

del Data Base e provvede, con cadenza semestrale, al processo di certificazione dello stesso sulla base delle informazioni fornite dagli enti proprietari delle strade e dai concessionari;

3. i dati di traffico in tempo reale del CCISS sull'intera rete infrastrutturale stradale di interesse nazionale. Previa convenzione d'uso da stipularsi con il CCISS, chiunque può avvalersi di dette informazioni al fine di garantire la massima diffusione delle comunicazioni a titolo gratuito nei confronti dei cittadini.

### **Azione Prioritaria 2: Istituzione dell'Indice Pubblico delle informazioni sulle infrastrutture e sul traffico (IPIT)**

Al fine di consentire l'accesso alle informazioni sulle infrastrutture e sul traffico provenienti da fonti diverse dal CCISS, è istituito dal citato Decreto, senza oneri per le finanze pubbliche, l'Indice Pubblico delle informazioni sulle Infrastrutture e sul Traffico (IPIT) tenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e pubblicato sul portale web del CCISS e contenente gli indirizzi (url) di esposizione di tutte le informazioni, pubbliche e private, afferenti alla cartografia, alle infrastrutture, al traffico e alla regolarità della circolazione stradale.

Gli enti gestori di infrastrutture e di servizi di trasporto sono responsabili della correttezza e della veridicità delle informazioni presenti nelle banche dati di loro competenza, del mantenimento dei propri sistemi di acquisizione e della continuità del processo di produzione e diffusione dei dati. L'assicurazione della qualità del dato è fornita dai produttori del dato stesso che provvedono a definire e rendere pubblici i livelli standard di qualità per le informazioni ed i dati resi disponibili e per le attività di manutenzione della rete di rilevamento, nel rispetto delle norme tecniche e procedurali vigenti conformemente alle disposizioni per l'assicurazione della qualità previste dalla normativa comunitaria e nazionale.

L'esistenza di un sistema di assicurazione della qualità – strutturato con apposite sezioni nelle quali sono descritte le procedure per il rilevamento dei dati, i criteri di accesso e gli standard qualitativi offerti, volto a consentire agli organi preposti alla verifica periodica di accertare il rispetto degli standard di qualità dichiarati – costituisce condizione preliminare necessaria per l'accesso ai finanziamenti specifici, previsti dalle Regioni ai sensi dei Piani Regionali per l'Infomobilità (PRIM) conformemente all'Accordo tra Governo, Regioni ed Autonomie Locali del 31 maggio 2007, o da ogni altro strumento normativo o finanziario predisposto specificamente per la diffusione delle tecnologie ITS.

Il Decreto interministeriale disciplina inoltre la modalità e la frequenza dell'aggiornamento delle informazioni afferenti alla cartografia, alle infrastrutture, al traffico e alla regolarità della circolazione stradale, al fine di assicurarne la congruenza con le condizioni effettive al momento dell'aggiornamento stesso.

Qualora gli enti proprietari delle strade o i concessionari non siano in possesso di strumenti sufficienti per l'acquisizione delle informazioni suddette, gli stessi sono tenuti ad acquisire il set minimo di dati necessari da coloro che ne detengono la proprietà; il costo unitario d'uso dei dati deve essere reso pubblico. E' possibile l'acquisizione di dati presso soggetti proprietari della tecnologia di rilevazione ed in possesso di autorizzazione alla raccolta rilasciata dalla Direzione del CCISS, secondo procedure che saranno definite da un provvedimento

emanato dal Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'autorizzazione non è necessaria per le strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per gli enti proprietari e concessionari delle strade e per gli Organi di polizia.

### **Azione Prioritaria 3: Pubblicazione e diffusione delle informazioni certificate: nuovi servizi**

La pubblicazione e la diffusione, con qualsiasi mezzo, di dati estratti dall'Indice Pubblico delle informazioni sulle Infrastrutture e sul Traffico (IPIT) ovvero di dati la cui raccolta sia stata autorizzata ai sensi del presente comma, è libera.

Con provvedimento del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del Decreto Ministeriale 1 febbraio 2013, saranno definite le modalità, i tempi, le frequenze di aggiornamento, gli standard di riferimento e i formati di acquisizione e pubblicazione di tutti i dati e le informazioni infrastrutturali e di traffico, nonché le modalità e le condizioni per il monitoraggio continuativo della effettività delle informazioni e della efficacia della metodologia di raccolta dei dati.

#### *4.2 Settore prioritario 2 - Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci*

Il settore prioritario 2 affronta i temi relativi al conseguimento delle condizioni di sicurezza, di efficienza, di continuità ed interoperabilità dei servizi ITS per la gestione del traffico e del trasporto, nonché quelli necessari per stimolare l'intermodalità e la comodalità nei corridoi di trasporto europei e nelle conurbazioni. Un sistema di trasporto dove è assicurata la continuità dei servizi ITS consente, infatti, un uso ottimale delle capacità esistenti, promuove la comodalità e migliora la gestione del trasporto merci sia in ambito urbano che extraurbano, a beneficio della sostenibilità ambientale e dell'efficienza energetica.

