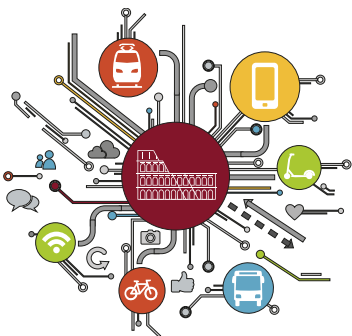


SaiChe *Atac*

Edizione speciale



Il primo bus Tap & Go a pag. 18



La trasformazione digitale
del trasporto pubblico
e il **MaaS** di Roma

maggio/giugno 2022

"Se non c'è Atac non c'è MaaS"

Alberto Zorzan, DG Atac

INDICE

Un nuovo paradigma per la mobilità	4
Due giorni per discutere sul futuro "digitale" della mobilità come servizio	6
MaaS: offerta di trasporto intermodale, sostenibile e vantaggiosa	8
Il progetto MaaS a Roma: criticità e suggerimenti.	10
La visione di Atac sulla app del MaaS di Roma	12
MaaS: cosa pensano le aziende di Tpl.	14
La digitalizzazione dei processi di mobilità: la dematerializzazione in Atac	16
Presentato in Campidoglio il primo bus Tap & Go	18

UN NUOVO PARADIGMA PER LA MOBILITÀ

Cosa significa “Mobility as a Service” e perché Atac e Club Italia hanno organizzato un convegno

di M. Sgroi - Responsabile Ufficio Stampa Atac

Il resoconto del convegno organizzato da Atac e Club Italia che presentiamo in questo numero speciale del nostro house organ è il primo momento di riflessione corale che i vari soggetti che ruotano attorno all’universo MaaS dedicano alla città di Roma.

Un evento che arriva a poca distanza di tempo dall’approvazione da parte di Roma Capitale della delibera che assegna ad Atac e a Roma Servizi per la Mobilità, rispettivamente, il ruolo di MaaS Operator e MaaS Integrator. Quindi non sono riflessioni astratte, ma considerazioni svolte nella consapevolezza che questo cambiamento è in

atto e che bisogna anche affrettarsi a compierlo.

Il MaaS è un’evoluzione ancora poco conosciuta dal grande pubblico italiano, ma già in fase di sviluppo in diverse realtà estere. Sul MaaS hanno investito realtà importanti come Berlino ed Helsinki, si trovano numerosi esempi in Francia e Spagna, e anche nel nostro paese sono stati sviluppati sistemi di questo tipo in regioni come l’Alto Adige o il Veneto.

Nulla però che sia paragonabile alla complessità del caso romano, che perciò diventa necessariamente un fatto nazionale. Questa consapevolezza ha animato i lavori del convegno, che perciò si è





rivelato un ottimo punto di partenza per comprendere non soltanto lo stato dell'arte ma anche per esaminare il ventaglio delle complessità celate da questo acronimo - MaaS, Mobility as a Service - ancora poco diffuso fra i non addetti ai lavori.

In logica MaaS un cliente si rivolge a un ecosistema di vettori che elabora una proposta alla quale può essere associata anche una tariffa ritagliata su misura. Si relaziona quindi con un unico sistema che lavora in maniera intermodale e interfunzionale.



E' chiaro che dietro questa straordinaria semplificazione per il cliente si nasconde una complessità altrettanto straordinaria che coinvolge chi fornisce i servizi.

Dopo il convegno ne sappiamo qualcosa di più. Ma è evidente a tutti che siamo soltanto all'inizio.

Basteranno poche righe a far comprendere la portata di questo cambiamento. Il paradigma classico della mobilità prevede che il fornitore del servizio e il cliente condividano un certo tipo di tragitto. Se il cliente deve svolgere uno spostamento ulteriore, deve trovare il nuovo vettore di riferimento e pagare un'altra tariffa.



