

Sicurezza e vivibilità nell'Europa digitale

© mediavvs.eu

1

ITS, C-ITS E DIGITALIZZAZIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI COME “LABORATORIO DI FUTURO” ANCHE IN VIRTÙ DELLA COLLABORAZIONE CON ALTRI CONTESTI, DALL'ENERGIA ALLA SALUTE. IL PERCORSO COMUNE È QUELLO DEI DUE CAPISALDI DELLA COMMISSIONE EUROPEA, LA STRATEGIA DIGITALE E IL GREEN DEAL, IN CUI LA MOBILITÀ PUÒ E DEVE AVERE UN RUOLO CHIAVE. COME CI SPIEGA IN QUESTA INTERVISTA LA NUMERO UNO DELLA UNIT ITS DELLA COMMISSIONE EUROPEA DG MOVE.

Mrs. Depré, ringraziandola di aver accettato di costruire insieme a noi questo percorso di divulgazione sul tema dell'innovazione nel settore della mobilità, le chiediamo innanzitutto di delineare l'ambito di impegno dell'Unità della Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione Europea, che dirige. L'Unità per i Sistemi Intelligenti di Trasporto della DG MOVE si occupa di diversi ambiti di attività. Uno specifico è rappresentato dagli aspetti ambientali nel settore dei trasporti, per esempio in materia di carburanti alternativi, e prevede un impegno trasversale tra i diversi modi di trasporto (stradale, ferroviario, aereo, marittimo) con l'obiettivo comune di accompagnare la transizione energetica. Una seconda attività riguarda invece la digitalizzazione, con un accento pre-

valente al settore stradale ma non senza aperture, perché la questione è orizzontale e trova un suo caposaldo nel rafforzamento e nell'allargamento dello scambio dei dati, con l'obiettivo di “coprire” ogni aspetto del trasporto. Stiamo lavorando, soltanto per fare un esempio, con la Direzione che si occupa di sicurezza stradale sul fronte delle analisi delle cause degli incidenti. Il nostro impegno, oggi, in generale mira a migliorare, sia quantitativamente e sia qualitativamente, uno spazio dati europeo che sia anche più facilmente accessibile agli operatori dei trasporti e, contestualmente, trovi e dia nuova linfa a partire dalle sinergie con altri contesti, penso al mondo dell'energia o a quello della salute. Il traguardo finale, d'altronde, è il medesimo: raggiungere livelli sempre più elevati di sicurezza e sostenibilità.

Fabrizio Apostolo

1. Digitalizzazione: uno strumento chiave per il futuro dell'Europa

2. Claire Depré,
capo Unità ITS DG MOVE
Commissione europea

3. In rete: un concetto da applicare alle strade, ma anche ai diversi ambiti di lavoro e impegno per un'Europa comune

4. Un intervento pubblico di Mrs. Depré



Dalla tecnologia partono dunque degli itinerari di condivisione e l'“innovazione disponibile” può concretamente generare benefici a tutto campo. Alcune questioni cruciali, a questo riguardo, sono emerse anche nell'ambito dei recenti Digital Transport Days, a cui anche lei ha partecipato. Una di queste, a cui peraltro ha appena accennato, è proprio lo sviluppo di uno spazio dati comune europeo, anche naturalmente con il contributo e al servizio del settore dei trasporti. A che punto siamo su questo fronte? Qual è il ruolo degli ITS nel quadro complessivo della strategia Ue sul digitale?

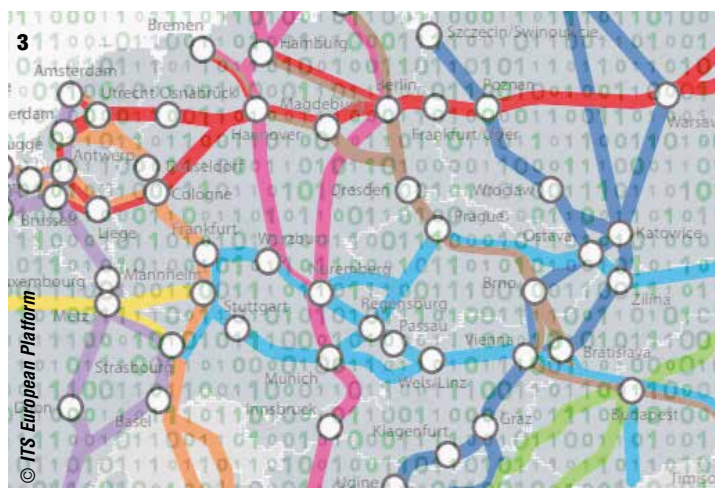
Partirei col dire che favorire la cooperazione tra settori è stato senz'altro un punto fermo del lavoro svolto in questo 2020 dalle istituzioni comunitarie. Storicamente i nostri sforzi di standardizzazione si sono concentrati sulle esigenze del trasporto, ora si tratta di premere l'acceleratore sulla cooperazione multisettoriale. Sul come riuscire a farlo in modo tale da poter collaborare in modo sempre più fluido, si sta occupando la DG Connect, la quale sta sviluppando anche una serie di misure per allargare la disponibilità di tutta una serie di dati che transitano dal settore pubblico, ma che da esso non ne sono generati. Altro punto cru-