L'obiettivo che occorre realizzare è la possibilità di disporre di **servizi integrati di mobilità multimodali per le persone e per le merci**, che consentano di pianificare e gestire gli spostamenti in modo informato e personalizzato, senza soluzioni di continuità dal punto di origine a quello di destinazione, usando tutti i modi disponibili in modo efficiente e sicuro.

Lo sviluppo di servizi integrati di mobilità sia per le persone che per le merci si basa, necessariamente, sulla disponibilità, l'accesso e la messa a sistema di dati ed informazioni che costituiscono, quindi, l'elemento abilitante di tali servizi, sulla gestione ed organizzazione di tali dati in **piattaforme integrate aperte ed interoperabili**, e su sistemi di bigliettazione e pagamento integrati dei servizi di trasporto. A tal fine è necessario che i diversi operatori che raccolgono ed elaborano informazioni di mobilità dialoghino con tali piattaforme.

Le azioni prioritarie identificate per realizzare l'obiettivo sopra esposto sono:

##### **Azione Prioritaria 1: Favorire la creazione presso i nodi logistici di piattaforme logistiche integrate e/o interoperabili con la Piattaforma Logistica Nazionale UIRNet**

Sarà favorita la creazione, presso i nodi logistici, di Piattaforme telematiche, armonizzate e coerenti con la PLN - Piattaforma Logistica Nazionale UIRNet, per lo scambio di dati, informazioni e documenti tra operatori, al fine di migliorare, semplificare e velocizzare tutti i processi operativi ed amministrativi nel ciclo complesso del trasporto intermodale (stradale, ferroviario e marittimo).

Sarà necessario, nell'ambito dell'attuazione della presente azione prioritaria, promuovere un'estesa campagna di informazione e di formazione nei confronti dei reali utilizzatori delle piattaforme telematiche al fine di facilitarne l'utilizzo e favorire lo sviluppo di sistemi ITS aperti e interoperabili tra loro e con la PLN UIRNet;

##### **Azione Prioritaria 2: Favorire l'uso degli ITS per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte ed interoperabili**

Nell'ambito dell'azione prioritaria in esame, il Paese vuole operare per favorire l'introduzione di sistemi ITS dedicati alla logistica e al trasporto delle merci, intensificando e stimolando l'intermodalità e la comodalità dei trasporti, sia a livello nazionale che a livello internazionale, attraverso la fruizione dei corridoi di trasporto

riconosciuti a livello europeo. I sistemi ITS dovranno essere interoperabili, standardizzati, e dovranno avere come riferimento centrale la piattaforma della logistica nazionale UIRNet per il trasporto su gomma.

Dovrà essere inoltre garantita la continuità e l'interoperabilità dei servizi ITS nei nodi (porti, interporti, stazioni e aeroporti) di interscambio tra rete stradale e altre modalità in termini di:

- ✓ rilascio di informazioni di base (situazione del traffico in prossimità dei nodi logistici, aree di movimentazione disponibili);
- ✓ snellimento delle procedure amministrative, in particolare nell'ambito dei controlli per lo sdoganamento delle merci, ottenuta anche tramite la realizzazione dello sportello unico doganale;
- ✓ fluidificazione della circolazione nei pressi delle aree intermodali al fine di evitare perdite di tempo nelle congestioni e ridurre gli impatti ambientali;
- ✓ minimizzazione dei tempi di attesa e di stoccaggio della merce;
- ✓ raccordo dei diversi attori (autotrasportatori, operatori logistici, gestori delle infrastrutture) mediante la piattaforma telematica nazionale per la gestione delle informazioni connesse al trasporto merci e dei relativi documenti elettronici;
- ✓ tracking e tracing dei mezzi e dei carichi per il trasporto di merci pericolose, utilizzando sistemi di radiofrequenza (RFID) e di localizzazione automatica (GPS/EGNOS ed in prospettiva Galileo);
- ✓ utilizzo di tecnologie per il rilevamento delle informazioni sullo stato del veicolo e del carico;
- ✓ introduzione ed abbinamento di tecnologie ITS per accoppiare il tracciamento dei mezzi al tracciamento delle merci;
- ✓ utilizzo di protocolli standard ed architetture ITS aperte ed interoperabili per garantire lo scambio dati efficiente tra i soggetti coinvolti in ambito urbano / extraurbano e la creazione di servizi a valore aggiunto.

Particolare attenzione, viste le specificità della logistica del Sistema Italia, verrà posta nella diffusione di sistemi ITS per la logistica cittadina (city logistic), quali sistemi in grado, tra le altre cose, di:

- ✓ individuare automaticamente ed in tempo reale la classe di emissioni Euro dei veicoli per il trasporto di merci;
- ✓ accreditare i veicoli e tracciarli all'interno delle aree ad accesso ristretto;
- ✓ gestire la prenotazione e controllare l'occupazione delle aree di carico/scarico merci;
- ✓ monitorare il grado di riempimento dei veicoli per il trasporto merci.

