



TTS Italia **newsletter**

anno 2-n.2

luglio 2006



editoriale **Sassi nello stagno**

La partenza del progetto integrato **SAFESPOT** non è un evento marginale per l'evoluzione e la diffusione dei sistemi ITS in Europa e in Italia. In primo luogo, ad esaltarne l'importanza sono le dimensioni (e la complessità) del progetto, che vede insieme 51 soggetti pubblici e privati, con il loro know-how da condividere, ma anche con le loro specificità da difendere. Poi l'impegno finanziario, che solo per la parte comunitaria ammonta a 20 milioni di Euro, una cifra di tutto rispetto che consente di attivare finanziamenti privati di dimensioni analoghe e lascia sperare legittimamente il raggiungimento dei risultati prefissi nei quattro anni di durata del progetto. Un impegno che sembra commisurato (ed è questo il terzo punto che dà rilevanza al progetto) alle finalità sociali e all'impegno che l'Unione europea si è data per ridurre della metà le vittime degli incidenti stradali nell'arco di tempo tra il 2001 e il 2010. Infine - e questo è l'aspetto che ci tocca più direttamente - la qualificata presenza di *partner* italiani, rilevante sia nel numero (10 su 51), sia nella qualità, con il coordinamento affidato al Centro ricerche Fiat.

Quattro fattori - dimensioni, stanziamento, finalità, partecipazione italiana - che tutti insieme potrebbero diventare un sasso nello stagno del mercato degli ITS per la sicurezza, fino ad oggi ancora troppo trascurato,



sommario

Parliamone

Ennio Cascetta:
«Per gli ITS ci vuole
un Piano Strategico»

Eventi TTS Italia

Marcia il progetto M-TRADE:
il 20 settembre
workshop a Budapest

Best Practice

Sulle mappe digitali
della Navteq
tutto l'Ovest europeo

Qui Soci

Piano strategico:
parte il Gruppo di lavoro
per l'infomobilità

Mercato

Famas System realizza
in quattro città italiane
l'avvio ai parcheggi

Parte Safespot, megaprogetto europeo coordinato dal CRF

La sicurezza ITS parla europeo

e, facendo toccare con mano l'efficacia dei sistemi più avanzati ai fini della sicurezza, trasformare quello stagno in un fiume di opportunità che, in questo settore, porterebbero benefici alle aziende produttrici, alla società civile, ai singoli cittadini.

Olga Landolfi
Segretario Generale TTS Italia



A cura della
Segreteria di TTS Italia

via di Priscilla 101

tel +39 06 862258206

fax +39 06 86202358

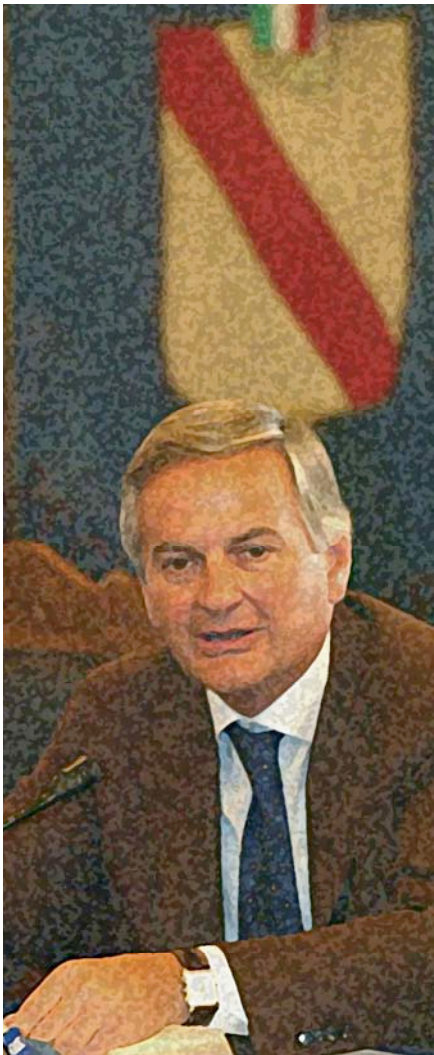
ttsitalia@ttsitalia.it

www.ttsitalia.it

Parliamone con
Ennio Cascetta

«Ci vuole un Piano Strategico»

L'analisi dell'Assessore della Regione Campania sulle prospettive dei sistemi intelligenti di trasporto: decidere le priorità senza frenare la sperimentazione.



