

**RISULTATI CONCLUSIVI DELLO STUDIO**  
**“SVILUPPO DEL TRASPORTO PUBBLICO SULLA RETE**  
**FERROVIARIA DEL NODO DI TRIESTE”**  
*(LA COSIDETTA “METROPOLITANA LEGGERA”)*

**Tratto Muggia – Campomarzio (interventi a breve termine)**

**Fermate previste:**

Muggia, Noghère, Aquilinea/Borgo S. Sergio, EZIT, Stadio, Servola/Piattaforma Logistica, Torri D'Europa, Loyd Polo Natatorio, Campomarzio

**Tratto Campomarzio – Opicina/Ferneti (interventi a breve termine)**

**Fermate previste:**

Campomarzio, Loyd Polo Natatorio, Stazione di Rozzol, Rozzol Melara, Stazione di Guardiella, Università, SISSA, Villa Carsia, Villa Opicina, Ferneti

**Tratto Campomarzio – Trieste Stazione Centrale (interventi a lungo termine – fatti dalla Regione per la metropolitana regionale Ronchi-Trieste-Capodistria)**

**Fermate previste:**

Campomarzio, Loyd Polo Natatorio, Largo Nicolini, Volontari Giuliani, Roiano, Stazione Centrale

**Collegamenti esterni alla “metropolitana leggera”**

Muggia – Capodistria, Opicina/Ferneti – Sesana, Trieste/stazione Centrale – Ronchi dei Legionari

## **SINTESI**

### **“Metropolitana Leggera”- (Riutilizzo della rete ferroviaria esistente dimessa per il Trasporto Pubblico Locale a Trieste)**

La Provincia ha commissionato un primo studio al Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale di Trieste, che in collaborazione alla Dirigenza locale di RFI, ha risposto al quesito posto. Ovvero “E’ possibile riutilizzare la rete ferroviaria esistente e quasi completamente dimessa per il Trasporto Pubblico Locale” ed integrarla con il TPL su gomma.

Sulla base di questi risultati (dicembre 2006), ha commissionato un secondo studio per verificarne operativamente la fattibilità (interventi da realizzare, tempi di realizzazione, costi, integrazione del servizio con gli abitati di Sesana e Capodistria, l’utilizzo di un servizio di autobus a chiamata in modo complementare (e più capillare) alla “metropolitana leggera”.

**L’emergere di interessi convergenti tra Provincia** (valorizzazione del servizio di TPL), **dell’Autorità Portuale** (valorizzazione ed incremento delle infrastrutture ferroviarie per i traffici merci portuali), **dell’EZIT** (proprietaria di una parte della rete ferroviaria da utilizzare, che ha interesse sia a fornire un migliore servizio di TPL per i propri 9.000 addetti ed a dare alle proprie aziende un migliore servizio di trasporto ferroviario delle merci), inerenti il riutilizzo della rete ferroviaria esistente e quasi totalmente dimessa, ha portato alla **sottoscrizione di un “Protocollo di Intesa” tra i tre Enti (giugno 2007) per il raggiungimento in sinergia degli stessi obiettivi. (Riutilizzazione degli impianti ferroviari del nodo di Trieste finalizzato al rilancio dell’attività portuale ed alla contestuale realizzazione di un servizio di “Metropolitana Leggera”)**.

Lunedì 29.10.2007 il DICA, RFI e l’assessore provinciale ai trasporti ed infrastrutture (Ondina Barduzzi) hanno illustrato i risultati dello studio alla Presidente della Provincia M.T. Bassa Poropat e alla Giunta Provinciale, al presidente APT C. Boniciolli, Segretario M. Conticelli, al presidente EZIT M. Azzarita, il Dirigente Gullini.

Obiettivo è ora quello di includere nel Protocollo di Intesa anche RFI e l’Università di Trieste (DICA).

## **CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE DELLO STUDIO COMMISSIONATO DALLA PROVINCIA AL DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE E AMBIENTALE DI TRIESTE, CHE L'HA PREDISPOSTO CON LA DIRIGENZA LOCALE DI R.F.I. (CONVENZIONE)**

A seguito degli approfondimenti condotti nel corso dello studio è stato possibile completare il quadro valutativo rispetto allo studio precedente, confermando alcune prime intuizioni e sciogliendo definitivamente alcune riserve.

