici di lavorare con Anas – ha dichiarato il professor Carlo Ratti direttore del Senseable City Lab Consortium del Massachusetts Institute of Technology (MIT) di Boston – in un progetto che guarda alla sicurezza delle nostre strade. Oggi stiamo vivendo in un momento di grandi cambiamenti nel campo della mobilità. Con questo accordo tra il MIT e Anas, vogliamo sfruttare le potenzialità delle nuove tecnologie digitali, in modo da raccogliere dati più precisi sulle condizioni delle nostre infrastrutture stradali, aumentando l'attività di monitoraggio e sicurezza di ponti, viadotti e strade”.

“L'adozione di soluzioni innovative – spiega l'AD Armani – fa parte della svolta strategica che Anas ha impresso da tre anni nella valorizzazione degli asset stradali esistenti, volta a garantire una maggiore sicurezza e comfort di guida. Un'azione sostenuta concretamente da 11 miliardi di investimenti nella manutenzione, pari a circa il 46% delle risorse complessive del piano pluriennale 2016-2020”.

La sperimentazione Anas-MIT di Boston in Italia parte sulle autostrade del Grande Raccordo Anulare di Roma, tra le arterie più trafficate d'Italia con picchi di 168.000 veicoli al giorno, e sulla Roma-Aeroporto Fiumicino con oltre 100.000 veicoli al giorno. In questo modo le due autostrade diventano un laboratorio aperto di ricerca internazionale.

“In un'ottica di miglioramento continuo delle attività di manutenzione della strada – ha sottolineato il Presidente di Anas

Ennio Cascetta – Anas si propone come un player all'avanguardia nella ricerca applicata e nella diffusione di nuove tecnologie nei processi di gestione della rete stradale che comprendono anche i progetti Smart Road e Smart Mobility su alcuni dei più importanti nodi stradali del Paese”.

L'investimento complessivo del programma Smart Road Anas è di un miliardo di euro e sarà messo in atto con una prima fase realizzata nei prossimi tre anni con un investimento di circa 250 milioni euro. La prima fase riguarda l'itinerario E45-E55 'Orte-Mestre', in Veneto la statale 51 “di Alemagna”, in Sicilia la Tangenziale di Catania e la A19 'Autostrada Palermo Catania', nel Lazio le autostrade A90 'Grande Raccordo Anulare di Roma' e A91 'Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino' e, infine, la A2 'Autostrada del Mediterraneo' dove i lavori sono già partiti a settembre.

Inoltre, un Comitato Tecnico Scientifico di livello internazionale affianca Anas nella realizzazione del progetto Smart Mobility, orientato alla costruzione – in vista dei mondiali di Sci di Cortina 2021 – di un modello evoluto di mobilità intelligente in grado di gestire al meglio i flussi di traffico e migliorare la sicurezza stradale. Il progetto che vede protagonista la viabilità di accesso a Cortina in occasione dei mondiali rappresenta il primo prototipo di smart mobility in Europa che vuole realizzare piattaforme integrate per la gestione della mobilità, partendo dai servizi e dalle tecnologie offerte dalle smart road Anas con l'obiettivo di garantire maggiore sicurezza, fluidità del traffico e comfort di guida.

Focus sistema Anas di gestione e sorveglianza di ponti e viadotti

In occasione della presentazione dell'accordo con il MIT di Boston sulla sperimentazione dei sensori mobili, Cascetta e Armani hanno fatto il punto sul sistema di gestione e sorveglianza di ponti e viadotti.

Anas ha adottato un modello di Road Asset Management (RAM), inserito nel piano investimenti 2016-2020, per soddisfare le esigenze strategiche di gestione e manutenzione del patrimonio infrastrutturale stradale, attraverso una pianificazione a lungo termine, e per assicurare il raggiungimento delle prestazioni richieste nel modo più efficiente possibile e sostenibile.

In particolare, lo sviluppo del RAM relativo alle opere d'arte (Bridge Management System) ha consentito dal 2017 di avviare una radicale trasformazione del sistema di gestione e sorveglianza di ponti e viadotti:

1. è stato implementato il modulo di Gestione dei Ponti (BMS) nell'ambito del Sistema di Gestione degli Asset Stradali (RAM);
2. è stato revisionato il processo di Sorveglianza in esercizio di ponti e viadotti: aggiornata la procedura standard di Ispezione e i flussi operativi per la sorveglianza; implementate applicazioni per l'acquisizione e memorizzazione dei dati delle ispezioni; formati gli ispettori, con certificazione a standard europeo;
3. è stata definita la strategia per l'utilizzo delle tecnologie per il monitoraggio delle opere: standardizzato il controllo e monitoraggio delle opere con uso di sensori; sviluppata metodologia per controllo satellitare; realizzate prime applicazioni.

Tutte le opere d'arte (ponti e viadotti e cavalcavia) sono oggetto di procedure standardizzate di controllo che prevedono ispezioni trimestrali da parte del personale di esercizio e un'ispezione tecnica più approfondita una volta all'anno.