DUE GIORNI PER DISCUTERE SUL FUTURO "DIGITALE" DELLA MOBILITÀ COME SERVIZIO

Il 18 e il 19 maggio nella sala Protomoteca, in Campidoglio, Atac e Club Italia hanno invitato tutti gli stakeholders coinvolti nel complesso processo di costruzione del MaaS, la piattaforma digitale che disegnerà il servizio di trasporto del futuro



Atac e Club Italia - ContactLess Technologies Users Board - hanno animato il primo convegno dedicato al MaaS, acronimo di Mobility as a Service, ossia l'evoluzione del paradigma della mobilità che anche a Roma ormai si appresta a diventare una realtà. Il convegno ha visto oltre 200 partecipanti, in rappresentanza di 85 realtà di livello mondiale che ruotano attorno al trasporto, fra aziende di tpl, altre che forniscono soluzioni tecnologiche per la mobilità e i sistemi di pagamento, oltre ad associazioni di categoria ed istituzioni.

L'evento, che si è svolto in Campidoglio fra il 18 e il 19 maggio, ha permesso di ascoltare numerosi

interventi e raccogliere diverse informazioni per farsi un'idea più chiara di questo processo che alcune città stanno già sperimentando e che adesso è stato lanciato anche nella Capitale, per il quale Atac è stata scelta come MaaS Operator. L'obiettivo, che si sta iniziando a immaginare, è offrire a chi deve muoversi la possibilità di "costruire" un percorso personalizzato e integrato, a una tariffa conveniente. Per questa ragione al convegno, dal tema "La trasformazione digitale del trasporto pubblico e il MaaS di Roma", erano presenti tutti gli interlocutori che, con ruoli diversi, sono chiamati a progettare e realizzare questo nuovo sistema.

Quindi non solo gli operatori di trasporto come Atac, per la quale hanno partecipato il Presidente Giovanni Mottura e il Direttore Generale Alberto Zorzan, ma anche gli altri stakeholder, come Roma Servizi per la Mobilità con gli interventi della Presidente Anna Donati e del Responsabile Direzione Centrale della Mobilità, Luca Avarello, e i rappresentanti delle istituzioni. Per il Comune di Roma sono intervenuti Eugenio Patanè, Assessore alla Mobilità, Paolo Aielli, Direttore Generale Campidoglio ed Enrico Colaiacovo, Direttore Dipartimento Trasformazione Digitale; mentre per il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile ha parlato Giorgio Pizzi, Dirigente Div4 – DG STIF TPL e per il Ministero dell’Innovazione Tecnologica e Transizione Digitale l’Innovation Project Manager, Dario Malerba.

Centrale ovviamente anche il ruolo di Club Italia - associazione che sui processi di digitalizzazione e dei MaaS ha svolto una lunga serie di pubblicazioni e ha organizzato insieme ad Atac il convegno - e dei suoi rappresentanti, il Presidente Pietro Sassoli e il Direttore Generale Claudio Claroni.

Presenti anche diverse aziende che forniscono soluzioni tecnologiche, come Mastercard, Nexi, Almagora, Vix Technology, Masabi, Solari Udine, Park It, Siemens Mobility, AEP Ticketing Solution, Tranzer, N&TS Group, Pluservice e i rappresentanti delle associazioni che ruotano attorno al mondo del trasporto pubblico: Agens, Anav e Asstra.

In sala anche rappresentanti di Acos, Adiconsum, Assoconfam e Federconsumatori.

ALCUNI INTERVENTI



Eugenio Patanè,
Assessore alla
Mobilità di Roma
Capitale: “La nostra
amministrazione ha
l’obiettivo di diminuire
le auto, incentivare
l’intermodalità

e premiare chi abbraccia il tpl, con app che agevolino i percorsi volti a migliorare gli spostamenti di tutti. E gli assi su cui ci muoveremo sono gli investimenti sulle infrastrutture, mezzi e servizi, tutto nell’ottica della sostenibilità e innovazione”.



Luca Avarello,
responsabile Direzione
Centrale della Mobilità
(Rsm): “Roma Servizi
per la Mobilità sta
contribuendo, insieme
a Roma Capitale e ad
Atac, a progettare e

ipotizzare come il sistema MaaS potrà cambiare la vita di migliaia di cittadini romani. L’esigenza è abbastanza elementare: trovare un unico luogo dove poter scegliere in che modo effettuare il proprio spostamento e con quale tariffa”.