**Azione Prioritaria 3: Favorire l'uso degli ITS per la gestione della mobilità delle persone in ottica multimodale, (considerando cioè TPL, mezzi privati, mezzi di trasporto alternativi), secondo piattaforme aperte e interoperabili.**

Nell'ambito della presente azione prioritaria, il Paese intende operare al fine di favorire l'uso di sistemi tecnologicamente avanzati per la gestione della mobilità di persone, tramite la disponibilità di **servizi integrati di mobilità multimodali per le persone**, che integrino e comprendano sistemi ITS per le flotte TPL, per il tracciamento dei mezzi propri e i sistemi di Personal Mobility Assistance, per la gestione dei percorsi pedonali o dei mezzi alternativi, allo scopo di pianificare e gestire gli spostamenti in modo informato e personalizzato, senza soluzioni di continuità dal punto di origine a quello di destinazione.

Le azioni promuoveranno modelli di mobilità urbana ed extraurbana intermodale incentrata sulle persone e non sui mezzi, tramite l'estensione e integrazione delle modalità di trasporto individuale e collettivo, con l'utilizzo di mezzi alternativi ecosostenibili.

#### **Azione Prioritaria 4: Garantire la continuità dei servizi sulla rete nazionale e lungo i confini**

Sarà favorita la "interfacciabilità" a livello europeo dei sistemi di controllo nazionali del traffico passeggeri e merci in modo da assicurare la continuità dei servizi di gestione ed informazione sull'intera rete nazionale e lungo i confini. Al fine del raggiungimento di tale obiettivo, saranno supportate le iniziative europee atte a stabilire collaborazioni transfrontaliere con gli Stati membri, regolando e gestendo l'interazione dei soggetti coinvolti, allo scopo di favorire il coordinamento sovranazionale dei centri di controllo e la continuità dei servizi ITS per la gestione del trasporto di merci e passeggeri nei corridoi europei e nelle varie modalità di trasporto.

Inoltre, con l'ottica strategica di risoluzione dei problemi di interoperabilità e di continuità dei servizi relativi alla gestione del traffico e dell'informazione all'utenza, sarà essenziale regolamentare gli aspetti procedurali che determinano l'interazione tra i diversi soggetti coinvolti, finalizzati inoltre a consentire l'utilizzo di un sistema di rappresentazione geografica univoco, auspicabilmente basato su dati cartografici cd "open".

#### **Azione Prioritaria 5: Favorire l'adozione della bigliettazione elettronica integrata e interoperabile per il pagamento dei servizi di TPL**

L'azione è tesa a favorire, tanto in ambito regionale che nazionale, l'adozione della bigliettazione elettronica integrata per il pagamento dei servizi di trasporto pubblico locale e per la mobilità privata. L'applicazione dei sistemi di pagamento integrato deve consentire agli utenti di utilizzare i diversi servizi di trasporto (in ambito locale, regionale e nazionale) utilizzando supporti interoperabili per titoli di viaggio condivisi, sosta e taxi.

Per il raggiungimento di tale obiettivo è necessario l'impiego di standard che consentano un uso combinato dello stesso titolo per più funzioni legate alla mobilità urbana, oltre che garantire la massima integrazione con altri sistemi di pagamento e vendita a livello regionale e nazionale.

Gli standard dovranno garantire la possibilità di utilizzare tecnologie wireless e mobile sia di prossimità che di vicinanza, residenti su telefoni cellulari su carte di credito/debito, etc.

**Azione Prioritaria 6: Favorire l'utilizzo degli ITS nel trasporto pubblico locale**

Al fine di operare in direzione coerente con la presente azione prioritaria, sarà favorita la creazione, da parte degli Enti locali, di database per la gestione delle flotte regolamentate (quali, ad esempio: bus turistici, veicoli per la logistica urbana, trasporto collettivo) e veicoli autorizzati che accedono alle zone a traffico limitato, con particolare riferimento ai processi di accreditamento dei veicoli.

Sarà inoltre favorita la razionalizzazione e lo sviluppo dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso:

- ✓ l'implementazione o l'estensione di sistemi di monitoraggio e localizzazione della flotta;
- ✓ la pianificazione e la gestione del servizio e dei turni;
- ✓ l'utilizzo di sistemi di pianificazione dei viaggi multi-modalità ;
- ✓ la diffusione di corsie riservate al trasporto pubblico locale dotate di opportuni sistemi di controllo al fine di scoraggiarne l'utilizzo da parte di veicoli non autorizzati;
- ✓ la diffusione di sistemi di priorità semaforica in corrispondenza degli incroci semaforizzati, ai fini della riduzione dei tempi di viaggio e del miglioramento della gestione delle linee;
- ✓ l'utilizzo di sistemi di informazione all'utenza alle fermate, anche accessibili attraverso applicazioni per siti web e per smartphone, in grado di fornire informazioni su tempi di attesa, percorsi, fermate e orari;
- ✓ la diffusione di piattaforme integrate di gestione e controllo del traffico e della mobilità nelle aree metropolitane, nonché di sistemi di gestione della domanda (ZTL, parcheggi).