ciale: finora ci siamo occupati, attraverso specifici regolamenti, di tutelare i dati sensibili. Ma cosa succede dopo che abbiamo concesso l'autorizzazione all'utilizzo di determinate informazioni? Per rispondere a questa e a molte altre domande, l'idea della Commissione europea è di costituire un gruppo di stakeholder multisettoriale (dall'ambiente all'energia, ai trasporti) che dialoghino con l'obiettivo di capire quali misure potranno facilitare la condivisione e la standardizzazione dei dati.

Sempre a proposito di gestione delle informazioni, quali benefici ritiene siano ottenibili dal rafforzamento dei legami tra i NAPs, i National Access Points, ovvero i punti nazionali di accesso (ai dati, per l'appunto)?

Il rafforzamento dei NAPs attraverso un modello federativo è, insieme alla revisione della Direttiva ITS del 2010, uno tra i grandi temi all'attenzione della Commissione europea attraverso la DG MOVE. Federare i punti nazionali di accesso significherà riuscire ad avere maggiore peso per esempio nell'interlocuzione con soggetti nuovi (e di grandi dimensioni) entrati recentemente nel contesto della gestione delle informazioni sul traffico, penso per esempio a Google, e che vanno ad aggiungersi agli operatori tradizionali. Oggi, inoltre, i NAPs sono prodighi di dati riguardanti le reti principali, ma molto meno se l'oggetto sono le reti secondarie o urbane. Alcuni esempi concreti: l'informazione diffusa sui punti di rifornimento di carburanti alternativi oppure sulle restrizioni di accesso ai centri cittadini, in Italia le ZTL. Ecco, rendere tutte queste informazioni più accessibili al maggior numero di utenti è una *mission* europea. L'esempio dei NAPs, inoltre, è emblematico dello spirito della revisione della Direttiva, che deve tener conto della presenza, dentro lo spazio europeo, di molti più attori che nella prima decade del Terzo Millennio. Torno a dire: dobbiamo lavorare sulla generazione di un meccanismo che ci consenta una maggiore condivisione dei dati. Certo, non siamo all'anno zero, ma il viaggio è ancora lungo. Anche se la consapevolezza sempre più diffusa che la digitalizzazione sia davvero uno strumento cruciale per raggiungere obiettivi importanti come quelli del Green Deal europeo, rappresenta il migliore riconoscimento del lavoro svolto dal settore dell'innovazione applicata ai trasporti.

Un ringraziamento particolare all'ingegner Roberto Arditi, Direttore Sicurezza Stradale di SINA e Project Manager European ITS Platform, per il costante e prezioso supporto nella conoscenza e divulgazione delle grandi questioni dell'Europa dei trasporti.



Mrs Depré, ha fatto cenno al Green Deal: quale può essere il contributo specifico della smart mobility al raggiungimento dei suoi obiettivi?

Stiamo già lavorando per mettere a disposizione dell'utenza informazioni utili sui diversi modi di trasporto. In questo contesto, c'è ancora molto da fare, per esempio, sulla semplificazione delle procedure di pagamento, innervando il sistema di robuste dosi di digitalizzazione. Una difficoltà, in tal senso, arriva dalla questione dell'accertamento del titolo di viaggio digitale sui mezzi pubblici. Ma non dobbiamo scoraggiarci e il Recovery Fund può essere un'occasione di rilancio per iniziative come questa, che sicuramente concorreranno a migliorare la mobilità e, dunque, le emissioni. In generale, puntiamo a far sì che la digitalizzazione abbia finalità di sviluppo sostenibile, generando per esempio sistemi di trasporto in cui le diverse modalità non siano ri-

CCISS sempre più in rete con l'Europa

Da noi, in Italia, si chiama CCISS (Centro di Coordinamento Informazioni sulla Sicurezza Stradale) e ha una lunga storia alle spalle, il cui ultimo capitolo lo vede ricoprire il ruolo di NAP nazionale. Da qui transitano tutti i dati sulla viabilità, da qui attingono tutti gli stakeholder interessati a veicolarli, come per esempio i navigatori. È la "cabina di regia" ufficiale e riconosciuta dello "Stato Membro Italia" in materia di infomobilità, che dissemina ma che anche filtra, se la pubblica sicurezza lo ritiene opportuno. In passato il CCISS era il punto di incontro tra gestori e mezzi tradizionali di informazione. Oggi si pone anche come interlocutore nei confronti dei colossi della comunicazione digitale, di qui l'esigenza di rafforzarne il ruolo, attraverso il potenziamento dei suoi "link" con gli omologhi d'Europa. La mission: far sì che i dati che giungano all'utenza in viaggio siano sempre migliori, in quantità e in qualità.