Dario Malerba,
Innovation Project
Manager del Ministero
dell’Innovazione
Tecnologica e
Transizione Digitale:
“Roma, insieme a

Milano e Napoli, è una delle tre città “pilota” scelte per realizzare il paradigma Mobility as a Service (MaaS). Il tempo a disposizione non è molto, entro marzo 2023 il Soggetto Attuatore deve concludere e documentare tutte le azioni propedeutiche all’inizio delle sperimentazioni, mentre entro gennaio 2024 deve aver redatto un report con i risultati ottenuti”.



Piero Sassoli,
Presidente Club Italia:
“È venuto il momento
di non discutere più di
MaaS ma di realizzarlo
e Club Italia è pronta
a offrire ogni tipo di
collaborazione con gli

attori protagonisti, gli operatori di trasporto e le istituzioni”.

MAAS: OFFERTA DI TRASPORTO INTERMODALE, SOSTENIBILE E VANTAGGIOSA

Il benvenuto del Presidente Atac, Giovanni Mottura, al convegno sulla trasformazione digitale del trasporto pubblico

“Sarà una vera rivoluzione nel modo di usufruire dei trasporti pubblici. L’offerta di trasporto collettivo sarà in ottica di intermodalità, sostenibilità e convenienza economica per gli utilizzatori”. Si riassume così il saluto di benvenuto di Giovanni

Mottura, Presidente dell’azienda dei trasporti romani, che rivolgendosi alla sala affollata per la due giorni di discussione e confronto sulla mobilità come servizio al cittadino, ha sottolineato l’importanza del MaaS per Roma.





Mottura ha proseguito presentando tutti gli intervenuti al convegno definendoli "attori fondamentali, per avere una visione globale di questo nuovo viaggio che insieme stiamo iniziando e che è parte integrante di un piano strategico complesso e ambizioso della nuova governance che vi sintetizzo con una espressione poco tecnica - ci sarà chi meglio di me lo farà - che prendo in prestito da quanto dissi ai colleghi all'inizio del mio mandato: la città deve re-innamorarsi di Atac".

Coloro che si confronteranno nel susseguirsi di interventi e tavole rotonde, ha ricordato il presidente di Atac, "sono i massimi esperti dei Ministeri delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, dell'Innovazione Tecnologica e Transizione Digitale, che sono a lavoro sui temi fondamentali per lo sviluppo dei progetti MaaS".

"Incontreremo le più importanti società tecnologiche che stanno studiando e sviluppando i servizi che saranno offerti con il nuovo paradigma della Mobility as a Service e avremo modo di

confrontarci anche con le Associazioni Nazionali del mondo dei trasporti", ha proseguito Mottura, che ha concluso con i ringraziamenti a Club Italia - di cui ha ricordato che Atac è socio fondatore - per aver affiancato l'azienda nella complessa organizzazione del convegno. Ha infine ringraziato il Sindaco per l'ospitalità nella splendida sala della Protomoteca che "dà il giusto rilievo ad un evento così importante".

Infine, nell'ambito del progetto Tap&Go, che è uno dei pilastri della trasformazione digitale lato cliente, ha espresso i suoi ringraziamenti a Mastercard "per aver scelto Atac e Roma per questa collaborazione e per il contributo fondamentale apportato al progetto". "Devo dire - ha tenuto a sottolineare - che io avrei fatto la stessa scelta, perché Roma è Roma, è la capitale d'Italia, è una grande metropoli, è la città più bella del mondo e merita queste collaborazioni vincenti tra pubblico e privato".

IL PROGETTO MAAS A ROMA: CRITICITÀ E SUGGERIMENTI

“Il MaaS dovrebbe superare l'esigenza di immobilismo della rete. Oggi abbiamo delle reti che sono necessariamente statiche”

di Gian Luca Naso - Responsabile Infomobilità Atac



Il sistema MaaS, per funzionare ed essere efficace, deve tener conto della situazione del trasporto pubblico conseguente alla pandemia e dell'evoluzione dello scenario che riguarda il settore. Deve essere uno strumento costantemente aderente e sensibile al contesto in cui si trova. E' con un richiamo alla concretezza degli elementi essenziali che costituiscono il quadro del trasporto capitolino che inizia la riflessione del direttore generale di Atac Alberto Zorzan al convegno sul MaaS di Roma.