**La particolare configurazione della rete ferroviaria di Trieste rende possibile la compatibilizzazione di ipotetici servizi passeggeri con servizi merci collegati al rilancio della portualità.**

In particolare l'analisi della domanda potenzialmente interessata ai servizi passeggeri su ferro ha dimostrato che essi non possono ritenersi sostitutivi della gomma, ma possono invece rinforzare tali collegamenti già esistenti in alcune fasce temporali di punta, in cui realizzare una specializzazione dell'uso delle infrastrutture.

I servizi merci potrebbero quindi essere segregati negli intervalli temporali complementari (la maggior parte della giornata ed in particolare tutta la notte). Tali servizi merci rappresentano un mercato specifico per le infrastrutture ferroviarie del nodo e andrebbero comunque incentivati.

Di diverso impatto e valenza positiva sulla città risulterebbe ogni azione tesa a rilanciare per Trieste, in un progetto di più ampio respiro, i collegamenti ferroviari passeggeri di livello regionale (metropolitana regionale Ronchi – Trieste – Capodistria), nazionale ed internazionale (Corridoio V). L'utilizzo dell'esistente rete ferroviaria per il trasporto pubblico locale (TPL), ovvero l'utilizzo della rete per trasporti anche urbani, promosso dalla Provincia, si colloca perfettamente all'interno di queste strategie a lungo termine, realizzandone prioritariamente già una prima parte (la "metropolitana leggera" della Provincia di Trieste).

I servizi su gomma risultano oggi particolarmente apprezzati per la loro capillarità spazio-temporale (ridotta distanza tra le fermate e ridotti intertempi tra due corse successive) e andrebbero mantenuti ai livelli attuali per non favorire le modalità di trasporto alternative (quali l'uso del mezzo privato individuale), ma anzi sostituendo parti del servizio tradizionale su gomma con un servizio di "autobus a chiamata".

**La chiave di volta per invertire la tendenza attuale, che porta a preferire i mezzi individuali privati al trasporto pubblico, è costituita dalla pianificazione a livello di "sistema". Risulta indispensabile pertanto perseguire una "gestione integrata" della mobilità (gomma, ferro, via mare), non limitandosi ad interventi disarticolati e parziali; in caso contrario l'utente sceglierà sempre più di servirsi del mezzo privato.**

## **INTERVENTI PREVISTI SUI TRE LOTTI: Muggia/Noghère – Campo Marzio, Campo Marzio-Villa Opicina/Ferneti, Campo Marzio - Stazione Centrale/Ronchi (Galleria di cintura)**

### **DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI**

Vengono qui riepilogati gli **interventi di tipo infrastrutturale ed impiantistico** che si renderebbero necessari per sviluppare completamente la rete dei servizi di trasporto pubblico nell'ambito del nodo ferroviario di Trieste,

Si tratta in particolare di:

- modifiche dell'ACEI di Trieste Campo Marzio e realizzazione dei nuovi ACEI di Servola e Aquilinia telecomandati dalla stessa Trieste Campo Marzio;
- elettrificazione della tratta Aquilinia – Noghère con eventuale realizzazione di una nuova sottostazione elettrica a 3kV;
- realizzazione posti di movimento sulle linee a semplice binario;
- realizzazione di fermate intermedie sulla linea Trieste Campo Marzio – Villa Opicina;
- realizzazione di fermate intermedie sulla linea Trieste Campo Marzio – Servola – Aquilinia.
- attrezzaggio della galleria di circonvallazione al traffico passeggeri;
- realizzazione di almeno altre tre fermate intermedie;
- riassetto della stazione di Trieste C.le e rinnovo del relativo apparato ACC;

**E' veramente importante osservare che esiste, almeno per alcuni aspetti, una certa convergenza di interessi tra il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria e l'eventuale promotore dei servizi su ferro, in quanto alcuni degli interventi necessari per la realizzazione dei servizi di cui trattasi sono già comunque presenti nei programmi di RFI S.p.A., anche a prescindere quindi da un utilizzo diverso dall'attuale della rete ferroviaria del nodo di Trieste.**

E' opportuno evidenziare al riguardo che si tratta di interventi con diverso grado di priorità (temporale e strategica) e origine (Contratto di Programma, Legge Obiettivo, etc.) e che per una parte di essi esiste già la copertura finanziaria, mentre per molti altri questa è da individuare.