Il programma con il quale la coalizione vincente si è presentata alle elezioni propone, per risolvere il problema della congestione sulle strade urbane, il ricorso ai «sistemi tecnologici più avanzati» e all'*infomobility* e in particolare al sistema Galileo, come «applicazione dei sistemi satellitari ai servizi di logistica». Non ritiene un po' limitativa questa impostazione rispetto alle potenzialità dei sistemi intelligenti di trasporto che potrebbero, invece, essere utilmente impiegati anche in molte altre situazioni, anche e soprattutto fuori dei centri urbani, come hanno dimostrato tutte le esperienze fin qui condotte in Italia e all'estero?

Le problematiche della mobilità nelle grandi aree metropolitane sono estremamente complesse. Nel programma dell'Unione viene fatto un rapido cenno - opportunamente vista l'esigenza di sintesi per la molteplicità degli argomenti trattati - alle possibilità di utilizzo delle tecnologie telematiche per contribuire a contenere i fenomeni di congestione in ambito urbano, ma anche in ambito extraurbano. Nel programma si fa infatti esplicito riferimento agli «snodi intorno ai grandi centri urbani». A questo voglio aggiungere che a mio avviso la più significativa potenzialità dei servizi di infomobilità è nella integrazione di informazioni provenienti dai differenti sistemi di trasporto a servizio delle aree metropolitane. Non tutti si spostano in auto e anche chi non si sposta in auto è interessato a conoscere le disponibilità di parcheggio, se il suo aereo, il suo treno o la metropolitana funzionano regolarmente. Si tratta in sostanza di concepire l'infomobilità non più come un servizio per gli automobilisti, ma per tutti quelli che si muovono, qualsiasi sia il mezzo che utilizzano. Le tecnologie sono mature per questo salto di qualità, come è emerso dall'esperienza fatta da noi in Campania con il progetto «Muoversi», a scala più ampia con il progetto *Transport direct* del Ministero dei Trasporti inglese e ancora con esperienze similari condotte in Olanda e in Germania.

Sono frequenti i richiami al coinvolgimento del territorio contenuti nel programma di governo, in particolare per quanto riguarda le scelte in politica dei trasporti. Dal suo punto di vista di amministratore regionale, ritiene che questa scelta consentirà maggiori possibilità di applicazione degli ITS da parte degli enti locali?

La condivisione delle scelte con il territorio, inteso in termini di centro decisionale ma anche di comunità e di competenze, ritengo che sia fondamentale nel settore dei trasporti. Se collocata in un quadro di riferimento ben delineato consente l'attuazione delle scelte di settore e, in particolare, di catalizzare la realizzazione di quegli interventi sul sistema di trasporto di cui il nostro Paese ha bisogno per uno sviluppo armonico e sostenibile. E questo ritengo che certamente apra nuove e significative possibilità anche al mondo delle applicazioni di telematica ai trasporti. →

«...le applicazioni della telematica ai trasporti devono essere concepite come sistema e non come singole entità, se vogliamo offrire servizi utili ed efficaci...»

IL PROFILO

UN PIANIFICATORE DEI SISTEMI DI TRASPORTO

Ennio Cascetta è nato a Napoli il 16 dicembre 1953, e dal 1986 è Professore ordinario di Teoria dei Sistemi di Trasporto alla Facoltà di Ingegneria dell'Università «Federico II» di Napoli.

Ha svolto attività scientifica e didattica presso numerose Università straniere; in particolare è docente di corsi di specializzazione presso il *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) di Boston (USA). È stato Direttore del progetto finalizzato «Trasporti 2» del CNR. È autore di numerosi volumi e di oltre cento lavori pubblicati su riviste nazionali ed internazionali. È stato coordinatore scientifico del gruppo di esperti nominati dal Ministro dei Trasporti per la redazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL). Ha coordinato il gruppo di esperti per la redazione del Piano Comunale dei Trasporti di Napoli ed è stato membro del Comitato Scientifico del gruppo *Advisor* nominati dal governo per la fattibilità economica e territoriale del ponte sullo stretto di Messina. Fra gli altri lavori più significativi si possono citare i Piani dei trasporti e del traffico di alcune grandi città (Roma, Genova, Palermo, Padova, Verona). Dal 2000 è Assessore ai Trasporti della Giunta Regionale della Campania. Ha collaborato nel 2005 con la «Fabbrica del Programma» di Romano Prodi.

