



# EUROPEAN ITS PLATFORM: ATTIVITÀ, OBIETTIVI E PROGETTI IN CORSO

**INTERVISTA ALL'ING. ROBERTO ARDITI, PROJECT MANAGER DELLA EU EIP  
E DIRETTORE SICUREZZA STRADALE DI SINA SPA**

Il futuro dei sistemi ITS in Europa passa da un elemento decisivo, che è quello dell'armonizzazione fra le iniziative dei singoli Paesi membri. La European ITS Platform (EU EIP) nasce come programma comune per individuare obiettivi condivisi e favorire la collaborazione tra i rispettivi operatori: ne abbiamo parlato con l'Ing. Roberto Arditi, Project Manager della European ITS Platform e Direttore Sicurezza stradale di SINA SpA.

**"Strade & Autostrade":** "Ing. Arditi, nel suo ruolo di Project Manager della European ITS Platform, ci può sintetizzare l'impostazione della European ITS Platform? Quali sono i suoi obiettivi, e quali servizi e attività offre?"

**"Roberto Arditi":** "La European ITS Platform è il programma comune delle Autorità e degli operatori della rete stradale trans-europea, un programma che mira ad una mobilità intelligente ed efficiente, promuovendo implementazioni tecnologiche su larga scala nei corridoi transeuropei.

Fine ultimo è dunque quello di favorire, accelerare e ottimizzare, in modo armonizzato, le implementazioni ITS attuali e future in Europa, e proprio l'armonizzazione è l'elemento chiave dei sistemi ITS, perché consente di massimizzare i benefici che invece sarebbero messi a rischio da approcci frammentati e soluzioni diverse per ogni singolo Paese.

Per raggiungere tale obiettivo finale è necessario lavorare su obiettivi intermedi per la digitalizzazione dei trasporti, la guida connessa e automatizzata, la multi-modalità di passeggeri e



1. Dibattito interattivo ospitato dal Vice Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo

merci, la mobilità come servizio (MAAS): tutti temi e traguardi che richiedono una collaborazione ancora più stretta tra i gli operatori dei diversi Paesi dell'Unione Europea. Nella Platform non si fa ricerca, non si fanno sperimentazioni, ma l'impegno è massimo per due obiettivi: permettere che le tecnologie mature possano svilupparsi rapidamente e in modo coerente, sfruttare le competenze, le concrete realizzazioni nei corridoi, le sperimentazioni dei diversi operatori nazionali, per preparare, nel concreto, le sfide a venire del futuro prossimo.

Oltre alle attività di natura tecnica che hanno portato a definire un approccio comune su diversi domini (ad esempio la definizione di indicatori per una valutazione europea armonizzata delle implementazioni tecnologiche sulla rete europea, la definizione degli scenari di esercizio per i veicoli autonomi, ecc.), il recente passato è stato molto ricco di iniziative da parte degli esperti della Platform per dare il via ad un'azione di vasta portata nei confronti dei principali stakeholder europei. Riunioni presso la sede della Commissione Europea, del Parlamento Europeo, delle Istituzioni nazionali, attività curate dai vari gruppi di esperti paneuropei che hanno permesso di compiere significativi avanzamenti sul programma di lavoro e, speriamo, con risvolti nell'interesse comune delle autorità europee".

**"S&A":** "A quali soggetti e operatori si rivolge la piattaforma?"

**"RA":** "Si tratta di un programma europeo complesso che riunisce 70 Organizzazioni tra le più qualificate in Europa: 26 beneficiari, 15 Stati membri, 29 tra soggetti attuatori ed Enti affiliati, oltre ai molti esperti che supportano i membri e i loro enti attuatori. Dette Organizzazioni beneficiano di un ampio spettro di competenze: Rappresentanti istituzionali, operatori delle reti stradali TEN-T, Organizzazioni hi-tech, Istituti di Ricerca e altri operatori che insieme collaborano facendo della "Platform" un Forum aperto e volto a fornire un valido contributo per le future strategie e gli indirizzi europei in vista di un positivo sviluppo della mobilità e una migliore implementazione armonizzata dei servizi intelligenti di trasporto sui Corridoi stradali europei".



2. Il Ministro olandese Cora van Nieuwenhuizen parla al Forum organizzato dalla Platform

**"S&A":** "Qual è l'attuale stadio di sviluppo dei cinque progetti degli ITS Road Corridors?"

**"RA":** "Per affrontare le sfide di cui abbiamo appena parlato, la Commissione Europea e gli Stati membri hanno sostenuto la creazione di cinque Corridoi europei, i cosiddetti "CEF ITS Road Corridors" ossia Arc Atlantique, Crocodile, MedTIS, Next-ITS e Ursa Major. Questi corridoi coprono una parte ben più che significativa della rete trans-europea e si coordinano nell'ambito della European ITS Platform, promuovendo sinergie tra gli Stati membri, le autorità e gli operatori stradali, tra gli stakeholder pubblici e privati del settore.