**Non sono del tutto estranei agli interessi di RFI S.p.A. nemmeno gli interventi previsti tra Aquilinia e il confine di Stato verso Capodistria, in un contesto di coesione territoriale in ambito U.E. e di collegamento tra i porto. Sono invece specificamente dedicati al servizio passeggeri nel nodo ferroviario di Trieste gli altri interventi elencati, tra cui la realizzazione delle fermate.**

Va a questo punto evidenziato che lo studio ha fatto emergere un'ulteriore convergenza di interessi ed opportunità che si descrive qui di seguito.

Si tratta della sovrapponibilità, significativa pur se limitata, tra gli interventi infrastrutturali necessari ai **servizi di trasporto metropolitano** (TPL - Provincia TS) e quelli funzionali alla **rivitalizzazione del trasporto merci da e per il porto di Trieste** (Porto TS).

Questi interventi possono essere suddivisi in due distinti gruppi che vanno riferiti al “**retroporto prossimale**” (asse Trieste Campo Marzio – Servola – Aquilinia) e al “**retroporto distale**” (asse Trieste Campo Marzio – Villa Opicina – Ferneti).

Nel primo gruppo vanno compresi la razionalizzazione della stazione di Trieste Campo Marzio ed il rinnovo del relativo ACEI, i nuovi ACEI di Servola ed Aquilinia telecomandati dalla stessa stazione di Trieste Campo Marzio, e la riattivazione dell’impianto di di stanziamiento (Blocco Automatico) lungo il medesimo asse. E’ anche previsto il ripristino del collegamento Gruppo Scambi Cantieri – Gruppo Scambi San Giacomo, con l’adeguamento della sagoma del relativo tratto in galleria. E’ infine previsto il recupero della sagoma delle gallerie San Pantaleone e Servola ai fini del traffico RoLa da Aquilinia.

Nel secondo gruppo vanno collocati la realizzazione di un impianto di di stanziamiento (Blocco Conta Assi) sulla linea Trieste Campo Marzio – Villa Opicina e di almeno un punto di incrocio intermedio telecomandato da Villa Opicina. E’ inoltre previsto un nuovo accesso all’attuale Autoporto di Ferneti direttamente da Villa Opicina.

L’opportunità di attrezzare ed abilitare la galleria di circonvallazione al traffico passeggeri anche senza fermate intermedie, fa collocare questo intervento tra quelli necessari alla rivitalizzazione dell’attività portuale per effetto della crescente domanda di treni RoLa (**Autostrada viaggiante Trieste - Salisburgo**).

**Nella seguente tabella di sintesi**, sono stati evidenziati in due diverse colonne gli interventi necessari ai due distinti servizi. Come si può agevolmente rilevare, **gli interventi per il porto consentirebbero di per sé di configurare, con il solo costo aggiuntivo delle fermate, una prima ipotesi di servizio di trasporto urbano**, sia pure non nella sua configurazione ed assetto ideale che è quella degli assi Ronchi dei Legionari – Trieste Centrale – Trieste Campo Marzio – Muggia – Capodistria e Trieste Campo Marzio – Villa Opicina – Se zana – Lubiana.

L’aver fatto emergere che solamente una parte dei costi di intervento dipende strettamente dalla realizzazione di servizi di TPL (Trasporto Pubblico Locale – progetto della Provincia) nel nodo di Trieste e che esiste una certa componente di costi da sostenere comunque, anche se in momenti temporali non immediati, rappresenta un ulteriore elemento di originalità dello studio rispetto ai precedenti e dipende direttamente dal coinvolgimento della Dirigenza locale di RFI S.p.A. nel lavoro commissionato dalla Provincia al Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale (DICA) di Trieste.

**INTERVENTI PREVISTI SUI TRE LOTTI: Muggia/Noghere – Campo Marzio, Campo Marzio - Villa Opicina/Fernetti, Campo Marzio - Stazione Centrale/Ronchi (Galleria di cintura)**

**SINTESI DEGLI INTERVENTI**

Lo studio prevede la realizzazione delle seguenti opere (*indicate nella III colonna*) sui tre lotti della “**metropolitana leggera**” (ovvero il riutilizzo della ferrovia esistente per il Trasporto Pubblico Locale).