L'esperienza ha dimostrato, soprattutto all'estero, che le applicazioni - e i benefici - degli ITS è sempre più spesso collegata ad esperienze di *partnership* pubblico-privato. Ritiene che questo modello sia applicabile anche in Italia? E da quale delle due parti potrebbe incontrare maggiori difficoltà?

In settori come quello della telematica, caratterizzati da una costante e rapida evoluzione, non sempre i soggetti pubblici hanno specifiche competenze interne. Questo determina una difficoltà a progettare, realizzare, a mantenere efficientemente in esercizio e ad aggiornare le applicazioni di telematica ai sistemi di trasporto. La creazione di *partnership* pubblico-privato può certamente contribuire a colmare queste carenze, pur non essendo sempre di facile collocazione nel quadro normativo attuale. È auspicabile che la modifica delle norme su gli appalti pubblici, prevista dal programma dell'Unione, faccia chiarezza sulle procedure per la costituzione dei partenariati.

La crescita degli ITS si è rivelata negli ultimi anni una importante fonte di occupazione, recuperando posti di lavoro nelle aziende che più rapidamente hanno saputo convertirsi dalla tecnologia tradizionale a quella finalizzata ai trasporti. Non ritiene che il governo dovrebbe tener conto di questo fattore nel misurarsi con le difficoltà economiche del momento?

Sicuramente sì. Nel nostro Paese si sono sviluppate in questo settore alcune realtà produttive di rilevanza mondiale che dobbiamo aiutare a crescere. E credo che il miglior modo per farlo sia quello di stabilire regole chiare a garanzia della concorrenza.

Su richiesta dell'ex Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, TTS Italia sta lavorando per realizzare un Piano Strategico Nazionale sugli ITS. Secondo Lei, questa iniziativa può rappresentare uno strumento capace nel breve periodo di incentivare lo sviluppo degli ITS nel nostro Paese?

Come dicevo in precedenza, la più importante sfida per lo sviluppo delle applicazioni di telematica ai trasporti è oggi rappresentata dalla possibilità di concepirle come parte di un sistema e non più come singole entità. È questo salto di qualità che consentirà di offrire ai cittadini dei servizi sempre più utili ed efficaci. Ovviamente questo richiede la definizione di *standard* e la creazione di piattaforme condivise per indirizzare la progettazione di applicazioni di telematica ai trasporti verso soluzioni «interoperabili». E richiede anche la definizione di un «Piano strategico» in cui siano individuate le priorità di intervento, gli obiettivi da perseguire e le strategie per perseguirli. In conclusione: la definizione di un «Piano Strategico Nazionale» è sicuramente necessario allo sviluppo degli ITS nel nostro Paese a condizione di garantire che non costituisca un freno alla sperimentazione e alla ricerca. ■

Il fatto

Megaprogetto europeo: 51 partner, coordinati da CRF

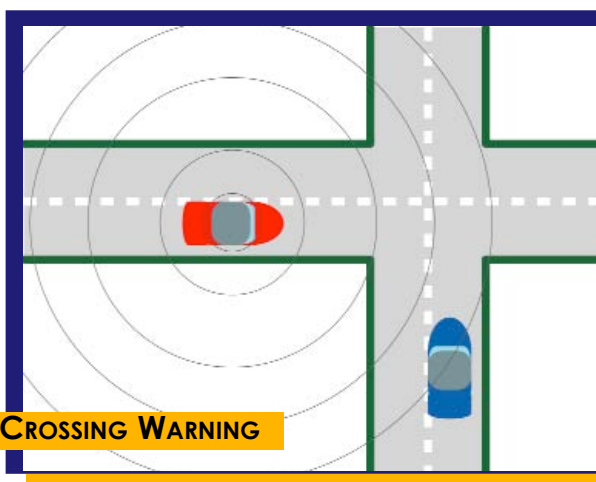
Parte Safespot: la sicurezza nel dialogo fra auto e strada

Un sistema «cooperativo» che punta ad un ampio coinvolgimento per allargare la percezione del guidatore, che potrà conoscere in tempo reale la presenza e il comportamento di altri veicoli (o altro) anche se in quel momento non sono direttamente visibili.

