

**TTS**  
**ITALIA**

Associazione Italiana  
della Telematica  
per i Trasporti e la Sicurezza

# L'evoluzione del quadro normativo dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS)

Olga Landolfi

Segretario Generale TTS Italia

Seminario tecnico-informativo *“Dal monitoraggio delle  
merci pericolose alla sicurezza su strada”*

Bari - 12 Marzo 2013

- **TTS Italia, l'Associazione ITS Nazionale fondata nel 1999**, rappresenta circa **80 Enti**, tra pubblici e privati, tra cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, agenzie della mobilità, aziende di trasporto pubblico, operatori autostradali, il mondo della ricerca e soprattutto il settore industriale
  
- **Obiettivo:** promuovere l'implementazione, lo sviluppo e la diffusione dei Sistemi di Trasporto Intelligenti in Italia; diffondere la conoscenza e l'informazione sugli ITS; promuovere il settore ITS italiano sul mercato internazionale
  
- **TTS Italia** fa parte di un network internazionale costituito da tutte le Associazioni Nazionali per gli ITS presenti nelle più importanti Nazioni europee e mondiali ed ha partnership consolidate con Associazioni ITS Extra Europe come ITS China, ITS Argentina, ITS India
  
- **Conto economico degli associati di TTS Italia:**
  - fatturato ITS (attori del settore industriale): **350 milioni di €**
  - investimenti ITS (attori del mondo della domanda): **15 milioni di €**
  - finanziamenti ITS (dip. universitari): **10 milioni di €**

## La Direttiva 2010/40/UE

---

- **Approvata** dal Parlamento europeo il 7 Luglio 2010
- **Pubblicata** il 6 agosto 2010
- **Entrata in vigore** dal 26 Agosto 2010

### **OBIETTIVO**

Istituire un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti (**ITS**) coordinati e coerenti nell'Unione europea, in particolare attraverso le frontiere tra gli Stati membri, e stabilire le condizioni generali necessarie a tale scopo

## La Direttiva 2010/40/UE: i settori prioritari

---

- I. Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità
- II. Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci
- III. Applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza (security) del trasporto
- IV. Collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto

- La **Direttiva ITS** è stata recepita nell'ambito del Decreto-Legge del 18 Ottobre 2012 n. 179 "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese" (Art. 8 "Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto") convertito poi nella Legge del 17 Dicembre 2012 n. 221
- Il **decreto attuativo** è in attesa di pubblicazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



**Il Recepimento della Direttiva ITS nell'ambito del Decreto Sviluppo Bis è un riconoscimento che il settore dei Trasporti e gli ITS in particolare sono strumenti indispensabili per la crescita del Paese**

Il Piano d'Azione sugli ITS è un obbligo europeo:

- E' **previsto** dalla Direttiva ITS
- Deve **contenere** le azioni necessarie e pianificate a livello nazionale in materia di ITS per i prossimi cinque anni per le quattro aree prioritarie della Direttiva
- Ogni tre anni si dovrà **riferire** alla Commissione Europea i progressi compiuti



## Il ruolo di TTS Italia:

- Ha **preparato** un **position paper** sul recepimento della Direttiva
- E' stata incaricata dal MIT di predisporre una proposta di Piano d'Azione Nazionale per gli ITS
- Ha attivato e **coordinato un Tavolo** congiunto di discussione e confronto con le Associazioni di settore per elaborare una proposta condivisa
- Ha **coinvolto** i propri **associati** nel processo di condivisione e confronto tramite questionari ed il contributo del **Comitato Tecnico Scientifico**



## Il documento recepisce i contributi di:

- I soci di TTS Italia attraverso il Comitato Tecnico Scientifico
- Le associazioni di categoria che hanno partecipato al tavolo
- Gli Enti Locali attraverso l'indagine ad hoc condotta nell'ambito del progetto INFOCITY del programma ELISA del DAR
- E' stato sottoposto a consultazione pubblica e l'ultima versione recepisce i commenti e le integrazioni pervenute





## Il Decreto attuativo ITS

---

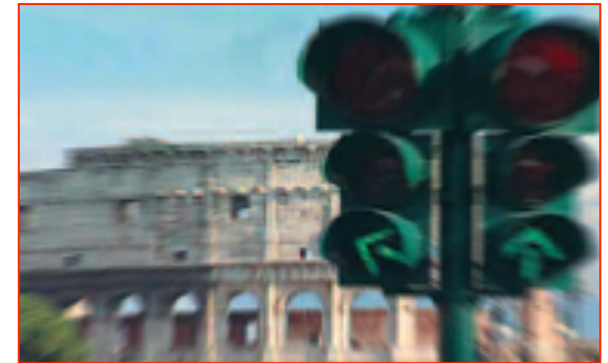
- Il **Decreto attuativo ITS** è previsto dall'Art. 8 entro 60 gg dalla conversione in legge
- Il Decreto è stato finalizzato e firmato dai Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti / Interno / Istruzione, Università e Ricerca
- E' in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale
- Nella visione di TTS Italia, il Decreto attuativo ITS e il Piano di azione ITS devono rappresentare gli **strumenti cardine per favorire il pieno sviluppo degli ITS nel nostro Paese in un orizzonte temporale di breve-medio periodo**
- il Decreto attuativo ITS e il Piano di azione ITS devono garantire **le condizioni di interoperabilità, competitività e concorrenza nello sviluppo dei servizi**