Sulla base di questo processo continuo di ispezioni e controlli Anas programma il piano di interventi di manutenzione.

Anche l'assetto idrogeologico del territorio attraversato dalle infrastrutture gioca un ruolo rilevante per la sicurezza della rete e, per questa ragione, Anas si è ulteriormente attivata sia con monitoraggi strumentali dei siti con potenziale di criticità, sia eseguendo studi e ricerche generali

sulla rete, anche avviando collaborazioni funzionali strutturate con gli Enti dello Stato competenti sul tema.

Sono stati fatti enormi passi avanti negli ultimi anni sul piano della conoscenza approfondita delle opere. Anas ha completamente ristrutturato e standardizzato tutta la filiera delle ispezioni e i suoi ispettori sono stati certificati secondo lo standard europeo.

Inoltre, è stato sviluppato un piano di monitoraggio elettronico di ponti e viadotti, articolato in più livelli di controllo da applicare agli oltre 13.000 ponti viadotti e cavalcavia della propria rete stradale. Il primo livello di monitoraggio, che si prevede di installare in modo diffuso su tutta la rete, controllerà il comportamento dell'opera tramite sensori gestiti da un algoritmo a intelligenza artificiale, segnalando tutte le anomalie che necessitano di approfondimenti conoscitivi. Il secondo e terzo livello, che si prevede di installare sulle opere su cui si sono evidenziate anomalie, consentirà una conoscenza quantitativa e dettagliata, sempre più approfondita dello stato e del comportamento di ponti e viadotti.

COM

Le 3 Ferrovie ex concesse di Roma

**Ieri,
oggi,
domani**

1. la Roma - Lido

Presentazione del libro

LUNEDI 5 NOVEMBRE 2018
ORE 17:30

Coordina

Rossella Santilli
Giornalista TG3 Lazio

Ne parlano

Carlo Maria Medaglia
*Prorettore alla Ricerca
Link Campus University*

Giovanni Mantovani
*Esperto di trasporti,
consulente di
diverse amministrazioni*

Vittorio Sebastiani
*Ex Dirigente di ATAC
già Responsabile dell'Ingegneria*

Marco Galluzzo
*Responsabile Territorio, Infrastrutture e Mobilità
UNINDUSTRIA*

Massimo Proietti
*Segretario Regionale della Mobilità
Ultrasporti Lazio*



LUNEDI
5
NOVEMBRE

ORE
17:30

**caffè
letterario**

VIA OSTIENSE 95
ROMA



Pistoia: in Prefettura il punto sulle criticità del trasporto pubblico locale nella Provincia



Lazio: sindacati, richiesto incontro a Regione. Urgente pianificazione strategica



Bolzano: firmato l'accordo di programma per la realizzazione del nuovo tram



TUA SpA: disservizi in provincia dell'Aquila per anomala protesta di alcuni dipendenti di Avezzano



Verona: Consiglio comunale approva mozione per lotto unico per il TPL



Genova: verifica intensiva in via Cadorna. Registrato tasso di evasione del 8,7%



9 autostazioni in grandi città italiane hanno pubblicato il "set informativo" prescritto da ART



DriveNow festeggia due anni a Milano e annuncia un'offerta per abbonati annuali ATM



FSI: al lavoro per migliorare la qualità del servizio di trasporto regionale



Gruppo FS Italiane: a Genova, nel Campasso, un nuovo parcheggio di interscambio Ferro/Gomma



Terzo valico dei Giovi: Toninelli in Question Time, valutazione del Ministero non per fermare opera



Passante Palermo: RFI precisa, da completare solo il 5% totale dei lavori

Mobility Magazine

Periodico informativo sulla mobilità nelle città e tra le città italiane a cura della redazione di www.ferpress.it

Direttore responsabile Gisella Pandolfo
FerPress e MobilityPress sono trasmesse da Roma

FerPress è registrata presso il Tribunale di Roma
(registrazione n. 453 del 08/12/2010).

FerPress S.r.l. Piazza di Firenze 24 00186 Roma

Partita Iva e Codice Fiscale 12510731008 -

Cap. Soc. E 10.327 I.V.

Impianto grafico, gestione del sito a cura di Akama

Lo sfogliabile è su piattaforma Mokazine

Curatrice e impaginazione grafica: Anna Argiolas

Giornalisti: Anna Argiolas, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Lorenzo Gallico, Antonio Riva.

Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa: redazione@ferpress.it

Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085

Per abbonamenti, pubblicità e info generali segreteria@ferpress.it

INTERNATIONAL BUS EXPO

25 OTTOBRE 2018 / RIMINI



LINEE GUIDA

PER L'IMPLEMENTAZIONE DI SISTEMI DI BIGLIETTAZIONE
ELETTRONICA PER LE PICCOLE E MEDIE IMPRESE DEL
TRASPORTO PASSEGGERI

SPONSORED BY: