

TrainScan



La Società del Progetto Sas - Via di San Romano 29/r, 50100, Settignano,
Firenze (FI) - P.IVA 05215500488
(+39) 333 7479094 - info@lasocietadelprogetto.com



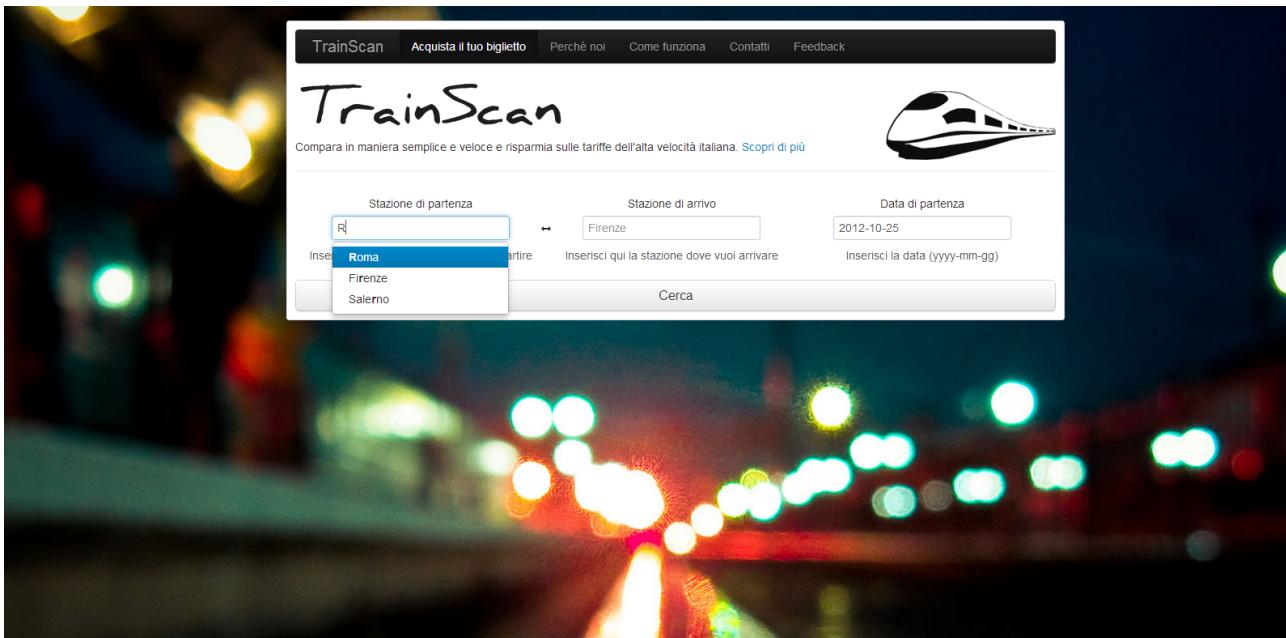
FORECASTING TECHNOLOGY

INDICE

1 - COS'È TRAINSCAN?.....	P. 4
2 - LO SVILUPPO DELL'ALTA VELOCITÀ E DELLA SUA DOMANDA.....	P. 5
2.1 – L'ALTA VELOCITÀ IN EUROPA.....	P. 5
2.2 - INVESTIMENTI IN EUROPA NELL'ALTA VELOCITÀ.....	P. 8
2.3 - LA CRESCITA DELLA DOMANDA DI ALTA VELOCITÀ IN EUROPA.....	P. 9
2.4 - FOCUS ON: L'ITALIA.....	P. 10
3 - LA NOSTRA MISSION.....	P. 10
4 - LA NOSTRA PROPOSTA.....	P. 10
5 - IL TEAM.....	P. 11

1 - COS'È TRAINSCAN?

TrainScan è una *applicazione web*, ovvero un'applicazione utilizzabile tramite un browser internet *attualmente in fase di sviluppo*. Essa permette, dopo aver inserito data, orario e stazioni di partenza e arrivo, di creare un elenco di prezzi per un viaggio con i treni dell'alta velocità italiana (Trenitalia e ItaloTreno), partendo dal più conveniente fino al più costoso.



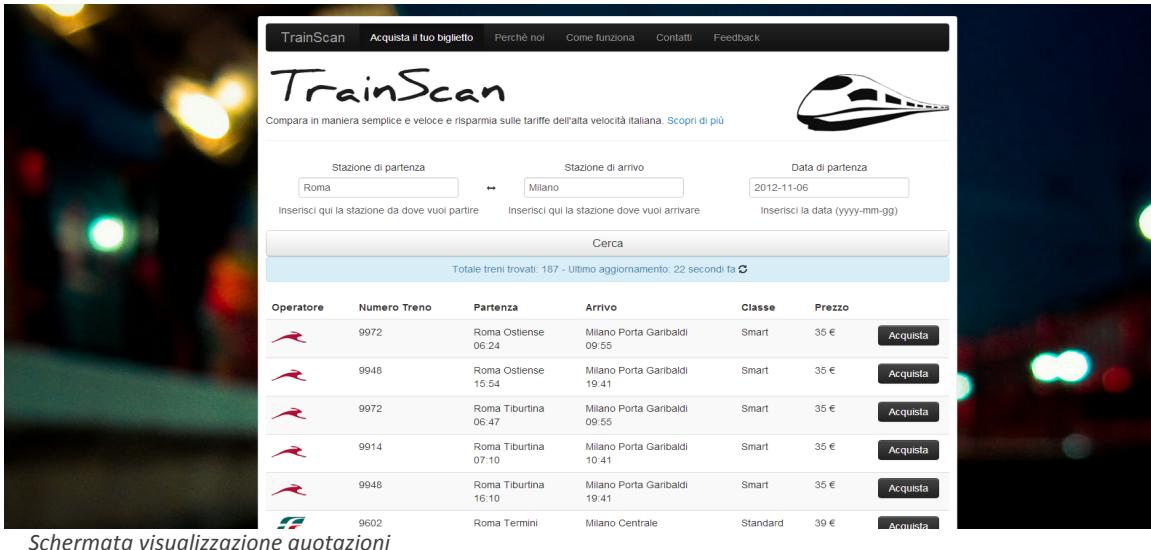
SCHERMATA PRINCIPALE DI TRAINSCAN. ESSENDO ANCORA IN FASE DI SVILUPPO NON È ANCORA COMPLETA: NELLA 'ROADMAP' DEL PROGETTO C'È ANCHE L'INSERIMENTO DI FILTRI PER ORARIO / COSTO / STAZIONE.

Non esiste, a livello italiano, un sistema veloce e pratico che permetta di ricercare la tariffa più conveniente ed al contempo di acquistare il biglietto: **i viaggiatori sono, ad ora, costretti a destreggiarsi fra i siti delle varie compagnie alla ricerca del prezzo più basso per il tragitto che devono compiere.**

Avere la possibilità di utilizzare un'unica piattaforma che effettui da sola il confronto dei prezzi e permetta di acquistare il biglietto più adatto rende il tutto molto più semplice e snello.

Il sito non precluderà, inoltre, la possibilità di cambiare treno e di sfruttare i vantaggi derivanti dalle aree private delle compagnie attualmente in attività (vedi, ad esempio, il servizio CartaFreccia di Trenitalia).

Nonostante nasca come applicazione web, **TrainScan ha tutte le caratteristiche per diventare, in futuro, un' utilissima smartphone & tablet app, utilizzabile quindi su strumenti come ad esempio iPhone, iPad e smartphone Android-based.**



Schermata visualizzazione quotazioni

2 - Lo Sviluppo Dell'alta Velocità E La Crescita Della Sua Domanda¹

L'idea di TrainScan nasce da un'analisi del settore ferroviario, in particolare quello dell'alta velocità. La crescita impressionante che quest'ultima ha vissuto negli ultimi decenni attraverso ingenti investimenti da parte dei paesi più sviluppati del mondo lascia presagire che anche negli anni a venire assisteremo ad un incremento della superficie coperta e anche delle tecnologie utilizzate. Non ci si dovrebbe meravigliare se, fra qualche anno, l'alta velocità riuscisse a sostituire i trasporti aerei di breve-media distanza.

In principio furono tre Stati ad introdurre l'AV come mezzo di trasporto per destinazioni a breve-medio raggio: Giappone, Italia e Francia. In meno di trent'anni, questa modalità di trasporto è stata introdotta in molti Paesi.

2.1 - L'alta velocità in Europa

L'Unione Europea prevede un'ulteriore crescita delle linee AV [Figura 1], sino a 11000 km nel 2015 [1,8 volte la rete del 2010], 15000 km nel 2020' [2,4 volte la rete attuale] e 21000 km nel 2030 [3,3 volte la rete attuale].

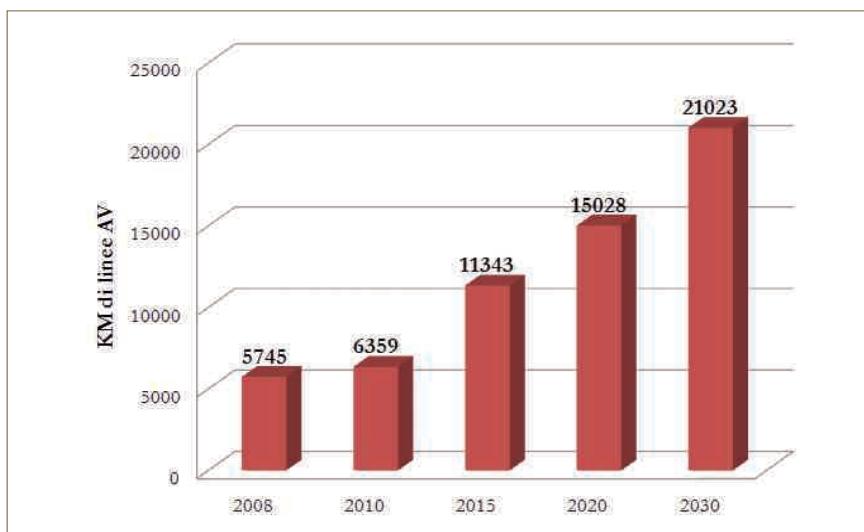


FIGURA 1 FONTE: ELBORAZIONE SU DATI DG TREN

¹ Fonte: "Lo Sviluppo dell'Alta Velocità in Europa e nel Mondo", quaderno del centro studi di Nuovo Trasporto Viaggiatori, n. 1, febbraio 2011

Lo sviluppo sul territorio europeo delle linee AV previsto dalla UE è rappresentato nelle Figure 2 e 3, che mostrano rispettivamente la situazione al 2010 e al 2020.

La figura 3 evidenzia in particolare il completamento di alcuni fondamentali assi europei, tra i quali rivestono particolare importanza quello nord, Parigi - Bruxelles - Amsterdam, e quello nord-sud tra Germania e Italia, da Berlino sino a Napoli, attraverso il Brennero. L'asse est-ovest, tra Francia e Italia, si prevede sia completato dopo il 2020.



FIGURA 2 FONTE: DG TREN

La Figura 3 evidenzia inoltre un importante sviluppo dell'AV in Spagna. Tale previsione è però tutta da verificare alla luce della crisi economica mondiale di questi ultimi anni e delle condizioni di grave deficit nel quale si trova il Paese iberico.



FIGURA 3 FONTE: DG TREN

La costruzione delle linee AV, in Europa, aveva da inizio interessato lo sviluppo delle diverse reti nazionali. In primo luogo la Francia e in seguito Germania, Italia e Spagna avevano, nel corso degli ultimi due decenni, aumentato l'estensione di linee AV all'interno dei propri confini.

Successivamente, grazie anche alla volontà dell'Unione Europea e ai suoi finanziamenti, vi è stato un cambio di direzione.

Lo sviluppo delle linee ha riguardato sempre di più i collegamenti tra Paesi, cercando di superare anche il problema dell'interoperabilità. La liberalizzazione del traffico internazionale di passeggeri dal primo gennaio del 2010 è l'esempio della volontà di Bruxelles di andare verso un mercato unico del trasporto AV in Europa.

2.2 - INVESTIMENTI IN EUROPA NELL'ALTA VELOCITA'

La crescita del settore AV vede due elementi essenziali per la sua riuscita: uno sviluppo della rete infrastrutturale e il contestuale aumento del numero di convogli ad alta velocità. Per il secondo punto lo Stato può decidere di affidarsi a privati, ma solo nel momento in cui un mercato sia liberalizzato. In assenza di questa condizione, è difficile che un operatore privato investa somme notevoli.

Anche lo sviluppo della rete può essere in parte affidata ai privati, con la partnership pubblico-privato (come è avvenuto, ad esempio, nel caso del Portogallo). Gli investimenti privati non possono sostituire tuttavia completamente il ruolo dello Stato nello sviluppo della rete infrastrutturale AV.

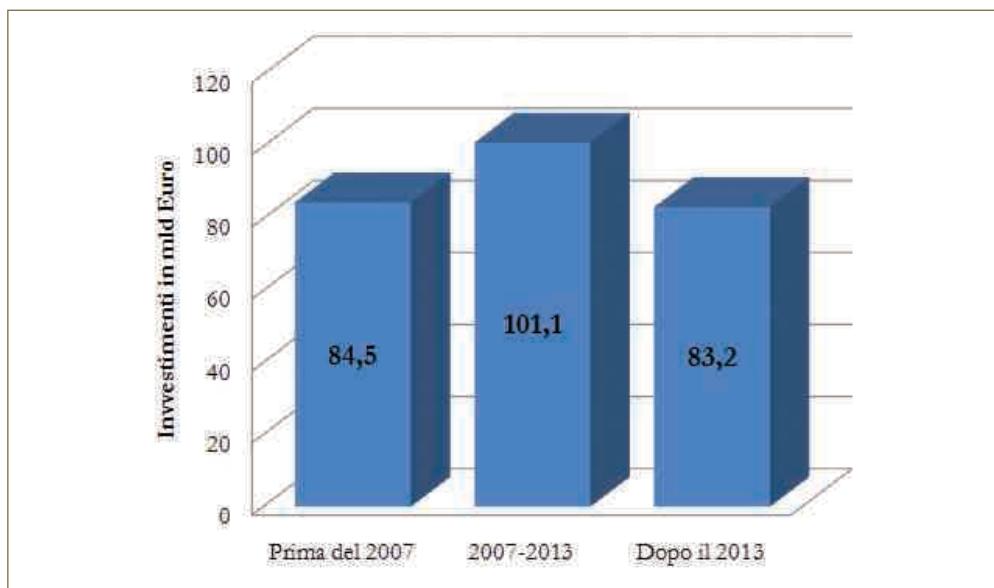


FIGURA 4

La Figura 4 evidenzia gli investimenti effettuati nel settore AV nel corso degli anni precedenti al 2007, quelli in atto (2007-2013) e quelli in previsione. I dati sono della Commissione Europea. Il grafico mostra un livello d'investimento nella rete AV molto elevato fino al 2007, con quasi 85 miliardi di euro investiti. Questa cifra aumenterà nel periodo 2007 - 2013, quando gli investimenti saranno superiori ai 100 miliardi di euro. Tale valore in parte potrebbe essere rivisto al ribasso, in seguito alla crisi economica che ha colpito duramente i bilanci degli Stati Europei.

Nel periodo successivo al 2013 sono previsti investimenti in Europa superiori ad 80 miliardi di euro.

Gli investimenti dei singoli Stati sono supportati da un'azione di coordinazione da parte dell'Unione Europea. La Commissione svolge inoltre un ruolo di finanziatore diretto dei principali progetti infrastrutturali. Tale programma, conosciuto sotto l'acronimo di TEN T [Trans-European Transport Network] e gestito dall'Executive Agency, ha un' importanza sempre maggiore. Nel corso della programmazione dei fondi comunitari 2007-2013, sono stati stanziati oltre 6,6 miliardi di euro per i soli progetti nel settore del trasporto. La Commissione Europea ha fissato come obiettivo lo sviluppo di assi prioritari di trasporto, in particolare nel settore ferroviario, tanto che il 68,3 per cento degli investimenti sono diretti a questa modalità di trasporto.

Il livello d'investimento per la costruzione della rete è dunque estremamente elevato sia per i Governi nazionali che per l'UE. Per tale ragione è essenziale che un investimento di tale portata sia seguito da un utilizzo efficace della rete.

2.3 - CRESCITA DELLA DOMANDA DI ALTA VELOCITA' IN EUROPA

La domanda di trasporto ferroviario ad alta velocità è più che sestuplicata tra il 1990 e il 2008 per l'insieme dei Paesi dell'UE con tratte ferroviarie di questo tipo: da circa 15 miliardi di passeggeri/km² nel 1990 si è passati a 33 nel 1995, 71 nel 2003, 80 nel 2005, 90 miliardi nel 2007 e poco meno di 98 nel 2008. Tra il 1995 e il 2008 i passeggeri/km trasportati risultano pertanto triplicati, come si può osservare dalla Figura 5, che riporta i dati annuali per l'intero periodo considerato.

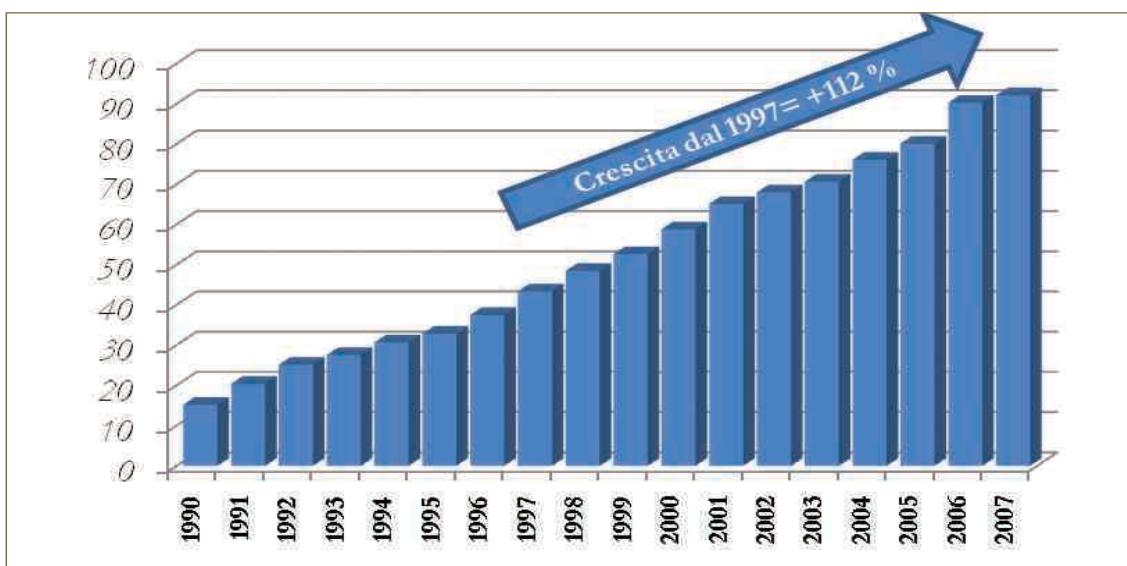


FIGURA 5 FONTE: ELABORAZIONE SU DATI COMMISSIONE EUROPEA 2011

Il notevole e continuo incremento della domanda soddisfatta dai vettori è ovviamente avvenuto per effetto della crescita dimensionale delle reti nazionali AV e della conseguente crescita dell'offerta di trasporto su tali reti che è stata tuttavia effettuata dai vettori nazionali in condizioni di monopolio. Infatti nel periodo considerato, nessun Paese europeo interessato dall'AV ha introdotto forme di *open access* alla rete.

Appare pertanto lecito domandarsi che intensità avrebbe avuto tale crescita in presenza di mercati più liberalizzati e quali sviluppi potranno avversi in futuro sommando al traino della domanda generata dall'AV l'effetto prodotto dall'apertura alla concorrenza.

² Passeggeri/km è una misura della quantità di trasporto passeggeri effettuata, ottenuta moltiplicando il numero di passeggeri per la lunghezza del tragitto da questi effettuato.

2.4 – FOCUS ON: L’ITALIA

In generale, si può dire che le condizioni in grado di garantire una propulsione allo sviluppo del mercato ferroviario e quindi all’aumento della richiesta di biglietti ferroviari, sono due: lo sviluppo dell’Alta Velocità e, di pari passo, un aumento delle liberalizzazioni del mercato. Gli unici due paesi dove attualmente le due condizioni sono entrambe soddisfatte sono la Svezia e proprio l’Italia. Quest’ultima ha infatti vissuto, nel 2012, il lancio di una nuova compagnia di trasporti ferroviari (NTV), concorrente di Trenitalia.

Non è escluso che, con l’ulteriore sviluppo della rete ferroviaria italiana ed europea e dei treni che su di essa viaggeranno³ sia possibile assistere alla nascita e allo sviluppo di altre compagnie nel settore.

3 - LA NOSTRA MISSION

È chiaro che l’Alta Velocità sta vivendo un grandissimo sviluppo: con TrainScan vogliamo giocare di anticipo, offrendo al pubblico un servizio *user friendly*, che permetta a chiunque di ricercare, confrontare, scegliere ed acquistare i biglietti dell’alta velocità italiana (e magari, in futuro, anche europea), il tutto su un’unica piattaforma. Come già sopra affermato, infatti, non esiste attualmente qualcosa che dia questa possibilità: è proprio per questo motivo che riteniamo di vitale importanza riuscire ad attivare il prima possibile le funzionalità del sito.

3 – LA NOSTRA PROPOSTA

La proposta è quindi di avviare una collaborazione che permetta la finalizzazione di questo sistema. L’agenzia metterebbe a disposizione i propri canali di emissione biglietti Trenitalia e ItaloTreno e completare l’automatizzazione della vendita.

Per l’agenzia non vi è alcun costo: tutti gli oneri di sviluppo, testing, affitto server e certificati è a carico nostro.

Si propone un contratto in cui il 30% dei guadagni derivanti da tale servizio spettano all’agenzia, che ci dovrà far pervenire il restante 70% a mezzo bonifico bancario non appena lo riceve dalle società esercenti.

La presenza dell’agenzia sul sito sarà molto forte, sia come logo, sia come contenuti. Per quanto gli aspetti di natura tecnica siano decisi unicamente da noi, per i dettagli grafici si potranno accettare proposte dell’agenzia.

³ Basti vedere il nuovissimo Frecciarossa 1000, un treno AV di nuova generazione ad altissime prestazioni nel totale rispetto dell’ambiente

(<http://www.fsnews.it/cms/v/index.jsp?vgnnextoid=e9486f3d694d9310VgnVCM1000008916f90aRCRD>)

5 – IL TEAM



Riccardo Mastellone, 21

Attualmente sviluppatore libero professionista, ha collaborato con molte aziende fra cui Facile.it, leader nella comparazione di servizi online. Inizia a studiare linguaggi di programmazione giovanissimo, spinto da una fortissima passione che gli permette adesso di vantare numerosi anni di esperienza nel settore. Al contempo studia Ingegneria Informatica presso il Politecnico di Milano.



Michele Mingaia, 22

Laureando in Economia presso l'Università degli Studi di Firenze. È fermamente convinto che tecnologia e innovazione siano la base su cui costruire il futuro: è per questo che, dopo il conseguimento della laurea triennale, intende specializzarsi in Technology and Innovation Management. L'indirizzo classico degli studi liceali gli ha mutuato una grande passione per la cultura, le lettere e l'arte antica in generale: è sempre un suo obiettivo riuscire a conciliare arte e innovazione tecnologica.