È partito, con un *Kick-off meeting*, svoltosi a Roma il 16 e 17 Febbraio 2006 il Progetto Integrato **SAFESPOT**. Cofinanziato dalla Comunità Europea per oltre 20 milioni di Euro, quattro anni di durata, il progetto è coordinato dal Centro Ricerche Fiat (**CRF**) e vedrà la collaborazione di 51 partner in tutta Europa (di cui 10 Italiani). L'obiettivo è di affrontare il tema della sicurezza preventiva basata sulla cooperazione veicolo-veicolo e veicolo-infrastruttura, mettendo a punto le tecnologie (soprattutto comunicazione in tempo reale veicolo-veicolo e localizzazione relativa molto accurata), le applicazioni (guida cooperativa, gestioni incroci, *black spot* statici e dinamici...) e valutando l'impatto socio-economico legati alla futura introduzione di tali sistemi.

Trattandosi di un sistema «cooperativo», tutti gli attori coinvolti nei sistemi di trasporto stradale sono indispensabili, per questo, accanto a CRF sono presenti nel consorzio altri importanti costruttori europei di veicoli, di componenti *automotive*, operatori stradali, produttori di sistemi di controllo del traffico, istituti universitari, istituzioni.

Il progetto, strutturato in otto sottoprogetti che interagiscono fra di loro, puntano ad aumentare le capacità sensoriali del guidatore, allargandone la vista virtuale e permettendogli di percepire veicoli ed oggetti non direttamente visibili. Ad esempio, il sistema può segnalare in tempo reale che il primo veicolo di una colonna sta frenando, permettendo così anche a numerosi veicoli di distanza di saperlo con grande anticipo sia rispetto alla visione degli stop posteriori, sia rispetto ad una segnalazione radar. ■



SAFESPOT

UNA SFIDA TECNOLOGICA

Sono due le sfide tecnologiche con cui si misura il progetto Safespot:

Comunicazione tra i veicoli e con l'infrastruttura.

Alcuni consorzi si stanno già occupando di individuare una soluzione affidabile e tempestiva che permetta di creare reti continuamente riconfigurabili, in cui possono aggiungersi o sparire immediatamente dei nodi, senza compromettere il funzionamento della rete stessa.

Localizzazione relativa molto precisa.

La precisione deve poter stabilire, ad esempio, se un veicolo sta invadendo la carreggiata opposta, qual è la distanza tra veicoli (anche in assenza di radar o invisibili a questo), dal momento che i sistemi satellitari attuali e futuri non garantiscono tali livelli di precisione. Verranno perciò impiegate nuove tecniche basate su un uso più sofisticato delle informazioni disponibili.

Eventi TTS

Il progetto M-TRADE

Appuntamento a Budapest

Fissato per il 20 settembre il primo workshop del progetto: presenterà i risultati della Fase I e preparerà la «fase pilota» su un percorso mare-rotaia-strada-fiume tra i Corridoi V e VII.

Si terrà il prossimo 20 settembre a Budapest, presso la sede di Bilk, il primo workshop del progetto **M-TRADE** (Multimodal TRANsportation supported by EGNOS), un progetto cofinanziato dalla GJU nell'ambito della II Call del 6 PQ e coordinato da **Telespazio**, mentre **TTS Italia** è leader nelle attività di disseminazione.

Scopo del workshop è quello di presentare i risultati della Fase I (Critical Analysis) del progetto terminata lo scorso gennaio e di introdurre la fase pilota che riguarderà un percorso scelto mare-rotaia-strada-fiume che unisce i corridoi trans-Europei V e VII.

Oltre agli interventi dei WP leaders sulle attività svolte durante la prima fase e quelli della fase II (Implementation), l'agenda del workshop prevede anche gli interventi dei coordinatori del Progetto **BRAVO** (Brenner Rail Freight Action Strategy Aimed At Achieving A Sustainable Increase Of Intermodal Transport Volume By Enhancing Quality, Efficiency And



I NODI DI M-TRADE

I corridoi e i nodi di scambio coinvolti nel progetto M-TRADE: il porto di Genova e gli interporti di Bologna e di Budapest

System Technologies), del Progetto **GRAIL** (GNSS Introduction in the Rail Sector) e del Progetto **EUREWA** (European intermodal rail serving the East-West axis Germany-Hungary).