L'elaborazione delle procedure di gara da parte delle Aziende di TPL per dotarsi dei sistemi e servizi ITS, dovrà essere il più possibile uniforme e coerente con architetture aperte ed interoperabili, redatte secondo un modello di riferimento da elaborare sulla base di linee guida concordate. I bandi di gara dovranno anche contenere l'esplicita richiesta di valutazione dei parametri di prestazione del servizio prima e dopo l'intervento, al fine di quantificare i benefici che il sistema ITS potrà generare. Tale dato consentirà di misurare in modo concreto il ritorno degli investimenti in termini non solo economici ma anche sociali.

**Azione Prioritaria 7: Condizioni abilitanti per la Smart Mobility nelle aree urbane ed extraurbane**

Il Paese opererà nell'ottica di favorire la creazione, da parte degli Enti locali, delle condizioni abilitanti per la Smart Mobility nelle città, attraverso lo sviluppo di politiche tese ad incentivare:

- ✓ la mobilità elettrica sostenibile a emissioni zero;
- ✓ l'adozione di sistemi di mobilità sostenibile come car sharing, bike sharing, car pooling;
- ✓ l'implementazione di servizi sostenibili di logistica urbana.

In particolare, le Amministrazioni locali dovranno essere in grado di offrire servizi in "rete" e facilmente fruibili quali:

- ✓ servizi per l'effettiva ottimizzazione (e la possibile riduzione) degli spostamenti (inclusi quelli per lavoro) (Es. informazioni di traffico in tempo reale; servizi di pianificazione dei viaggi);
- ✓ servizi di prenotazione e gestione del trasporto flessibile e personalizzabile per i passeggeri e per le merci (car e bike sharing, trasporti a domanda, city logistics) a basso impatto ambientale;
- ✓ servizi di informazione, di prenotazione, e di pagamento disponibili attraverso canali di comunicazione più efficienti e pervasivi;
- ✓ servizi di trasporto di massa di qualità con copertura metropolitana;
- ✓ servizi per un trasporto privato efficiente e sostenibile.

Per abilitare le funzioni ed i servizi sopra elencati, sarà necessaria una efficace azione di coordinamento capace di indirizzare le Amministrazioni locali verso un migliore controllo e monitoraggio della mobilità extraurbana regionale e degli accessi alle singole aree urbane/metropolitane, la diffusione di piattaforme integrate di gestione e controllo del traffico e della mobilità nelle aree metropolitane, nonché l'implementazione su vasta scala di sistemi di gestione efficaci della domanda (ZTL, road pricing, enforcement, parcheggi).

### *4.3 Settore prioritario 3 - Applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto*

Il settore prioritario 3 riguarda le applicazioni ITS di safety e security dei trasporti con particolare attenzione al servizio eCall, al tracciamento dei veicoli ai fini assicurativi (scatole nere) nonché allo sviluppo e alla diffusione di soluzioni centrate sul veicolo e finalizzate alla sicurezza preventiva (sistemi di assistenza alla guida, monitoraggio delle condizioni e dello stile di guida dei conducenti).

Le criticità per la diffusione dei servizi e soluzioni ITS afferenti a tale settore prioritario sono legate principalmente a problemi organizzativi, come il numero unico per le chiamate di emergenze e l'implementazione delle eCall a livello nazionale, nonché alla identificazione di chiari modelli di business.

Le azioni prioritarie identificate per realizzare l'obiettivo sopra esposto sono:

#### **Azione prioritaria 1: Sviluppo del sistema di eCall nazionale**

eCall è il servizio paneuropeo di chiamata di emergenza veicolare che, in caso di grave incidente, identificato dall'apparecchio eCall all'interno del veicolo, effettua automaticamente una chiamata di emergenza al centro di soccorso PSAP (Public Safety Answering Point) più vicino. La chiamata può essere attivata anche in modo manuale, tramite apposito pulsante.

L'attivazione di una chiamata eCall comporta l'invio immediato di un messaggio di emergenza, contenente l'insieme minimo di dati MSD (Minimum Set of Data) che include informazioni chiave sull'incidente quali l'ora, la posizione geografica, la direzione. Oltre alla trasmissione automatica dei dati, verrà comunque stabilita anche una connessione vocale tra il veicolo ed il centro di soccorso. Le informazioni fornite dall'MSD sono decodificate nel PSAP e mostrate sullo schermo dell'operatore PSAP, che è in grado di ascoltare ciò che accade nel veicolo e parlare con gli occupanti del veicolo se possibile. Questo aiuta l'operatore a capire quali servizi di emergenza è necessario inviare presso il luogo dell'incidente (ambulanza, vigili del fuoco, polizia) e comunicare rapidamente l'allarme e tutte le informazioni pertinenti al servizio richiesto.

Inoltre, l'operatore PSAP potrà informare immediatamente i centri di gestione del traffico affinché siano tempestivamente resi edotti gli altri utenti della strada ed impediti o limitati gli incidenti secondari.

L'Italia si sta predisponendo all'implementazione del servizio Pan Europeo eCall coinvolgendo attori della Pubblica Amministrazione (responsabile dei servizi pubblici di emergenza), operatori di telefonia mobile, costruttori di autoveicoli.

