

# GUIDA ALTAMENTE AUTOMATIZZATA: LA SITUAZIONE EUROPEA

**L'1 E IL 2 OTTOBRE SCORSI SI È TENUTO, PRESSO LA SEDE SIAS SOCIETÀ INIZIATIVE AUTOSTRADALI E SERVIZI SPA DI TORINO, UN CONVEGNO. "STRADE & AUTOSTRADATE" ERA PRESENTE ALL'EVENTO ORGANIZZATO DA SINA SPA IN COLLABORAZIONE CON EUROPEAN ITS PLATFORM, IN CUI DELEGATI DI ENTI PUBBLICI E CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI DI VARI PAESI UE HANNO DISCUSO DI COSTI, BENEFICI E ODD.**

Lavori si sono svolti in ciascuna delle due giornate secondo un programma che prevedeva una mattinata con interventi frontali dei vari Relatori e un pomeriggio di confronto e discussione dei partecipanti su argomenti specifici: case study di automazione applicata ad automobili, trasporto merci e veicoli pubblici per la mobilità urbana nella prima giornata del Convegno, e l'analisi costi e benefici nella seconda. Condotto da Maarten Amelink, che ricopre un ruolo di Senior Advisor per la smart mobility presso la Rijkswaerstaat, ovvero l'Autorità Nazionale Olandese per le Strade, l'evento si è aper-

to con il saluto di Angelo Rossini, CEO di SAV (Società Autostrade Valdostane SpA), ITS Director di SATAP Spa e Coordinatore per i sistemi ITS di SIAS, secondo operatore autostradale al mondo con un network di circa 4.600 km di rete in gestione in Italia, Brasile e Regno Unito, che ha ospitato l'evento nella sua sede torinese. Rossini ha sottolineato il forte valore simbolico della scelta di organizzare un Convegno sulla smart mobility in una città come Torino, essendo il capoluogo piemontese la città dell'automotive italiano.

L'intervento successivo è stato quello di Roberto Arditì, Direttore Sicurezza Stradale di Sina Spa e Project Manager della European ITS Platform, che ha parlato proprio di quest'ultima e della sua funzione di programma comune, volto a individuare obiettivi condivisi fra gli Stati Membri e stimolare la collaborazione fra gli operatori di ciascun Paese, dunque un'iniziativa rivolta ai due soggetti principali presenti al Convegno con le loro delegazioni (si veda "S&A" n° 136 Luglio/Agosto 2019", pag. 223).

La mattinata del primo giorno di Convegno è proseguita con un intero blocco di interventi e una tavola rotonda conclusiva sul tema centrale degli ODD (Operational Design Domains). Tom Alkim, Policy Officer per la Guida Automatizzata e Connessa presso il Direktorat Generale per la Ricerca e l'Innovazione, ha trattato l'argomento dal punto di vista della Commissione Europea,



1. Da sinistra: Angelo Rossini di SIAS SpA, Maarten Amelink di Rijkswaterstaat, Roberto Arditì di Sina e European ITS Platform e Risto Kulmala di Traficon



2. Da sinistra: Luisa Andreone del Centro Ricerche Fiat, Risto Kulmala di Traficon, Jaap Vreeswijk di Map Traffic Management e Tom Alkim del Direttorato Generale per la Ricerca e l'Innovazione della Commissione Europea

inquadrando le prospettive future. Luisa Andreone del Centro Ricerche Fiat ha parlato del progetto di guida automatizzata L3 pilot che coinvolge dieci Paesi e 34 partner.

Per Traficon, l'Agenzia Finlandese per le Comunicazioni e i Trasporti, era presente Risto Kulmala, che ha offerto la prospettiva degli operatori stradali sugli ODD.

Jaap Vreeswijk, della Società olandese Map Traffic Management, ha parlato di TransAID, il primo progetto europeo volto a sviluppare nuove procedure per la gestione gerarchica del traffico, allo scopo di consentire un'agevole integrazione di veicoli automatizzati.

La giornata del 2 Ottobre era invece incentrata sull'analisi costi benefici dei veicoli ad alta automazione, e in particolare sui risultati e i possibili scenari emersi dal progetto CARTRE, una Coordination and Support Action a livello comunitario per accelerare lo sviluppo e l'adozione dei sistemi di trasporto automatizzati, inserita nel quadro del programma Horizon 2020 e della durata di 24 mesi, in grado di coinvolgere 36 partner di nove Stati Membri.

### I MOMENTI DI CONFRONTO DEI WORKSHOP

Dopo gli interventi dei vari Relatori che hanno occupato la prima parte del programma in entrambe le giornate del Convegno, è stato lasciato spazio a dei Workshop incentrati su delle case study specifiche.



3.

Per martedì 1° Ottobre, in particolare, sono state previste tre sessioni parallele tra cui scegliere: una incentrata sulla guida autonoma in ambito automobilistico, curata da Rijkswaterstaat in rappresentanza dei Paesi Bassi, una incentrata sul trasporto merci e condotta dagli svedesi di Trafikverket, e una sulla mobilità urbana a cura dell'agenzia finlandese dei trasporti e delle comunicazioni Traficon.

"Strade & Autostrade" ha assistito al Workshop di Trafikverket, in cui sono stati discussi in modo approfondito dai partecipanti due casi ipotetici, analizzandoli attraverso i punti previsti da una tabella, che individuava le caratteristiche relative agli ODD (Operational Design Domains).

Il primo era un caso di veicoli per trasporto merci ad alto livello di automazione all'interno di aree confinate, come hub logistici, terminal o porti. Nella discussione sono state analizzate le possibili problematiche da affrontare in una situazione di questo tipo, ovvero in presenza di veicoli privi di cabina del conducente e supervisionati in remoto, e della regolamentazione da applicare per consentire il trasporto intermodale.



4.

Il secondo caso studiato è quello del trasporto merci da un hub all'altro in corridoi prestabiliti. I mezzi utilizzati sarebbero camion ad alto livello di automazione con presenza di conducente oppure, potenzialmente, anche veicoli privi di cabina. Le operazioni trasporto hub-to-hub potrebbero interessare anche corridoi più lunghi, sfruttando strade aperte al traffico.

Si tratta di una situazione che, anche in virtù delle regolamentazioni specifiche cui è sottoposto il trasporto merci sulle reti viarie – inclusi i limiti di velocità - consente ottimi test e prove-pilota in condizioni operative reali. Naturalmente sono necessari adattamenti sia a livello di infrastrutture viarie che di gestione del traffico e sistemi logistici. I veicoli devono avere la possibilità di funzionare senza intervento del guidatore secondo gli ODD predefiniti. Uno dei problemi su cui si è concentrata l'attenzione dei partecipanti, in larga misura delegati di Concessionarie autostradali ed Enti Pubblici dei vari Paesi comunitari, è la necessità di uniformare il quadro normativo. ■