



zione che se non è proprio di leadership assoluta, è sicuramente quella giusta per dirigerlo. Le tecnologie di punta in campo spaziale ed aeronautico, ritenute a ragione tra le più indicative, sembrano aver dimostrato proprio questa tesi nel corso dell'ultimo decennio. Questo il contesto in cui la Comunità Europea si dirige verso il sistema GALILEO, che anche se nasce con oltre 20 anni di ritardo rispetto alla soluzione GPS, ha già allarmato gli USA per il sorpasso e l'indipendenza del vecchio continente portando, ad una anticipazione della eliminazione della SA (disponibilità selettiva) dal sistema GPS di circa 5 anni (per un approfondimento dell'argomento vedasi l'inserito GPS nel numero 5/2000).

L'ITS World Congress non poteva che essere la migliore occasione per disegnare quindi le priorità dell'Europa nei diversi settori delle infrastrutture, comprese ovviamente quelle satellitari. Una disamina delle varie realtà è quindi rappresentata dai seguenti aspetti.

- **Galileo** - durante la sessione plenaria di apertura, Loyola de Palacio ha ricordato che nulla è più indispensabile del rafforzamento delle partnership e della condivisione del progetto tra l'industria pubblica, quella privata, i fornitori di servizi e gli utenti finali, soprattutto in questa fase iniziale del progetto. Inoltre le altre necessità si basano su una forte politica di sostegno e una chiara divisione dei ruoli, e una attenta gestione che possa bilanciare e far condividere anche i rischi. L'importanza strategica di GALILEO è ormai chiara a tutti.
- **Strade e ferrovie** - nel programma e-Europe 2002, la commissione europea ha assicurato e enfatizzato le azioni di coordinamento e di armonizzazione dei nascenti sistemi ITS, abolendo le frontiere di diversità attraverso l'interoperabilità. "Se l'interoperabilità dei sistemi e il coordinamento saranno disattesi", ha commentato L. De Palacio, "il risultato potrebbe essere un mosaico e una frammentazione dei servizi a scala locale, generale e nazionale".

Nel settore stradale sono previste in e-Europe 2002 sufficienti risorse per equipaggiare il 50% circa dei grandi centri europei e delle principali arterie di trasporto, con sistemi per la gestione delle congestioni da traffico e del management degli incidenti. Per rafforzare la sicurezza nel trasporto privato, il piano propone un forte aumento della telematica a bordo dei veicoli venduti in Europa, con sistemi dinamici basati su tecnologie attive per la sicurezza.

Nel settore dei trasporti su ferro, l'interoperabilità e la standardizzazione sono anche essi punti chiave, e l'importanza dell'implementazione del sistema ERTMS (European Traffic Management System) diventa sempre più attuale. Il sistema permetterà ai treni l'uso delle molteplici linee europee, ma con un sistema di controllo unico, invece degli 11 diversi sistemi attuali.

- **Trasporto aereo e marittimo** - circa la metà dei ritardi nel campo dei trasporti aerei sono dovuti al management degli spazi aerei civili e militari, e di fatto esistono in Europa 15 spazi aerei. Il programma europeo Sigle European Sky è il supporto della Commissione Europea per la realizzazione di un singolo spazio aereo e l'unificazione del sistema di gestione.

In campo marittimo, le priorità individuate riguardano la sicurezza e i trasporti a corto raggio. Come supporto alla gestione e una conseguente riduzione degli incidenti, sono state individuate alcune linee guida per la realizzazione di un sistema di gestione del traffico marittimo unificato, che prevede la dotazione obbligatoria a bordo dei natanti di sistemi che provvedono alla emissione di codici di posizione assoluta e relativa, e connessi ad un sistema automatico di identificativo (sistema di trasponder in chiaro). In questa maniera i sistemi di gestione portuale si configureranno come dei sistemi in grado di monitorare in tempo reale il naviglio in porto e alla fonda, ed eventualmente lanciare segnali di allarme generati da un sistema automatico di anticollisione; infatti con le performance del GPS oggi e ancora meglio con Galileo domani, sistemi di questo tipo sono abbastanza semplici da realizzare, stanti gli investimenti nelle infrastrutture e nella normativa di attuazione. Alla stessa maniera per la navigazione a corto raggio tali soluzioni semplificherebbero anche le procedure doganali.



• **Il settore automotive e della mobilità intelligente** - Il settore automotive e della mobilità intelligente è stato il tema centrale della relazione di Paolo Cantarella di Fiat, che ha riconosciuto che c'è ancora molto lavoro da fare nel settore delle automobili per lo sviluppo in campo ITS, ma "l'incremento e l'avanzamento dell'automobile come prodotto fa ancora parte delle risposte alla richiesta di mobilità, anche e soprattutto nella direzione della mobilità sostenibile". Per realizzare una larga disseminazione dei sistemi ITS, è richiesta la partecipazione e la cooperazione con i settori delle componenti elettroniche e telematiche come produttori, operatori e gestori delle infrastrutture, fornitori di contenuti, operatori del trasporto pubblico e della logistica, con chi movimentava persone e cose, e con l'amministrazione pubblica centrale. I promotori delle soluzioni ITS devono interagire con tutti questi soggetti ed elementi, affinché la proposta ITS diventi effettiva ognuno di essi deve assumere la propria responsabilità con i propri partner come una sola. Questo in sintesi le indicazioni che vengono da Cantarella, ovvero una maggiore cooperazione e assunzione di responsabilità, affinché l'ITS possa decollare davvero. Il lavoro quindi va nella direzione della cooperazione, come della interoperabilità dei sistemi e ovviamente dei dati.