“Per affrontare il tema del trasporto pubblico – ha puntualizzato Zorzan – non si può prescindere

dell'analisi attenta dei numeri: gli effetti della pandemia Covid ci hanno fatto perdere il trenta per cento dei passeggeri e, quindi dei ricavi. È probabile che i passeggeri persi nei periodi di lockdown non saranno recuperabili con facilità. Vi è inoltre, la possibilità che la domanda di quel segmento – ovvero la parte impiegatizia, una clientela ambita da tutte le società di trasporto e sostanzialmente fidelizzata, si contragga definitivamente per effetto delle nuove modalità di prestazione del lavoro. Contrazione che non potrà essere certamente compensata con l'aumento di altre quote di mercato come la clientela turistica. Il tutto in un territorio che si estende su 1300



chilometri quadrati, equivalente alla somma degli otto principali capoluoghi di regione italiani”

“Lo scenario che deriva dagli effetti del Covid, impone, inoltre, l’approfondimento di altri due importanti elementi - ha proseguito l’ingegner Zorzan - Il primo è quello della sostanziale staticità delle reti a fronte di dinamiche della domanda che possono subire evoluzioni anche imprevedibili o definitive. Il secondo quello del disegno complessivo dell’offerta: se oggi sovrappolessimo le reti degli otto capoluoghi di provincia che insieme fanno l’estensione di Roma, riempiremmo quasi completamente la mappa mentre l’attuale rete romana è molto densa al Centro e molto meno verso la periferia. Gran parte dell’attenzione si concentra, infatti, sul trasporto pubblico che riguarda l’area centrale, ma Roma ha un’estensione enorme e intere zone che esprimono una domanda di trasporto concentrata tutta in poche ore tra il Centro e la periferia. Una serie di complessità che non si risolvono solo con una politica di nuove infrastrutture, importanti e necessarie, ma attraverso un’analisi attenta dei flussi e un governo complessivo dell’intero



sistema di funzionamento della vita della città” ,

Secondo la visione del direttore Zorzan, “Da questi e altri dati deve partire un percorso di risalita, che non sarà privo di problemi e sul quale si innesterà il progetto MaaS. Noi e gli specialisti del settore dovremo capire in che modo il ‘Mobility as a service’ aiuti a superare le difficoltà di una città come questa. Devo dire che se il modello MaaS che metteremo a punto fosse di valido ausilio alla mobilità romana che ha caratteristiche eccezionali e peculiari vuol dire che potrà essere adottato in maniera efficace ovunque e potrà costituire un modello”



“Al di là delle tecnologie – ha concluso il top manager di Atac – quindi, occorre avere grande concretezza nella sfida. Elementi importanti dello scenario attuale quali la conformazione della rete, del servizio, della domanda e dell’offerta vanno tenuti ben presenti quando si faranno ragionamenti più approfonditi sulle modalità di accesso al MaaS, sulla digitalizzazione dei titoli di viaggio e in generale sulla architettura del sistema. È evidente che i ricavi sono una componente essenziale con tutto il peso che, in questo momento, ha il 30 per cento dei mancati incassi. Per questo ritengo che il sistema MaaS non attinga o eroda i ricavi destinati alle società di trasporto ma debba basarsi su altri presupposti che ne consentano il funzionamento e l’efficacia. Su questi temi, Atac giocherà da protagonista; per il peso che ha l’azienda nel panorama romano e in quello nazionale. Senza il contributo e l’impronta di Atac non ci potrà essere il MaaS.