5
© Joanna Michalak



5. Sicurezza stradale, una priorità di oggi...

6. ...e di domani, quando su strada si diffonderà l'auto autonoma

dondanti, bensì complementari. Pensiamo alle piattaforme di nuova mobilità: dobbiamo integrarle al meglio nel sistema della mobilità in chiave green, e per farlo occorre lavorare sui dati, ma anche sulle piattaforme stesse, ai loro diritti ma anche ai loro obblighi. Questo è un cantiere del tutto nuovo. In generale, però, la sostenibilità è già diventato un obiettivo forte nell'ambito della gestione del traffico, che va "governato" in modo intelligente e, per l'appunto, sostenibile. Altro aspetto in materia di trasporto green è la micromobilità: anche in questo caso dobbiamo capire meglio come gestirla non singolarmente, ma in integrazione con il sistema complessivo della mobilità. E anche su questo aspetto i dati possono rivelarsi uno strumento più che utile alla pianificazione e alla gestione.

Ha citato gli operatori della mobilità. La nostra rivista, a questo proposito, segue con grande attenzione le attività della European ITS Platform, che ha recentemente organizzato una serie di webinar uno dei quali incentrato sull'"ITS handbook", un manuale di best



6
© ITS European Platform



7. Micromobilità: un nuovo mondo da armonizzare con gli altri modi di trasporto per una sostenibilità sempre più funzionale

practices realizzato e al servizio delle amministrazioni stradali. Come si interfaccia il lavoro della Unità a esperienze di questo genere?

Posso dire che tutti i nostri atti di regolazione trovano valore aggiunto proprio nelle esperienze di attuazione che arrivano da molti nostri interlocutori. Ci sono aspetti, del resto, che non possono essere affidati esclusivamente a un corpus normativo, ma che vivono anche e soprattutto di "learning by doing", di esperienze sul campo. L'ITS handbook è un esempio calzante di questo percorso collaborativo, di questo dialogo costante tra norme e meccanismi operativi.

L'obiettivo comune, del resto, su cui dobbiamo sempre insistere, è la piena funzionalità.

Dall'innovazione alla sicurezza stradale: tema cruciale nel presente, ma anche nel contesto degli studi e dei test in atto sul veicolo connesso e autonomo. Qual è il suo punto di vista su questo percorso evolutivo e come sta lavorando l'Europa per costruire una cabina di regia allargata e comune in materia di "self driving cars"?

Il punto chiave è l'integrazione di un grande progetto industriale come è il veicolo autonomo in un approccio sistemico alla sicurezza stradale, che metta al centro non solo il veicolo, ma anche e soprattutto i contesti in cui si colloca e muove. Oggi, accanto ai concetti di sicurezza passiva e attiva, dobbiamo porre anche quello di sicurezza partecipativa: è un tema su cui lavorano molte Unit. Uno sforzo condiviso, nella ricerca e nel testing, è per esempio orientato a far sì che sia perfezionata al massimo grado la riconoscibilità delle utenze vulnerabili, dai ciclisti ai pedoni. Da parte nostra, abbiamo lavorato e lavoriamo molto sui sistemi cooperativi, dando particolare attenzione ai contesti caratterizzati da una certa complessità, come le intersezioni. È qui, più che sulle grandi arterie, che si giocherà la partita: portare veicoli di nuova generazione in ambienti stradali "affollati". Un'attività in atto è la creazione di nuovo partenariato pubblico-privato che si occuperà di questi e altri aspetti legati all'automazione, con l'obiettivo di perfezionare un documento di programmazione condiviso che metta in piena evidenza gli aspetti principali su cui lavorare. ■■

Monitoraggi Acustici e Vibrazionali



Soundcam per l'individuazione e la caratterizzazione delle sorgenti di rumore in campo civile o industriale



Monitoraggio Territoriale

Iride è Operatore di Aerei a Pilotaggio Remoto con licenza ENAC, possiede flotta con pilota con Attestato APR. Esegue monitoraggio per documentazione fotografica, rilievi di fasce di pertinenza di opere o indagini di aree rurali e/o per composizione vegetativa. E' possibile effettuare aerofotogrammetrie o mappe topografiche



Monitoraggio gas nel sottosuolo



MONITORAGGI AMBIENTALI E A SUPPORTO DELLA PROGETTAZIONE