Mentre prevede la realizzazione delle stesse opere più ancora altre opere (*indicate nella IV colonna*) per il riutilizzo della stessa rete ferroviaria per il **traffico delle merci portuali**.

| <b>1° LOTTO: TRATTO “MUGGIA/NOGHERE – CAMPO MARZIO”</b> |  |   |  |
|---|--|---|--|
|   | <b><u>LOCALIZZAZIONE INTERVENTI - LUNGO LA RETE FERROVIARIA ESISTENTE A TS</u></b> | <b><u>FUNZIONALE AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - OBIETTIVO DELLA PROVINCIA</u></b>               | <b><u>FUNZIONALE AL TRASPORTO MERCI – OBIETTIVO DEL PORTO</u></b>  |
| 1   | AQUILINIA/BORGO SAN SERGIO   | Novo ACEI telecomandato da Trieste C. Marzio  | Nuovo ACEI telecomandato da Trieste C. Marzio  |
| 2   | GALLERIA SAN PANTALEONE  | -----   | Adeguamento sagoma rispetto traffico RO-LA   |
| 3   | SERVOLA  | Nuovo ACEI telecomandato da Trieste C. Marzio   | Nuovo ACEI telecomandato da Trieste C. Marzio  |
| 4   | GALLERIA A SERVOLA   | -----   | Intervento sull'armamento per pieno utilizzo sagoma  |
| 5   | SCALO LEGNAMI (TRA GALL. SERVOLA E TORRI D'EUROPA)                                 | Riattivazione impianto di di stanziamento B.A. c.f. TS C.M.- TS Aquilinia                       | Riattivazione impianto di di stanziamento B.A. c.f. TS C.M.-TS Aquilinia   |
| 6   | LLIYD, POLO NATATORIO  | Completamento centralizzazione scambi per itinerari di arrivo e partenza rispetto Villa Opicina | Completamento centralizzazione scambi per itinerari di arrivo e partenza rispetto Villa Opicina                                |
| 7   | LLIYD, POLO NATATORIO  | -----   | Centralizzazione aree di giurisdizione Posti Deviatori 4 e 6 per itinerari e istradamenti                                      |
| 8   | CAMPO MARZIO   | -----   | Rivisitazione utilizzo binari Fascio PARENZANE in funzione della realizzazione di un punto di presa e consegna da/per il porto |

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| 9  | GR. EC. CANTIERI   | -----   | Riallacciamento Gr. Sc. San Giacomo-Cantieri e adeguamento sagoma del relativo tratto di galleria           |
| 10   | GR. SC. SAN GIACOMO  | -----   | Riallacciamento Gr. Sc. San Giacomo-Cantieri e adeguamento sagoma del relativo tratto di galleria           |
| <b>II° LOTTO: TRATTO “CAMPO MARZIO – VILLA OPICINA/FERNETTI”</b> |  |   |   |
|  | <b><u>LOCALIZZAZIONE<br/>INTERVENTI - LUNGO LA<br/>RETE FERROVIARIA<br/>ESISTENTE A TS</u></b> | <b><u>FUNZIONALE AL TRASPORTO<br/>PUBBLICO LOCALE -<br/>OBIETTIVO DELLA PROVINCIA</u></b> | <b><u>FUNZIONALE AL TRASPORTO<br/>MERCÌ – OBIETTIVO DEL PORTO</u></b>                                       |
| 11   | GUARDIELLA<br>(EX - STAZIONE FS)   | Realizzazione di un punto di incrocio intermedio telecomandato da Villa Opicina           | Realizzazione di un punto di incrocio intermedio telecomandato da Villa Opicina                             |
| 12   | MONTE FIASCONE/<br>UNIVERSITA'   | Attrezzaggio linea TS. C.M. – V. Opicina con Blocco conta-assi                            | Attrezzaggio linea TS. C.M. – V. Opicina con Blocco conta-assi  |
| 13   | NUOVA SEDE SISSA – EX<br>OSPEDALE SANTORIO   | Realizzazione fermata   | Realizzazione fermata   |
| 14   | FERNETTI - TERMINAL<br>INTERMODALE   | -----   | Realizzazione nuovo accesso ai binari del Terminal Intermodale direttamente dalla stazione di Villa Opicina |
| <b>III° LOTTO: TRATTO “CAMPO MARZIO – STAZIONE CENTRALE”</b>     |  |   |   |
|  | <b><u>LOCALIZZAZIONE<br/>INTERVENTI - LUNGO LA<br/>RETE FERROVIARIA<br/>ESISTENTE A TS</u></b> | <b><u>FUNZIONALE AL TRASPORTO<br/>PUBBLICO LOCALE -<br/>OBIETTIVO DELLA PROVINCIA</u></b> | <b><u>FUNZIONALE AL TRASPORTO<br/>MERCÌ – OBIETTIVO DEL PORTO</u></b>                                       |
| 15   | GALLERIA DI CINTURA  | Attrezzaggio Galleria di Cintura per traffico passeggeri - ROLA                           | Attrezzaggio Galleria di Cintura per traffico passeggeri – ROLA   |

Oltre a questi lavori di adeguamento della rete ferroviaria, sono previste sui due lotti, oltre a quelle esistenti, anche ulteriori fermate per il TPL.