LA VISIONE DI ATAC SULLA APP DEL MAAS DI ROMA

La mobilità al servizio dei cittadini con un'unica App:
questo il principale obiettivo di Atac in qualità di MaaS Operator,
ruolo recentemente conferitole da Roma Capitale

di Francesco Amendola - Direttore ICT Atac

Un'unica App mobile, accessibile ed inclusiva, per consentire agli utenti di:

- individuare le migliori soluzioni di mobilità intermodali per spostarsi da un punto all'altro della città
- acquistare la soluzione prescelta mediante un'unica operazione di pagamento, beneficiando anche della migliore tariffa disponibile

- ottenere l'accesso diretto a tutti i mezzi ed infrastrutture che compongono la soluzione individuata (per cui non solo Trasporto Pubblico o parcheggi di scambio, ma anche soluzioni di sharing, trasporto collettivo, etc.)

È questo l'ambizioso obiettivo che ATAC si è posta per poter rappresentare da protagonista il nuovo ruolo di MaaS Operator, recentemente conferitole nell'ambito del progetto di Mobility as a Service di Roma Capitale.



La strategia individuata è quella di demandare alla tecnologia tutta la complessità necessaria per svolgere le operazioni elencate in precedenza, in modo che l'esperienza per l'utente sia la più semplice ed efficace possibile: pochi click per viaggiare, a tutto il resto ci pensano i sistemi informatici.

Ciò si potrà realizzare grazie alle più moderne e innovative tecnologie disponibili sul mercato, a partire dalle soluzioni di cloud computing per arrivare a motori e algoritmi di Intelligenza Artificiale, in grado di elaborare e gestire l'enorme mole di dati che occorrono per realizzare i servizi necessari.

Ad esempio, la nuova APP sarà in grado di:

- identificare il percorso e le soluzioni di mobilità migliori in funzione dello stato in tempo reale della rete di trasporti, della capienza dei mezzi, del traffico, del meteo, della presenza di eventi o manifestazioni, etc.
- recepire le segnalazioni degli utenti per integrare i dati disponibili e produrre elaborazioni ancora più accurate
- rendere ancora più conveniente il ricorso a soluzioni di trasporto pubblico, collettivo o condiviso grazie al calcolo a posteriori della migliore tariffa in base al reale utilizzo dei mezzi.

L'obiettivo finale è quello di fare in modo che le persone trovino complessivamente più convenienti le soluzioni di mobilità alternative al mezzo privato, per spostarsi all'interno del territorio di Roma Capitale, con un duplice vantaggio: per gli utenti, in termini economici ma anche di miglioramento della qualità

della vita (meno tempo nel traffico, meno stress nel cercare parcheggio, etc.); ma soprattutto per la città in quanto una riduzione del ricorso al mezzo privato, di fatto, si traduce in un miglioramento della complessiva qualità ambientale (es. per la riduzione del traffico, dei livelli di smog, dell'inquinamento acustico e luminoso, etc.).

In questo modo il MaaS, ovvero la mobilità come servizio, sarà realmente ed efficacemente al servizio dei cittadini.



MAAS: COSA PENSANO LE AZIENDE DI TPL

Il convegno è stato un momento di approfondimento concreto di problematiche reali che interessano direttamente le persone. Entro ottobre saranno pubblicate le linee guida operative

di Claudio Claroni - Direttore Club Italia



Innanzitutto, come Club Italia, ringraziamo Atac per lo straordinario apporto fornito al riuscitissimo evento di maggio.

Il messaggio generale aleggiato sul convegno è stato: non facciamo una passarella, ma un approfondimento concreto di problematiche reali che interessano direttamente le persone.

Questa impostazione dell'evento ha contribuito a far fare un grande passo avanti nel percorso di comprensione e impostazione del MaaS, oltre che a dare un importante sostegno all'attività di Club Italia, così impegnata da qualche anno su questo tema nelle sue relazioni dirette con le tecnologie ITS e di pagamento nel Tpl.

Nel campo del MaaS, le aziende di Tpl stanno dando da tempo uno straordinario contributo nel lavoro di impostazione, approfondimento e stesura delle linee guida.

Questo perché le esperienze precedenti di produzione collettiva di linee guida hanno determinato concreti processi di sviluppo di servizi innovativi a disposizione della collettività. Si pensi alle linee guida per lo Standard EMV, che hanno consentito l'implementazione del pagamento con carte bancarie in un numero che non ha uguali in altri paesi europei.