A tal fine, il decreto ministeriale del 1 febbraio 2013 istituisce un apposito Tavolo Istituzionale formato dai rappresentanti dei Ministeri dell'Interno, delle Infrastrutture e dei Trasporti, degli Affari Regionali per l'analisi ed il coordinamento delle diverse tematiche.

L'Italia sta inoltre partecipando al progetto europeo HeERO (Harmonised eCall European Pilot), sotto il coordinamento nazionale della Presidenza del Consiglio.

In Italia, l'implementazione del servizio di eCall richiede:

- ✓ l'attivazione del numero di emergenza NUE112 sul territorio nazionale;
- ✓ l'estensione dell'infrastruttura resa disponibile per il servizio NUE112 con le funzionalità aggiuntive necessarie per eCall, in linea con le indicazioni europee in materia.

Si ritiene inoltre necessario:

- ✓ definire, in maniera armonica con il livello europeo, le procedure relative alla gestione e manutenzione dei dispositivi eCall;
- ✓ realizzare il coordinamento tra gli attori coinvolti e le procedure operative esistenti nel processo di eCall;
- ✓ incoraggiare soluzioni di bordo di tipo "After Market", anche per permettere una più rapida diffusione sul parco circolante e massimizzare l'efficacia dell'investimento economico necessario per l'implementazione dell'infrastruttura PSAP di primo livello ed il relativo networking.

### **Azione prioritaria 2: Realizzazione dell'archivio telematico dei veicoli a motore e rimorchi che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi**

Con l'art. 31, comma 2, del decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, recante: "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, Direzione generale per la motorizzazione, l'archivio telematico dei veicoli a motore e rimorchi immatricolati in Italia che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 122, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.

L'archivio è alimentato dalle compagnie di assicurazione autorizzate all'espletamento dell'attività in Italia, che trasmettono per via telematica tutti i dati necessari contestualmente alla stipula, alla sospensione ed alla riattivazione di ciascun contratto di assicurazione per la responsabilità civile verso terzi di veicoli a motore e rimorchi immatricolati in Italia.

Le informazioni trasmesse comprendono i dati identificativi del veicolo (targa, marca e tipo, presenza scatola telematica installata, gestore scatola telematica) e dell'assicurato (nome, cognome, data di nascita e codice fiscale), ed il periodo (data inizio, data fine) per il quale il veicolo è coperto dall'assicurazione per responsabilità civile verso terzi.

### **Azione prioritaria 3: Diffusione dei sistemi ITS per la gestione ed il monitoraggio delle merci pericolose**

L'azione prioritaria favorirà le iniziative atte all'adozione di strumenti per il monitoraggio dei veicoli e delle merci pericolose per una maggiore sicurezza nelle fasi di trasporto. Tali strumenti si baseranno sui pre-esistenti strumenti ITS per il monitoraggio dei trasporti, ma includeranno altresì ulteriori strumenti e caratteristiche, al fine di introdurre:

- ✓ la pianificazione di itinerari di viaggio a rischio minimo dal punto di vista della probabilità di accadimento di incidenti stradali;
- ✓ la dotazione di opportuni processi di informazione codificati verso centrali di controllo traffico/uffici mobilità dei gestori delle infrastrutture multimodali e delle amministrazioni locali competenti interessati alla varie fasi del trasporto (attraversamento, destinazione).
- ✓ la dotazione di strumenti di analisi delle evoluzioni di sistema in caso di accidentalità, e di strumenti di supporto decisionale.

**Azione prioritaria 4: Utilizzo dei dispositivi di bordo che registrano l'attività dei veicoli (black box) per l'estensione dei servizi ITS**

L'art. 32 del DL 1/12 (cd decreto sviluppo), convertito nella L. 27/12, ha previsto che, nelle polizze relative all'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli, l'assicurato possa acconsentire all'installazione di meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo (black box).

Il citato art. 32, inoltre, prevede che all'individuazione dei dispositivi e degli standard tecnologici di questi, nonché alle modalità di raccolta, gestione ed utilizzo dei dati anche al fine di garantire la piena portabilità dei dispositivi in caso di trasferimento dell'assicurato da una compagnia all'altra, si provveda con appositi provvedimenti delle Amministrazioni competenti e dell'IVASS (ex ISVAP).

Obiettivo della norma e delle Amministrazioni competenti è quello di mitigare gli effetti del fenomeno delle "frodi assicurative" sull'entità dei premi pagati dagli assicurati, con conseguenti significativi risparmi per i cittadini, nonché di porre in essere un assetto regolatorio complessivo aperto all'innovazione e alla concorrenza, rispettoso dei diritti di privacy e capace di garantire l'interoperabilità e la scalabilità delle soluzioni anche per nuove e diverse applicazioni e servizi ITS.

Per il perseguimento dei suddetti obiettivi è stato quindi garantito che le nuove black box contengano un dispositivo di comunicazione wireless bi-direzionale dedicato alla comunicazione con altri dispositivi di bordo ed è stata riconosciuta come "cruciale", per il successo dell'intera azione regolatoria nella materia di cui trattasi, la definizione del modello di portabilità dei dispositivi.