- Rappresentano un'opportunità:
  - Sociale, per i benefici che gli ITS possono generare per la collettività in termini di aumento dell'efficienza e sicurezza del sistema dei trasporti nazionale e rispetto per l'ambiente
  - Industriale, al fini del miglioramento della competitività di tale settore industriale legato agli ITS e per la conseguente creazione di posti di lavoro
  
- Non devono pertanto essere di ostacolo allo sviluppo del settore attraverso la creazione di barriere ed vincoli normativi e organizzativi

## Considerazioni generali (1)

Gli ITS possono essere un'opportunità vera ma occorre:

- Definire **linee guida generali** per sistemi aperti ed interoperabili su cui costruire servizi di mobilità integrati in un quadro di regole certo (*facilitare la concorrenza*)
- Favorire la **cooperazione** dei diversi attori nella costruzione dei servizi e superare i particolarismi (*coinvolgere gli stakeholders*)
- Rivisitare ed aggiornare l'**Architettura ITS Nazionale** per renderla più fruibile da parte degli utilizzatori e diffonderla (*creare strumenti*)
- **Partecipare** in modo attivo e propositivo alle discussioni Europee (*presidiare i tavoli di discussione sulle specifiche*)



## Considerazioni generali (2)

Gli ITS possono essere un'opportunità vera ma occorre:

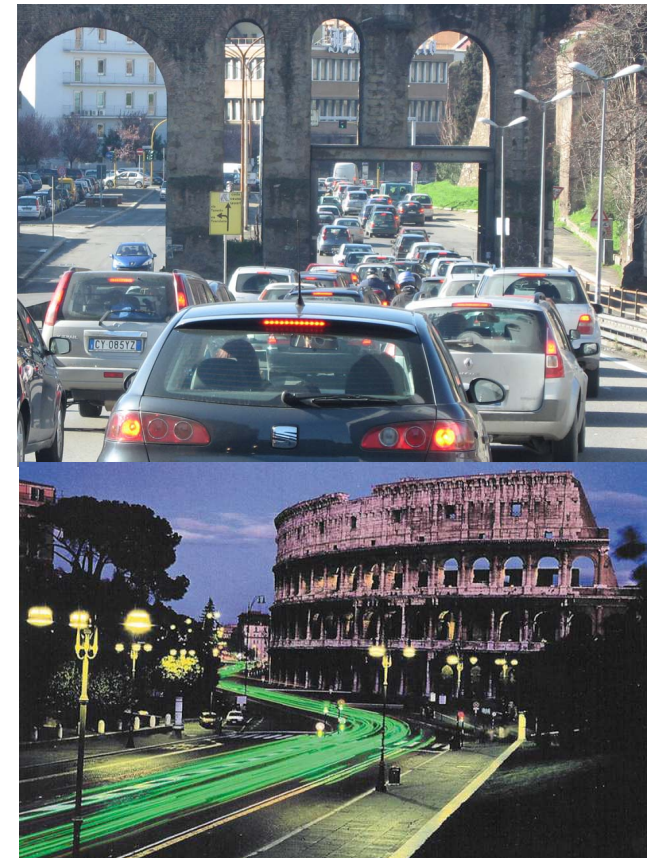
- Superare la visione di progetti pilota isolati ma promuovere lo **sviluppo di applicazioni su larga scala** (*favorire il deployment*)
- Inserire i servizi ITS tra gli elementi per la **classificazione delle strade** (*normalizzare l'uso degli ITS*)
- Monitorare ufficialmente i **benefici** delle applicazioni ITS e creare il **Database Nazionale** (*migliorare la consapevolezza dei ROI*)
- Favorire la messa in rete delle diverse **piattaforme per il trasporto merci** (*evitare confusioni e conflitti*)



## Considerazioni generali (3)

Gli ITS possono essere un'opportunità vera ma occorre:

- Attivare un **programma nazionale di ricerca** sugli ITS, specie sui sistemi cooperativi
- Attivare un **fondo nazionale di finanziamento** degli ITS a supporto degli interventi previsti nel Piano mettendo a fattore comune e ottimizzando diverse fonti disponibili
- Condividere e definire **modelli di business** per accelerare la diffusione dei servizi ITS
- Promuovere **attività di formazione** sugli ITS per disporre di risorse umane qualificate



Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico ed alla mobilità

- **AP1** – Predisposizione di banche dati relative alle informazioni sul traffico e la mobilità
- **AP2** – Realizzazione di servizi di infomobilità affidabili e certificati

### Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci

- **AP1** – Sviluppo di piattaforme aperte ed interoperabili per la mobilità multimodale delle persone e delle merci
- **AP2** – Sviluppo di servizi ITS integrati per la Logistica Multimodale
- **AP3** – Favorire l'uso degli ITS per la gestione del TPL
- **AP4** – Adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili
- **AP5** – Continuità dei servizi sulla rete nazionale e lungo i confini
- **AP6** – Politiche di SMART MOBILITY nelle aree urbane e metropolitane

## Settore 2 – Azioni prioritarie per il trasporto merci

- Sviluppo di piattaforme telematiche armonizzate e coerenti con **UIRNet** presso i nodi logistici locali
- **Continuità dei servizi ITS** nei nodi di interscambio (interporti e porti) attraverso lo snellimento delle procedure amministrative, il rilascio d informazioni di base sul traffico e la mobilità, il coordinamento degli attori della catena logistica
- Tracciamento in tempo reale dei veicoli e dei carichi con **sistemi GPS/EGNOS** lungo l'intera catena del trasporto
- **Integrazione** fra i sistemi informativi dei nodi logistici con i sistemi di gestione degli operatori di trasporto per minimizzare i tempi di attesa ed i viaggi a vuoto





### Applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza (security) del trasporto

- **AP1** – Sviluppo del sistema di eCall nazionale
- **AP2** – Realizzazione di aree di parcheggio sicure per i veicoli commerciali ed i mezzi pesanti
- **AP3** – Servizi ITS per le compagnie assicurative: black box
- **AP4** – Sviluppo di servizi di security per il TPL e per i nodi di trasporto
- **AP5** – Diffusione dei sistemi di enforcement per la sicurezza
- **AP6** – Diffusione dei sistemi ITS per il controllo dell' autotrasporto
- **AP7** – Diffusione dei sistemi ITS per la gestione ed il monitoraggio delle merci pericolose
- **AP8** – Promozione dei sistemi di bordo avanzati

- Applicazione su larga scala di **sistemi avanzati di gestione del trasporto multimodale delle merci pericolose** sia per le fasi di pianificazione dei viaggi che di tracciamento in tempo reale dei veicoli e delle merci
- Utilizzo di sistemi di localizzazione basati su **GPS/EGNOS** per il tracciamento in tempo reale dei veicoli e delle merci
- **Scambio di informazioni** costante con i gestori delle infrastrutture e le amministrazioni locali interessate alle varie fasi del trasporto



### Collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto

- **AP1** – diffusione di sistemi per la guida cooperativa
- **AP2** – monitoraggio dello stato dell'infrastruttura stradale per le condizioni atmosferiche avverse e la manutenzione

### Articolo 6:

- Favorire l'uso degli ITS per la gestione delle flotte per il trasporto multimodale dei passeggeri e per la localizzazione e il tracciamento dei mezzi abilitati al trasporto multimodale di merci, con particolare riguardo alle **merci pericolose**
- I **gestori delle "flotte regolamentate"** per il trasporto di passeggeri e merci **entro 18 mesi** dall'entrata in vigore del Decreto devono utilizzare sistemi di localizzazione e tracciamento delle flotte di veicoli adibiti al trasporto di passeggeri e merci mediante i **servizi di posizionamento EGNOS** (ed in prospettiva GALILEO)
- Assicurare, da parte dei proprietari e dei gestori delle infrastrutture, **l'utilizzo di flussi ed interfacce standardizzate per l'utilizzo di dati e informazioni sul transito** dei veicoli e delle merci, specie quelle pericolose, all'interno dei confini nazionali, regionali ed urbani

## EGNOS per le merci pericolose: oggi

- L'uso dei servizi di **EGNOS** per il tracciamento del trasporto delle merci pericolose su strada è una realtà in Europa
- L'uso di EGNOS permette di migliorare la posizione fornita dal GPS, in accuratezza e affidabilità, con benefici in termini di sicurezza e efficienza
- L'uso operativo di EGNOS per il tracciamento del trasporto delle merci pericolose su strada è stato lanciato dal **progetto Europeo SCUTUM** (2010-2011)
- **SCUTUM** è un “best case” Europeo per l'uso di EGNOS negli ITS in applicazioni su strada
- **SCUTUM** ha definito uno standard di riferimento per l'utilizzo dei servizi EGNOS negli ITS, tra cui i sistemi di tracciamento del trasporto delle merci pericolose (CEN Workshop Agreement **CWA 16390**)



## EGNOS per le merci pericolose: domani

---

- **SCUTUM** è il risultato positivo di uno sforzo comune di stakeholders pubblici e privati, principalmente italiani, che ha trovato consenso in Europa
- **SCUTUM** rappresenta il passaggio di scala dell' utilizzo operativo dei servizi EGNOS per gli ITS oggi, in previsione di Galileo
- Il prossimo passo è l' estensione all' uso di EGNOS negli ITS per il tracciamento del trasporto di merci pericolose su ferro, in linea con le priorità nazionali e Europee, e in conformità con lo standard CWA16390



**TTS**  
**ITALIA**

Associazione Italiana  
della Telematica  
per i Trasporti e la Sicurezza

*Grazie per l'attenzione!*  
[Olga.landolfi@ttsitalia.it](mailto:Olga.landolfi@ttsitalia.it)