Per il MaaS sta avvenendo la stessa esperienza. Quando attorno a un tavolo di lavoro, impegnato per mesi su soluzioni ottimali per i servizi di trasporto, si siedono le principali aziende di Tpl del Paese, affiancate dai maggiori fornitori di sistemi e tecnologie, è difficile trovare risultati migliori con altre soluzioni.

Il pensiero diventa quindi comune e si traduce in azioni collettive, com'è stato per l'elaborazione delle linee guida "Sistemi di accesso e pagamento per i MaaS. Linee guida per il trasporto collettivo", presentate a Roma nel luglio 2021.

In quell'occasione si è cercato di approfondire le finalità dei MaaS e le componenti principali che lo sorreggono: governance pubblica, attori operativi principali (MaaS Integrator e MaaS Operator), servizi che possono essere coinvolti, tecnologie ITS e di pagamento correlate, piattaforma digitale, ecc.

Insieme, immediatamente dopo, si è deciso di passare a un'ulteriore fase: la creazione di linee

guida "operative", rivolte a coloro che si fossero apprestati a iniziare un percorso di costruzione di un MaaS, per fornire un supporto concreto di come il processo può essere svolto nelle sue fasi operative.

A oggi l'attività dei gruppi di lavoro, iniziata nel dicembre 2021, è stata dedicata alla redazione delle "Linee guida 2 - SBE per MaaS4Italy - Sistemi di accesso e pagamento per l'attuazione dei MaaS", la cui pubblicazione è prevista entro ottobre 2022.

E' stato ultimato l'elemento centrale, ossia la "Matrice delle informazioni e dei requisiti", tramite un'intensa e fruttuosa collaborazione tra i soci pubblici e privati di Club Italia. La matrice raccoglie e classifica le differenti informazioni fornite, elaborate e integrate dai nostri soci. Le informazioni raccolte sono elaborate/classificate rispetto alle 9 fasi del processo operativo di costruzione di un MaaS.

All'interno delle "Linee Guida 2" sono presenti, inoltre, i riferimenti a quanto attualmente è in fase di definizione da parte del MITD, del DTD, del MIMS e della Presidenza del Consiglio dei Ministri: il DS&SRF – Data Sharing and Service Repository Facilities.



Club Italia, come sempre, mette a disposizione le proprie competenze e conoscenze in modo da contribuire efficacemente agli sforzi e alle attività che il gruppo di lavoro dei Ministeri sta già producendo. In questa direzione vanno quindi le "Linee Guida 2" prodotte da Club Italia, affinché i progetti MaaS di futura realizzazione siano da un lato strutturati per soddisfare i requisiti di disponibilità e affidabilità necessari per la realizzazione di una soluzione robusta e affidabile, e dall'altro siano conformi alle indicazioni fornite dai Ministeri e con quanto indicato a livello europeo con la direttiva "EU Delegate Regulation 1926/2017".

Lavorare insieme per mesi nel definire strategie, piani di lavoro e progetti specifici significa creare sintonie culturali e di intenti. E' quello che sta avvenendo sempre più fra le tante aziende di trasporto, che condividono i medesimi obiettivi.

Siamo in una fase complessiva di avvio di un processo nuovo in assoluto, il MaaS, per cui le aziende di Tpl, anche grazie alla loro esperienza e pratica continua nel cuore vivo delle mobilità, collaborano per trovare le migliori soluzioni tra i livelli istituzionali nazionali, regionali e locali, il mercato e, in primis, le reali esigenze delle comunità locali.

E, in questo, il ruolo e le capacità di Atac saranno fondamentali, insieme alle tante aziende di Tpl del Paese.