Tale azione favorirà iniziative che, grazie all'utilizzo dei dispositivi in intestazione, determinino un vantaggio per i consumatori, in termini di servizi resi e di minori costi, con particolare riferimento a quelle che prevedano la messa a disposizione dei dati raccolti e che favoriscano l'impulso alla innovazione e alla concorrenza.

**Azione prioritaria 5: Favorire la diffusione dei sistemi di enforcement**

L'azione prioritaria è finalizzata al favorire l'utilizzo delle tecnologie ITS al fine di rafforzare e diffondere gli strumenti di prevenzione e di accertamento delle infrazioni al Codice della Strada.

A tal fine, sarà opportuno, per migliorare il livello di sicurezza stradale e favorire una maggiore innovazione, favorire l'introduzione sul mercato dell'uso dei sistemi di enforcement su tutta la rete stradale urbana ed

extraurbana, in particolare per quanto concerne la misurazione della velocità media e istantanea sulle strade a scorrimento veloce. Tali sistemi devono essere utilizzati in modo che siano di ausilio per il conducente per il rispetto dei limiti di velocità.

Verrà favorita l'innovazione, l'introduzione sul mercato e l'uso di sistemi ITS per il sanzionamento di azioni scorrette in ambito urbano, particolarmente pericolose per le utenze vulnerabili (pedoni, ciclisti), come, per esempio, i sistemi di sanzionamento degli attraversamenti degli incroci semaforizzati ed il monitoraggio delle strisce pedonali.

L'uso dei sistemi ITS di enforcement dovrà essere, in ogni caso, supportato da un sistema di riconoscimento dei punti della rete stradale ove si concentrano i comportamenti scorretti al fine di massimizzarne i benefici.

#### **Azione prioritaria 6: Sviluppo di servizi di security nel Trasporto Pubblico Locale e nei nodi di trasporto**

L'Azione prioritaria è finalizzata alla attivazione di iniziative dedicate al miglioramento della security del trasporto, per la quale risulta prioritario favorire l'adozione e la diffusione su vasta scala di:

- ✓ sistemi di videosorveglianza per il monitoraggio delle aree di interscambio e di sosta (stazioni, porti, aeroporti, centri intermodali, stazioni di servizio, banchine delle metropolitane, fermate, parcheggi), dei veicoli (bus, tram, metro, treni), e l'impiego di sistemi di comunicazione degli allarmi alla Centrale da bordo veicolo mediante pulsanti di emergenza e/o sistemi vivavoce, ed il relativo collegamento con i sistemi delle Forze dell'Ordine;
- ✓ tecnologie per il controllo accessi alle aree riservate, che consentano in particolare l'identificazione del personale operante nelle aree con maggiore criticità;
- ✓ sistemi di image processing per il riconoscimento di situazioni sospette che costituiscono un supporto fondamentale per gli operatori dei centri di controllo.

Sarà inoltre favorita l'adozione di linee comuni per le procedure e modalità di rapido accesso ai dati raccolti per consentire il repentino ed agevole svolgimento di interventi e accertamenti da parte degli Organi di polizia.

#### **Azione prioritaria 7: Promozione dei sistemi di bordo avanzati**

L'azione prioritaria vuole favorire iniziative nel campo della sicurezza preventiva applicata alla apparecchiatura a bordo mezzo. In particolare verranno favorite la ricerca e lo sviluppo, l'innovazione, il perfezionamento e l'introduzione sul mercato di tecnologie dedicate alla protezione e sicurezza preventiva degli automobilisti, e le integrazioni di sistema in grado di offrire un sistema univoco, interoperabile ed aperto di controllo ed elaborazione di dati ed eventi. Sarà favorita l'integrazione di tali sistemi con tecnologie per la comunicazione V2V (Veicoli - Veicolo) e V2I (Veicolo - Infrastruttura), con il sistema e-Call, con le black-box a bordo mezzo.

#### *4.4 Settore prioritario 4 - Collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto*

Il settore prioritario 4 riguarda lo sviluppo delle comunicazioni del veicolo e la sua progressiva integrazione con le infrastrutture di trasporto (infrastrutture stradali, centri servizi), non solo come un ambito operativo a sé stante ma anche come abilitante per gli altri settori prioritari.

Le comunicazioni Vehicle to Vehicle (V2V), Vehicle to Infrastructure (V2I) e Infrastructure to Infrastructure (I2I) rappresentano le tecnologie abilitanti per lo sviluppo di applicazioni innovative, rivolte allo sviluppo di un modello di mobilità sostenibile.

Le azioni prioritarie identificate per realizzare l'obiettivo sopra esposto sono:

##### **Azione Prioritaria 1: Monitoraggio dello stato dell'infrastruttura e delle aree di parcheggio sicure per il trasporto merci**

Verrà favorita la diffusione di sistemi di monitoraggio dello stato dell'infrastruttura stradale, anche ai fini dell'ottimizzazione delle operazioni di manutenzione e dell'apprestamento di idonee e tempestive misure atte a migliorare la fruibilità, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura stessa.