Per saperne di più

L'agenda e l'invito al workshop sono disponibili al link: http://www.ttsitalia.it/news_def.asp?id=285

Per ulteriori informazioni

www.newapplication.it/mtrade

leonardo.domanico@ttsitalia.it

M-TRADE

Definito anche l'Action Plan

Si è tenuto lo scorso 19 aprile a Roma il Mid-Term Review di M-TRADE. Scopo del meeting è stato quello di definire e presentare l'Action Plan della «fase pilota», che si svolgerà da settembre a dicembre 2006. Nel corso della riunione di Roma è stata svolta un'analisi approfondita delle applicazioni e dei servizi satellitari basati su EGNOS che dovranno essere testati durante tale fase che coinvolgerà il porto di Genova, l'Interporto di Bologna e l'Interporto di Budapest.

leonardo.domanico@ttsitalia.it

GIROADS

Presentato il WP 5000

TTS Italia ha partecipato il 24 maggio all'Architectural Design Review Meeting del progetto europeo GIROADS, tenutosi presso l'Alcatel Alenia Space di Roma. In qualità di coordinatore del pacchetto di lavoro WP5000, TTS Italia ha presentato il lavoro svolto dai partner coinvolti nell'ambito di questo WP. Tra gli altri partecipanti al Meeting i soci di TTS Italia Telespazio, Autostrade per l'Italia e ATAC.

gianpiero.dimuro@ttsitalia.it

EUROPA

Bruxelles: ITS e logistica per una mobilità sostenibile

La Commissione europea ha adottato, il 26 giugno scorso, una serie di orientamenti per la futura politica comunitaria dei trasporti. Premesso che la mobilità è essenziale per la prosperità dell'Europa e la libera circolazione dei cittadini, la Commissione ritiene tuttavia necessario ridurre le conseguenze negative in termini di consumo di energia e qualità dell'ambiente. Per conseguire questi obiettivi, oltre alle azioni previste nel Libro Bianco del 2001 - come il potenziamento dei collegamenti ferroviari e marittimi per il trasporto merci sulle lunghe distanze - saranno necessari altri strumenti, fra cui un piano di azione per la logistica del trasporto merci, sistemi di trasporto intelligenti per una mobilità più efficiente e ecocompatibile, un dibattito su come cambiare la mobilità delle persone nelle aree urbane, un piano di azione per rilanciare le vie navigabili e un programma per l'utilizzo di energia verde nei camion e nelle automobili.

IRLANDA

Aperte le consultazioni per ITS Ireland

Il Dipartimento irlandese dei Trasporti inizia il processo di consultazioni per lo sviluppo di una strategia nazionale sugli ITS. È stata inoltre discussa la possibilità di fondare ITS Ireland. La consultazione è basata su un documento di discussione intitolato *Intelligent Transport Systems: Facilitating Safer, More Efficient, and More Sustainable Transport*.

FRANCIA

Smart card contactless a Parigi per pagare i ticket della RATP

La tecnologia ASK per il pagamento con le *smart card contactless* viene utilizzata per le carte viaggio «Navigo» a Parigi. Navigo sostituisce la *Carte Orange* per viaggi settimanali e mensili ed offre un'interfaccia doppia - *contact/contactless* - basata sulla tecnologia *Francile Calypso* di ASK, sviluppata per la *Regie Autonome des Transports Parisiens (RATP)*.

INDIA

Pronto nel 2012 il sistema satellitare regionale

L'ufficio stampa del Governo Indiano ha affermato che l'India sta sviluppando un sistema satellitare regionale che sarà pronto per il 2012. L'India, inoltre, sta partecipando al programma satellitare europeo Galileo.

STATI UNITI

Il Virginia Institute raccomanda l'«eye-glance»

Il *Virginia Tech Transportation Institute* ha pubblicato i risultati e l'analisi di 42.000 ore di dati raccolti su 100 veicoli opportunamente dotati di tecnologie durante un anno di guida normale. Distogliere lo sguardo dalla strada è pericoloso, come anche guidare in condizioni di sonno. L'ente raccomanda l'adozione di tecnologia *eye-glance* attraverso i sistemi anticollisioni in modo che possa trasmettere allarmi in caso di sonno o distrazione degli occhi dalla strada che sta percorrendo.

GRAN BRETAGNA

Road pricing armonizzato allo studio del governo

Il Dipartimento Trasporti britannico sta sviluppando un programma di *Road Pricing* basato sul numero di attraversamenti del perimetro di una zona a pagamento e in base al tempo di guida e chilometri percorsi nelle medesime zone. Obiettivo del Programma è anche quello di armonizzare le varie politiche di *road pricing* adottate dai vari enti locali.