LA DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI DI MOBILITÀ: LA DEMATERIALIZZAZIONE IN ATAC

La trasformazione digitale offre numerose e importanti opportunità, sia all'interno che all'esterno delle aziende. Il percorso in Atac è già iniziato ed è una sfida irrinunciabile per restare al passo coi tempi



Da alcuni anni Atac ha intrapreso un percorso di trasformazione digitale dei principali processi aziendali per:

- aumentare la propria efficienza interna (ridurre i costi, semplificare i processi, migliorare i servizi), affiancandola a una maggiore sostenibilità ambientale
- rendere l'azienda moderna e competitiva in un mercato che evolve ed innova

- migliorare l'esperienza dei propri stakeholder (clienti e dipendenti)

La trasformazione digitale - che non è rappresentata soltanto dall'adozione di nuove tecnologie, ma anche dal cambiamento culturale - offre numerose e importanti opportunità: sia all'interno dell'azienda - rispetto alle modalità di lavoro e alla crescita personale e professionale dei dipendenti - sia all'esterno, verso i clienti.

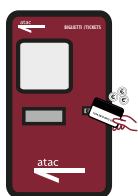
In questa ottica, lato dipendente, sono stati implementati nuovi sistemi di gestione interni: come, ad esempio, la firma digitale, la gestione delle presenze sulla intranet aziendale, la digitalizzazione delle cedole di servizio dei verificatori, la dotazione di device al personale di verifica in sostituzione dei moduli cartacei per le sanzioni e per il controllo dei titoli di viaggio digitali.

Lato cliente, la costante spinta verso la dematerializzazione della bigliettazione ha permesso il lancio di nuovi canali di vendita: Tap & Go, per il pagamento contactless con carta di credito/debito ai varchi metroferroviari; App di mobile ticketing (piattaforma B+) e sms&go per l'acquisto del titolo via App o tramite SMS e validazione con QR-code; nuove biglietterie automatiche che emettono titoli elettronici ricaricabili e consentono il paga-

mento anche con carte di credito/debito.

Peraltro, attraverso MyAtac, l'area e-commerce presente sul sito istituzionale atac.roma.it, tutti i possessori di supporto Metrebus card red, possono ricaricare online i principali abbonamenti di Roma e Lazio. E ancora. Utilizzando uno dei 2.100 parcometri Pay&Go e Pay&Go+ su strada si può pagare la sosta anche con carta di credito e carta prepagata e ricaricare la propria Metrebus card con abbonamento mensile o annuale, con biglietto singolo (BIT), 10BIT, ROMA24/48/72 ore e Carta Integrata Settimanale (CIS). In caso di multa, inoltre, con i Pay&Go+ è possibile pagare anche le sanzioni elevate dai verificatori dei titoli di viaggio, attraverso carta di credito e prepagata abilitate al servizio fastpay.

MODALITÀ DI ACQUISTO DIGITALE



Biglietterie automatiche

Biglietterie automatiche di titoli presenti nelle stazioni delle metropolitane, nei capolinea e siti strategici per acquistare e ricaricare i titoli di viaggio.



SMS&GO

I clienti TIM, Vodafone e WINDTRE possono acquistare un biglietto BIT100 minuti con un semplice SMS con addebito diretto sul credito telefonico. Basta aprire l'app messaggi sullo smartphone, comporre un SMS con scritta la parola chiave BIT e inviarlo al numero di Atac 48018. In pochi secondi il cliente riceverà un SMS contenente un link al biglietto digitale con QR code. Per attivare il biglietto, è sufficiente selezionare un bottone a scelta tra METRO, BUS e TRENO. Il QR code servirà per il controllo a bordo, per l'accesso ai mezzi e per l'apertura dei tornelli della metro.

Al prezzo del biglietto va aggiunto il costo del servizio richiesto dall'operatore telefonico.



MyAtac

Servizio che permette di ricaricare online gli abbonamenti ordinari Metrebus sui supporti elettronici. Sul sito atac.roma.it, il cliente può iscriversi all'e-commerce MyAtac per acquistare titoli turistici Roma24H/48H/72H, CIS e ritirarli in una delle biglietterie abilitate, presentando il voucher generato dal sistema al momento dell'acquisto. Il pagamento può essere effettuato online con carta di credito (Visa, Mastercard, Maestro) o tramite PayPal.