Ad esempio, nel 1° Lotto (Campo Marzio – Muggia/Noghere), linea alta, si prevede la realizzazione di 2 fermate, sicuramente interessanti:

- una in corrispondenza del **Centro Commerciale Torri d'Europa** (via Italo Svevo), cioè fra Campo Marzio e Servola,
- la seconda allo **Stadio Rocco** (S. Sabba), fra Servola e Aquilinia,

Eventuali ulteriori fermate intermedie da definirsi potranno essere realizzate in funzione dell'utenza relativa alla **Zona Industriale** (comprensori di Zaule/Aquilinia e Noghère – 9.000 addetti in EZIT). In questa zona i mezzi ferroviari potrebbero essere a trazione Diesel.

Sulla linea bassa si potrebbe prevedere una fermata presso l'area dello **Scalo Legnami**, ma risulta molto onerosa, in quanto dovrebbero essere ricostruiti: parte dell'armamento, gli impianti di segnalamento e la linea aerea.

## **SERVIZI DI TRASPORTO MERCI NEL NODO FERROVIARIO DI TRIESTE**

Le linee ferroviarie del nodo di Trieste vengono attualmente utilizzate esclusivamente da servizi merci, suddivisibili essenzialmente in due categorie: **l'autostrada viaggiante Trieste Campo Marzio – Salisburgo** e il **traffico tradizionale da e per il porto** di Trieste.

### **Autostrada Viaggiante Trieste – Salisburgo (RoLa)**

Il servizio di **Autostrada Viaggiante** di trasporto combinato accompagnato di autoarticolati da Campo Marzio a Salisburgo via Linea di Cintura – Bivio d'Aurisina – Udine viene effettuato ad oggi con 3 coppie di treni/giorno e con un elevato coefficiente di utilizzazione.

I piani di potenziamento del servizio da parte degli Enti promotori ne ipotizzano l'attestamento a Trieste Aquilinia, che gode di un'accessibilità stradale migliore, ma che rende necessaria un'opera di adeguamento della sagoma della galleria di S. Pantaleone e un intervento sull'armamento della galleria di Servola per realizzare una piena fruibilità della sagoma.

Si richiede inoltre il riallacciamento del tratto ferroviario Gruppo scambi S. Giacomo – Gruppo scambi Cantieri e l'adeguamento della sagoma del relativo tratto di galleria.

Sarebbe inoltre opportuno rendere agibile al traffico passeggeri la Galleria di Cintura per superare le attuali soggezioni di esercizio che impongono i treni RoLa in conseguenza dell'avere in composizione una carrozza passeggeri (per gli autisti dei camion trasportati). Si possono ipotizzare fino 10 coppie di treni al giorno.

### **Servizi Merci convenzionali da Campo Marzio**

Il terminal merci di Campo Marzio, al servizio del porto cittadino registra inoltre un significativo movimento di treni merci (in particolare di container), quantificabili in circa 15 treni/giorno, destinati a crescere in seguito ai piani di sviluppo del Porto.

### **Servizi Campo Marzio – Ferneti**

**L'autoporto di Ferneti è destinato a diventare struttura retroportuale del Porto di Trieste**, cui sarà collegato con frequenti navette container. Date le caratteristiche planoaltimetriche della linea diretta per Opicina, è necessario l'istadamento dei servizi in partenza da Campo Marzio via linea di Cintura – Bivio d'Aurisina per consentire la circolazione di convogli di lunghezza adeguata per un esercizio economicamente sostenibile.

## **SERVIZI DI TRASPORTO PASSEGGERI NEL NODO**

Si è ipotizzato di creare nel nodo due diversi servizi di trasporto passeggeri, in particolare:

### **Interregionali Trieste Campo Marzio – Villa Opicina – Sezana – Lubiana**

Si tratta di servizi regolari e cadenzati mirati a migliorare notevolmente la raggiungibilità di Trieste **per i passeggeri provenienti dal retroterra in territorio sloveno**.