Si opererà inoltre per conseguire il miglioramento delle condizioni di accesso alle aree di parcheggio a pagamento per il trasporto merci, anche attraverso l'implementazione dei servizi di informazione e di prenotazione delle aree di parcheggio stesse mediante soluzioni ITS, tra cui dispositivi mobili e veicolari con funzionalità di comunicazione e di localizzazione.

##### **Azione Prioritaria 2 : Controllo del rispetto dei requisiti di sicurezza nel settore dell'autotrasporto e della velocità dei veicoli**

Verrà favorito l'utilizzo di applicazioni ITS tese al miglioramento dei sistemi di controllo del rispetto dei requisiti minimi di sicurezza nel settore dell'autotrasporto nonché per il controllo, su tutta la rete stradale urbana ed extraurbana, della velocità media ed istantanea dei veicoli circolanti.

##### **Azione Prioritaria 3 : Specifiche tecniche e standardizzazione per il collegamento tra veicoli (V2V) e tra veicoli ed infrastruttura (V2I) per la guida cooperativa**

Al fine di favorire la diffusione di sistemi di scambio dati ed informazioni tra veicoli e fra infrastruttura e veicoli, anche per conseguire il miglioramento dei parametri di sicurezza della circolazione in condizioni atmosferiche avverse e favorire la guida cooperativa, si intende operare per l'avvio di iniziative legate:

- ✓ all'individuazione di soluzioni ICT che abilitino la comunicazione "real time" tra veicoli e tra veicoli ed infrastruttura (lato strada e centrali)

- ✓ alla realizzazione di specifiche tecniche relative ai supporti necessari per operare il collegamento telematico tra veicoli ed infrastruttura
- ✓ alla realizzazione di specifiche tecniche relative ai formati standard e interoperabili dei messaggi,
- ✓ alle modalità di accesso per lo scambio di dati ed informazioni tra veicoli (V2V) e tra veicoli ed infrastruttura (V2I)
- ✓ alla realizzazione di metodologie di prova e di verifica sia basate su laboratori che su campi attrezzati in condizioni reali
- ✓ all'integrazione dei sistemi V2I con apparecchiatura di bordo, sistemi preventivi e black box.

**Azione prioritaria 4 : Monitoraggio dello stato dell'infrastruttura stradale in condizioni atmosferiche avverse ed ai fini della manutenzione**

L'azione prioritaria favorirà la ricerca, lo sviluppo, l'innovazione, l'introduzione sul mercato e l'adozione di strumenti automatici distribuiti sul territorio, ma centralizzati nella elaborazione di dati, per il monitoraggio delle condizioni meteo locali, di adeguata capillarità, che consentano anche il rilevamento in tempo reale dello stato della superficie stradale, dello stato della visibilità su strada, offrendo degli indici di rischio sulla base di elaborazioni dati e non solo sul dato puntuale.

Sarà favorita l'integrazione e la rappresentazione dei dati elaborati da tali sistemi con i modelli meteorologici e con sistemi di rappresentazione geografica già ampiamente auspicati nei sistemi di controllo dei trasporti.

Ulteriormente sarà favorita l'introduzione di segnaletica complementare, fruibile immediatamente dai conducenti, tramite segnalazioni visive o scambio di informazioni V2I e V2V.

## 5 TEMPISTICHE DI ATTUAZIONE

L'attuazione delle azioni presentate in questa proposta di Piano interesserà il quinquennio 2013 ÷ 2017.

Sebbene tutte le azioni indicate all'interno di ciascun settore prioritario costituiscano obiettivi di sicuro interesse che il Paese intende comunque perseguire, soltanto alcune di esse sono già indirizzate verso una piena attuazione, anche se, in taluni casi, la loro diffusione è ancora parziale e frammentata a livello nazionale.

Altre azioni prioritarie, invece, richiedono necessariamente ulteriori fasi di concertazione e di approfondimento e rendono, allo stato, non definibile una data per la piena realizzazione e il conseguimento dei relativi obiettivi.

Ne consegue che, per le azioni prioritarie caratterizzate da un percorso attuativo già definito o definibile, è di seguito indicata una data di previsto conseguimento degli obiettivi; mentre, per le ulteriori azioni prioritarie, non appare allo stato realistica la definizione di un orizzonte temporale attendibile di completamento – pur trattandosi di azioni importanti che saranno comunque tenute in massima considerazione, ai fini del loro sviluppo - ed è pertanto utilizzata nella tabella che segue, nel campo "Data obiettivo", la locuzione TDD (Termine Da Definire), termine che dovrà comunque conformarsi alla scadenza fissata a livello comunitario (agosto 2017).

Tanto anche in ragione del fatto che, ai sensi dell'Art. 17 della Direttiva ITS 2010/40/UE, l'Italia dovrà riferire entro il 2014 alla Commissione Europea sui progressi compiuti nella diffusione dei progetti nazionali riguardanti i settori prioritari secondo quanto previsto nel presente Piano d'Azione, e ci sarà pertanto modo – in quella occasione – di aggiornare opportunamente, con dati attendibili, le "Date obiettivo" delle suddette azioni.