SVEZIA

Sessione speciale sugli ITS per Londra

Vägverket, il gestore delle strade svedesi, ha pianificando una sessione speciale sul programma nazionale dei sistemi di sicurezza intelligenti per il prossimo congresso mondiale degli ITS che si terrà a Londra.

Mercato

Parcheggi. Con il sistema Pguide 2000

Famas System spa vince in quattro città



Famas System spa si è recentemente aggiudicata gli appalti per i sistemi di indirizzamento ai parcheggi delle Città di Treviso, Ravenna, Pesaro e Jesolo. Il sistema proposto da Famas System, **Pguide 2000**, è composto da una o più centrali di supervisione, da un certo numero di cartelli indicatori a messaggio variabile nei punti nevralgici della città e da segnaletica di indirizzamento statica. La centrale, collegata alle centraline di controllo dei parcheggi e dei cartelli, raccoglie in automatico ed in continuo i dati, per avere le informazioni da ogni parcheggio e comunicarle, opportunamente filtrate, ai cartelli di indirizzamento, per farli leggere agli utenti della strada.

Il rilevamento dei veicoli in entrata/uscita dalle aree di sosta può essere effettuato con sensori induttivi, a raggi infrarossi o a microonde posti sulle corsie di accesso. I segnali vengono elaborati da un'apposita centralina di controllo parcheggio che li invia alla centrale operativa.

Il sistema di visualizzazione è costituito da un insieme di Gruppi Indicatori, ognuno dei quali viene composto e configurato in funzione della dislocazione dei parcheggi e della viabilità.

Tecnologie diverse

Un Gruppo Indicatore è costituito da una combinazione di diversi tipi di pannelli. Il sistema di comunicazione consente alla centrale di inviare ai pannelli dei vari gruppi indicatori la situazione dei parcheggi e altre informazioni.

Il sistema può essere basato su varie tecnologie quali rete radio, rete GSM, GPRS, linea telefonica commutata o dedicata, fibre ottiche, ETH oppure su combinazioni delle stesse.

Il sistema centrale, inoltre, può rappresentare graficamente la dislocazione dei singoli pannelli o dei gruppi indicatori, e i messaggi su di essi visualizzati.



In alto, un cartello indicatore a messaggio variabile del sistema Pguide 2000

NORMATIVA

Pedaggi rete TEN

DIRETTIVA 2006/38/CE DEL PARLAM. EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 17.05.06 (GUCE 09.06.06)
Modifica della direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso delle infrastrutture della rete TEN.

Autostrade del mare

DPR N. 205/2006 (G.U. 130 DEL 07.06.06)
Regolamento sulla ripartizione ed erogazione dei fondi per l'innovazione del sistema dell'autotrasporto merci, dello sviluppo delle catene logistiche e del potenziamento delle intermodalità («autostrade del mare»).

Piano della Logistica

CIPE DELIBERAZIONE CIPE N. 44 DEL 22.04.06
Approvazione e recepimento del Piano nazionale della logistica, impegnando il governo ad emettere un regolamento interministeriale per stabilire i criteri di accesso agli stanziamenti disposti per il 2006 dalla legge 266/2005, art. 1 comma 108.

Certificazione di qualità

DECRETO DIRIGENZIALE 17.02.06 (G.U. 50 DEL 01.03.06)
Definizione di modalità e tempi per l'adozione volontaria di sistemi di certificazione di qualità da parte delle imprese di autotrasporto, in attuazione dell'articolo 11, comma 3, del Dlgs. 21 novembre 2005, n. 286.

VANTAGGI

Contro il «traffico parassita» (in cerca di sosta)

I principali benefici derivanti dall'installazione di un impianto come Pguide 2000 sono nella riduzione del «traffico parassita» (quello conseguente alla ricerca della sosta) con conseguente riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Ciò è possibile grazie al miglior sfruttamento dei parcheggi disponibili alla riduzione di ingorghi e code e di incidenti causati da automobilisti distratti in cerca di parcheggio.

Collaborazione editoriale
C&C service srl

via Alberto Caroncini, 23 00197 - Roma
tel. 06.80.81.727 fax 06.622.76.167
e-mail: CCservice@mclink.it