Per migliorare l'accessibilità di un maggior numero di punti significativi della città, oltre alla stazione di Campo Marzio, si prevede una fermata in prossimità del complesso dell'ex Ospedale Sanatorio, dove sarà realizzata la nuova sede della SISSA.

### **Metropolitani Trieste Campo Marzio – Aquilinia - Noghère**

Su questa linea sono stati ipotizzati dei **servizi Metropolitani, destinati a collegare in maniera più rapida ed affidabile Muggia ed il centro di Trieste** rispetto agli attuali autobus (Linea 20). La frequenza scelta (30' è da considerarsi come minima necessaria per un servizio urbano).

Inoltre è prevista la **sperimentazione di un servizio di “Autobus a chiamata” per il Comune di Muggia.**

Per ora collegato all'attuale stazione degli autobus di Muggia, ed in futuro da collegare con la “metropolitana leggera”.

## **LO STUDIO COMPRENDE ANCHE UNA PRIMA VALUTAZIONE DELLA REALIZZAZIONE DI UN SERVIZIO DI AUTOBUS A CHIAMATA NEL COMUNE DI MUGGIA**

Viene affrontata una prima valutazione della **realizzazione di un servizio di autobus a chiamata** tra l'area della penisola muggesana e il terminale del servizio su ferro alla stazione di Noghère, a partire dai dati di mobilità esistenti.

Si propone l'avvio sperimentale di un servizio incentrato sull'attuale capolinea della linea 20, quale servizio aggiuntivo rispetto al servizio attualmente offerto con il TPL nel Comune di Muggia.

Il **sistema di trasporto a chiamata (DRTS)** consente di rispondere alla domanda di mobilità con un servizio innovativo rispetto al tradizionale trasporto pubblico. Esso infatti è caratterizzato da un servizio dinamico, composto da corse senza vincoli di orario predefiniti, con le vetture disponibili alle fermate solo quando necessario e senza alcun vincolo sul percorso da seguire; la fermata di origine, la fermata di destinazione, gli orari di partenza e di arrivo e il percorso per ogni singola corsa sono determinati di volta in volta sulla base delle richieste dell'utenza.

Quindi dal tradizionale servizio basato su linee a percorsi fissi, si passa a servizi basati su percorsi e orari variabili nella direzione di quella flessibilità e personalizzazione proprie, ad oggi, di sistemi quali il taxi individuale o collettivo.

Un sistema di questo tipo consente di portare il servizio di Trasporto Pubblico Locale in aree nuove, decentrate, dove il servizio non è mai arrivato, ovvero dove i livelli di domanda non

giustificano più il mantenimento dei collegamenti tradizionali o dove la frequenza di questi ultimi non è consona alle esigenze della vita moderna.

E' sufficiente infatti istituire una fermata e i veicoli possono portarsi presso detta fermata solo quando serve e al tempo previsto evitando all'utente le attese inutili e all'Operatore corse e costi ingiustificati.

L'idea consiste quindi nell'offrire il servizio solo a chi ha richiesto (prenotato) la corsa.

Per questi motivi è una soluzione per le aree a domanda debole o non omogenea, aree periferiche, aree rurali, aree montane, aree dove, in alcune fasce orarie, il servizio non esiste (servizio notturno, servizio festivo, corse in orari non di punta) e comunque in tutti i casi in cui il servizio tradizionale risulta essere contemporaneamente poco attraente per l'utente e non economico per chi lo fornisce.

Rispetto ai sistemi di trasporto tradizionali è richiesta una particolare attenzione in fase di organizzazione ed è necessario realizzare una centrale operativa di riferimento. Essa dovrebbe essere attrezzata con uno o più PC in funzione della tipologia di gestione che si ritiene opportuno attivare (a uno o più operatori), un collegamento (linea telefonica, eventualmente con numero verde), per ricevere le prenotazioni dagli utenti del servizio e una connessione con i veicoli e i conducenti di linea operanti sul territorio. Inoltre è necessario un software per la programmazione delle corse (con incluso algoritmo di ottimizzazione) meglio se in grado di supportare l'operatore durante tutte le fasi della gestione del sistema dalla prima organizzazione alla stampa dei consuntivi a fine periodo.