### Settore prioritario 1 "Uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità"

Azione prioritaria	Data obiettivo
AP 1: Banche dati relative alle informazioni sul traffico e la mobilità	2015
AP 2: Istituzione dell'Indice Pubblico delle informazioni sulle infrastrutture e sul traffico	2015
AP 3: Pubblicazione e diffusione delle informazioni certificate: nuovi servizi	2015

### Settore prioritario 2 "Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci"

Azione prioritaria	Data obiettivo
AP 1: Favorire la creazione presso i nodi logistici di piattaforme logistiche integrate e/o interoperabili con la Piattaforma Logistica Nazionale UIRNet	2014
AP 2: Favorire l'uso degli ITS per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte ed interoperabili. Individuazione automatica della classe di emissione dei veicoli merci in ambito urbano	TDD
AP 3: Favorire l'uso degli ITS per la gestione della mobilità delle persone in ottica multimodale, (considerando cioè TPL, mezzi privati, mezzi di trasporto alternativi), secondo piattaforme aperte e interoperabili	TDD
AP 4: Garantire la continuità dei servizi sulla rete nazionale e lungo i confini	2015
AP 5: Favorire l'adozione della bigliettazione elettronica integrata e interoperabile per il pagamento dei servizi di TPL	TDD
AP 6: Favorire l'utilizzo degli ITS nel trasporto pubblico locale	TDD
AP 7: Condizioni abilitanti per la Smart Mobility nelle aree urbane ed extraurbane	TDD

**Settore prioritario 3 "Applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto"**

<b>Azione prioritaria</b>	<b>Data obiettivo</b>
AP 1: Sviluppo del sistema di eCall nazionale	2015
AP 2 Realizzazione dell'archivio telematico dei veicoli a motore e rimorchi che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi	2013
AP 3: Diffusione dei sistemi ITS per la gestione ed il monitoraggio delle merci pericolose	TDD
AP 4: Utilizzo dei dispositivi di bordo che registrano l'attività dei veicoli (black box) per l'estensione dei servizi ITS	2015
AP 5: Favorire la diffusione e dei sistemi di enforcement	TDD
AP 6: Sviluppo di servizi di security nel Trasporto Pubblico Locale e nei nodi di trasporto	TDD
AP 7: Promozione dei sistemi di bordo avanzati	TDD

**Settore prioritario 4 "Collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto"**

<b>Azione prioritaria</b>	<b>Data obiettivo</b>
AP 1: Monitoraggio dello stato dell'infrastruttura e delle aree di parcheggio sicure per il trasporto merci	TDD
AP 2: Controllo del rispetto dei requisiti di sicurezza nel settore dell'autotrasporto e della velocità dei veicoli	TDD
AP 3: Specifiche tecniche e standardizzazione per il collegamento tra veicoli (V2V) e tra veicoli ed infrastruttura (V2I) per la guida cooperativa	TDD
AP 4: Monitoraggio dello stato dell'infrastruttura stradale in condizioni atmosferiche avverse ed ai fini della manutenzione	TDD

## **6 STRUMENTI DI ATTUAZIONE E BENEFICI ATTESI PER IL PAESE**

Perché gli ITS possano costituire un'opportunità vera per il nostro Paese, risulta necessario definire un insieme di strumenti operativi volti a facilitare l'attuazione concreta delle azioni prioritarie che sono state indicate. L'obiettivo di massimizzare i benefici sia sociali che economici che gli ITS possono apportare e, nel contempo, stimolare la crescita di un mercato concorrenziale dei servizi basati su questi sistemi e di un'industria nazionale del settore realmente competitiva sui mercati internazionali, richiede di potersi avvalere di adeguate risorse.

Il Legislatore nazionale ha tuttavia disposto che le attività finalizzate alla diffusione dei sistemi e servizi ITS e l'adozione dei provvedimenti di competenza siano effettuate nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e che, pertanto, dall'attuazione delle disposizioni di cui al citato Decreto Ministeriale 1 febbraio 2013 non debbano derivare nuovi o maggiori oneri.

In tale contesto e' opportuno sottolineare che l'impiego degli ITS può generare risparmi sia diretti che indiretti, che potrebbero essere reinvestiti nel settore stesso. L'istituzione del ComITS, ad esempio, e l'attribuzione allo stesso di funzioni di coordinamento delle diverse iniziative in materia, potrà efficacemente contribuire alla prevenzione di ogni duplicazione di spesa e all'ottimale utilizzo delle risorse disponibili.

La realizzazione delle azioni prioritarie proposte è fortemente legata alla definizione di una serie di strumenti di incentivazione di tipo strategico, volti a facilitare l'attuazione concreta delle misure indicate. Una misura efficace per incentivare l'adozione dei sistemi ITS può, ad esempio, essere quella di premiare con opportuni strumenti quelle Aziende che possono dimostrare di avere raggiunto prefissati obiettivi in termini di miglioramento dei livelli di servizio e di riduzione delle emissioni inquinanti.