L'esposizione

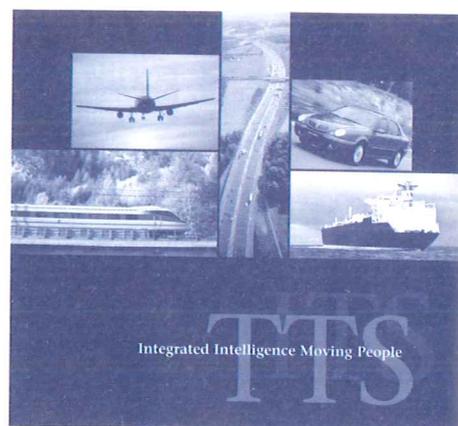
La presenza degli operatori italiani, considerato che il congresso si svolgeva in un luogo estremamente raggiungibile, è stata per certi versi scarsa, sia dal punto di vista della partecipazione delle aziende, sia degli operatori. Infatti scorrendo l'elenco dei partecipanti la presenza italiana è stata di solo 360 operatori. Le aziende che presentavano soluzioni e progetti, se si esclude Magneti Marelli e Viasat, Mizar, Divitech e alcune altre, è stata scarsa, stessa cosa per la presenza di aziende di trasporti pubblici. Notevoli invece gli stand di Fiat, Alenia, ESA, e tutte le altre aziende del comparto automobilistico e delle telecomunicazioni.

Nulla da dire sulle novità, assolutamente strabilianti, solo pensando ai sistemi Giapponesi, alle soluzioni MLB ormai diffusissime in Europa attraverso aziende come Orchid e moltissime altre.

La rappresentanza del settore GIS era affidata esclusivamente ad ESRI Inc. e a Tele Atlas che invece era presente con uno degli stand più imponenti, in cui erano ospitati numerosissimi partner nazionali e non, come De Agostini attraverso la nuova azienda Global Cartography, ma anche con una postazione dei Vigili del Fuoco che presentavano il loro progetto basato su cartografia stradale Tele Atlas.

La rappresentanza istituzionale era concentrata in alcuni stand espositivi del Ministero dei Trasporti e di altri ancora. In rappresentanza del mondo ITS italiano era presente invece la neonata Associazione Nazionale di Telematica per i Trasporti e la Sicurezza (TTS).

TTS Italia è una associazione che raggruppa enti pubblici e privati di grande rilevanza, che operano insieme con l'obiettivo di sviluppare una ampia collaborazione e condivisione di obiettivi comuni, sugli standard, sui protocolli, sulle piattaforme e moduli operandi. Su tali basi si potrà attivare uno scambio e una disseminazione delle informazioni e del know-how, in maniera tale da accrescere la competitività e l'efficienza del Sistema Nazionale dei Trasporti. Tra i foci fondatori di TTS Italia troviamo ACI, Autostrada BS-SPD, Autostrada To-MI, Autostrade, Fiat, Ministero dei Lavori Pubblici, Mizar automazione, STA - Agenzia per la mobilità del Comune di Roma, ST Microelectronics, Targa Service. Mentre tra i soci ordinari si sono aggiunti altri operatori del settore, tra cui Viasat, Tele Atlas, Iveco e molti altri.



Gli atti del convegno

Le sessioni del convegno erano tutte ovviamente interessanti e di alto livello, così come anche l'organizzazione in generale con gli atti pubblicati su cd-rom disponibili al momento dell'iscrizione.

Il successo del congresso si può anche leggere dal numero di comunicazioni tenute, ovvero circa 650 suddivise in oltre 100 sessioni.

La raccolta degli atti è fatta in maniera ragionata, suddividendo gli interventi per affiliazioni maggiormente rappresentative, ovvero ITS America, ERTICO, VERTIS e Comunità Europea che presentava 23 relazioni. Gli atti del convegno sono quindi una fonte infinita di suggerimenti per quanti volessero approfondire i temi dell'ITS, tenendo conto dello stato dell'arte a livello mondiale. Per i lettori di GEOmedia sono disponibili in redazione, oppure possono essere richiesti direttamente al Consorzio Europeo ERTICO all'URL www.ertico.com.

Per chi volesse invece leggere la cronaca del convegno giorno per giorno, può sempre scaricarsi via internet il Daily New di ITS2000 al sito della rivista internazionale ITS International, all'URL www.itsinternational.com

(fonte: redazionale)

