

# Il Progetto STIMER

Ing. Francesco SUTTI  
Presidente ATC Bologna

# Il progetto STIMER: le tappe principali

- **1994** delibera regionale n. 5811 che istituisce STIMER
- **1994-1995** prima applicazione di bacino a Modena con tecnologia magnetica
- **1999-2000** progettazione di massima:
  - scelte tecnologiche
  - tariffazione e zone tariffarie
- **2002-2004** gara di acquisto della tecnologia
- **2006-2007** progettazione esecutiva ed introduzione della tecnologia magnetica

# Il progetto STIMER: i vantaggi

## ***PER LE AZIENDE:***

- riduzione delle frodi
- tracciamento dei flussi e migliore pianificazione del servizio
- deterrenza all'evasione (“controllo sociale”)
- ripartizione controllabile degli introiti per ogni singolo utente fra i diversi vettori

## ***PER L'UTENTE :***

- indifferenza del vettore sulla stessa direttrice
- disponibilità di un titolo di viaggio multivettore su più bacini

# Il progetto STIMER: lo stato dell'arte

## **INVESTIMENTI:**

- Investimento complessivo base 20 milioni di euro
- Introduzione del magnetico 7 milioni di euro
- Totale investimento 27 milioni di euro

## **PROSSIMI PASSI:**

- Approvazione del progetto esecutivo: mancano FC-PC-TRENITALIA
- Sottoscrizione dell'addendum magnetico: mancano FC-PC-TRENITALIA-FER
- Prototipazione e lancio delle installazioni: BO-PR (da luglio 2008)
- Gara per acquisto tessere: (settembre 2008)
- Tariffazione a zone: (giugno 2009)
- Attivazione tecnologie: BO-PR (giugno 2009)

# Il progetto STIMER: esperienze simili nel mondo

## **Hong Kong:**

- 10 milioni di transazioni al giorno
  - 95% della popolazione usa la card
- Il successo è legato anche all'uso della card per acquisti di altri beni/servizi (oltre 1.000 esercizi commerciali) e per l'accesso agli uffici pubblici

## **San Paolo:**

- 8,5 milioni di card emesse
  - 7,3 milioni di viaggi al giorno
- integra i vettori bus, metrò, treno

## **Singapore:**

- Sistema tariffario per Kilometri
- Card usata per l'acquisto di altri beni/servizi

## **Melbourne:**

- Sistema tariffario a zone
- 370 milioni di passeggeri all'anno

## **Sidney:**

- Obiettivo sostituire i 500 tipi di biglietti diversi

## **Londra:**

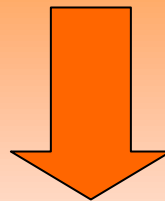
- Introduzione tecnologia contactless in corso

## **Parigi:**

- Introduzione tecnologia contactless in corso

# Il progetto STIMER: problema delle risorse

- **Ambizione:** non ci sono in Italia significativi progetti di integrazione multivettore con ripartizione degli introiti sulla base dei dati di consumo
- **Complessità:** Uso della modalità contactless non familiare
- **Innovazione:** comporta forte cambiamento per l'utenza (tecnologia + nuovo modello tariffario a zone)



**NECESSITA' DI UNA FORTE AZIONE DI COMUNICAZIONE  
E INFORMAZIONE VERSO L'UTENZA**

# Coordinamento del progetto STIMER

## ***VANTAGGI:***

- Unica interfaccia con il fornitore
- Unitarietà del progetto a garanzia dell'integrazione
- Condivisione delle scelte di natura tecnico-organizzativa

## ***DIFFICOLTÀ:***

- Eterogeneità delle aziende coinvolte (ferro-gomma, agenzie-aziende)
- Allineare sugli stessi obiettivi soggetti con struttura societaria diversa e vincolante
- Si procede a velocità diverse (non ci sarà allineamento sulle attività: prototipazioni, collaudi, acquisto carte,...)

# Rapporti con il fornitore

10 contratti per la fornitura di 10 sistemi di tariffazione elettronica:

## ***BENI IN FORNITURA:***

- n. 5.000 validatori con tecnologia contactless e magnetica
- n. 10 server aziendali con SW di gestione
- n. 500 dispositivi per il controllo titoli
- n. 55 sistemi di biglietteria
- n. 600 sistemi di ricarica tessere da banco

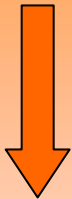
## ***TEMPISTICHE:***

- Il progetto si conclude entro 18 mesi dalla sottoscrizione di tutti i contratti per l'addendum magnetico
- Bologna e Parma hanno comunque già iniziato la prototipazione propedeutica alle installazioni da completarsi entro maggio 2009



# Clearing

TECNOLOGIA



Si compra

REGOLE



Bisogna contrattualizzarle:

- criteri di riparto
- gestione degli ammanchi
- gestione delle frodi
- flussi finanziari
- aggi
- .....

## Terminale autista

Il modulo VIP è il front-end del sistema con l'autista, esso permette al conducente d'interagire per modificare parametri, impostare dati



## Validatore

Il validatore VPE412 rappresenta il cuore del sistema, essendo il front-end con l'utenza, esso ha il compito di valicare i titoli di viaggio contabilizzando l'introito per l'azienda.