Tap&Go

Acquisto diretto al tornello con una carta contactless (carta di credito, di debito o prepagata), oppure con una carta digitalizzata sui dispositivi abilitati (smartphone, smartwatch, dispositivi indossabili). I tornelli di ingresso in metro e ferrovie dotati di lettori contactless sono riconoscibili dal simbolo



Pay&Go

Nei parcometri Pay&Go e Pay&Go+ è possibile la ricarica della Metrebus Card con carta di credito, carta di debito o carta prepagata:

- Pay&Go: abbonamento mensile Metrebus Roma, BIT singolo, 10BIT, ROMA24/48/72 ore e CIS settimanale;
- Pay&Go+: oltre ai titoli precedenti, anche abbonamento annuale Metrebus Roma. In caso di multa, è possibile pagare le sanzioni elevate dai verificatori dei titoli viaggio, attraverso carta di credito e prepagata abilitate al servizio Fastpay.

Su tutti i parcometri Pay&Go e Pay&Go+ può essere attivata la card del trasporto pubblico acquistata online e con bancomat.



Bipiù – Mobile Ticketing con App

Il titoli di viaggio si possono acquistare e convalidare anche direttamente dal cellulare, con l'utilizzo del QR code. Con le app di Bipiù è possibile acquistare e convalidare, con un semplice click, i titoli di viaggio.

PRESENTATO IN CAMPIDOGLIO IL PRIMO BUS TAP&GO

Il primo autobus con lettore contactless per pagare il titolo di viaggio con carta di credito ha svolto servizio sperimentale, con personale Atac a bordo, sulla linea 51

Arriva il primo bus sperimentale Tap & Go, dotato di lettore contactless per pagare il biglietto a bordo attraverso carte di pagamento.

Il mezzo fa parte di un più ampio progetto - in corso di realizzazione con la collaborazione di Mastercard - che consentirà di dotare l'intera flotta di superficie di lettori contactless.

Alla presentazione del veicolo in Campidoglio il 16 giugno, hanno partecipato l'Assessore alla Mobilità della Capitale Eugenio Patanè, il Presidente del Consiglio di Amministrazione di Atac, Giovanni Mottura, il Direttore Generale di Atac, Alberto Zorzan, l'Head of Business Development Mastercard Italia, Luca Corti.

Il successo di Tap & Go in metro ha convinto Atac a sviluppare il progetto, estendendolo anche al servizio di superficie. Il primo "Bus Tap & Go" dotato di validatore contactless ha svolto servizio per due settimane sulla linea 51, che attraversa il centro storico.

A bordo era presente personale Atac per illustrare l'iniziativa ai passeggeri, assisterli e valutare il loro gradimento. La fase sperimentale consentirà di ottimizzare il servizio e di testare i dispositivi in esercizio, quindi in condizioni reali. A partire da ottobre 2022 Tap & Go verrà gradualmente esteso sull'intera flotta di superficie. Le operazioni si completeranno entro la fine dell'anno. Roma è la prima grande città italiana e tra le prime in Europa a offrire la possibilità di pagare i titoli di viaggio con carte di credito, di





40.000 tap giornalieri. Da quando il servizio è stato inaugurato, a settembre 2019, sono stati effettuati oltre 11 milioni di tap.

Tap & Go è stato lanciato da Atac in collaborazione con Mastercard per consentire ai clienti di accedere al servizio di trasporto in metro comprando il titolo di viaggio con carta direttamente al tornello. Una semplificazione arricchita anche da alcuni vantaggi: la tariffa best fare, applicazione automatica

del debito, prepagate e device contactless sull'intera rete di trasporto.

I numeri di Tap & Go.

Il servizio Tap & Go registra numeri in costante crescita. Oltre il 20% dei BIT validati in metro viene acquistato con carta, con picchi di oltre

la tariffa più conveniente in base al numero di viaggi effettuati, e la funzionalità di white list, con cui si può acquistare online l'abbonamento mensile sulla carta di pagamento e utilizzarla direttamente per accedere al servizio senza necessità di una tessera Metrebus.



SaiChe *Atac*

Edizione speciale



AtacSpaRoma



atacroma



RomaAtac



Atac spa



saicheatac@atac.roma.it
atac.roma.it