Poche parole per ogni Corridoio:

- Arc Atlantique è un progetto gestito da una partnership composta da sette Autorità nazionali stradali e 25 operatori della grande viabilità, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la sicurezza su un Corridoio stradale, attraverso la più ampia diffusione di sistemi e servizi ITS e C-ITS in Irlanda, Regno Unito, Paesi Bassi, Belgio, Francia, Spagna e Portogallo;
- in Crocodile sono presenti 13 Stati membri dell'UE (area centro-orientale) che si sono impegnati a creare e gestire un'infrastruttura di scambio dati basata sul linguaggio DATEX per garantire informazioni sul traffico agli utenti finali. Un focus specifico è dedicato ai servizi di informazione sulla sicurezza, nonché ai parcheggi per i veicoli pesanti;
- sul Corridoio mediterraneo, MedTIS sta implementando servizi d'informazione continua relativa ai tempi di viaggio. L'azione coordina 25 operatori stradali appartenenti a quattro Stati membri dell'UE (Francia, Italia, Spagna e Portogallo), Responsabili delle infrastrutture per il Corridoio da Trieste a Lisbona;
- il progetto Next-ITS riguarda la parte settentrionale del Corridoio scandinavo-mediterraneo. L'obiettivo del progetto è quello di migliorare le prestazioni del Corridoio e della rete diffondendo servizi ITS in grado di garantire interoperabilità e continuità, favorendo l'armonizzazione e aumentando l'efficienza in termini di costi nella gestione del traffico;
- l'azione del Corridoio Ursa Major si rivolge prevalentemente al trasporto merci e coinvolge importanti regioni economiche tra Rotterdam e la Sicilia sull'asse del Brennero, interessando Paesi quali Italia, Germania e Paesi Bassi".

**"S&A":** "Di quali attività si sta occupando la EUEIP per il Corridoio Est-Ovest?"

**"RA":** "I cinque corridoi che ho appena descritto sono già operativi e stanno concretamente operando per sviluppare implementazioni sul terreno e servizi per i cittadini europei. Detti Corridoi si coordinano anche per mezzo dell'European ITS Platform. Per il Corridoio Est-Ovest, la cooperazione paneuropea non è ancora avviata in termini di implementazioni sul campo: quindi l'attività del Corridoio Est-Ovest della Platform è un'attività di studio, diciamo una specie di incubatore che non solo permette ai Paesi che non sono pienamente operativi (ad esempio i Paesi Baltici) di essere integrati nel gruppo di lavoro, ma ha permesso anche lo sviluppo di servizi, come il pianificatore multimodale: un servizio web che si pone anche come buona pratica e progetto pilota, di potenziale interesse per altri corridoi. Il Corridoio Est-Ovest attraversa 11 Stati membri che coinvolgono i corridoi CEF Mare del Nord-Baltico, oltre ai Corridoi Nord-Sud che lo attraversano".



3. La Member State Supervision Assembly nella biblioteca storica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**"S&A":** "Ingegnere, tra i diversi aspetti da affrontare in Italia ci sono quelli relativi alle sperimentazioni della guida connessa e, come si è visto, nessun car maker si è fatto avanti presso il Ministero per chiedere l'autorizzazione alla sperimentazione su strada. A oggi è presente solo uno spin off. Che lettura dà a questa situazione, che ci pare piuttosto critica?"

**"RA":** "Da anni il mercato dell'auto ha oramai una natura globale e la grande industria automobilistica sopravvive se riesce ad avere un mercato sufficientemente ampio per ammortizzare i grandi costi di sviluppo dei prodotti innovativi richiesti dal mercato. Mi sembra un fatto che, purtroppo, l'Italia non rappresenti più una realtà autonoma per lo sviluppo delle tecnologie automobilistiche. Il 27 Maggio scorso Fiat Chrysler Automobiles (FCA) ha presentato a Renault una proposta di fusione. Anche se poi l'iniziativa è naufragata, permane il segno dell'intenzione di aggregarsi ulteriormente per migliorare l'efficienza del capitale e poter ripartire su un mercato più ampio gli investimenti per studi e sviluppo di nuovi prodotti, che riguardano necessariamente le nuove tecnologie, inclusi i veicoli elettrici e quelli a guida autonoma, tutti prodotti che saranno globali e non sono studiati per un singolo Paese, sia pur significativo, come l'Italia.

Tutto ciò premesso, mi sembra che il problema da porsi possa essere ribaltato rispetto a quanto lei mi chiede. Il problema che ci dobbiamo porre è il seguente: cos'ha fatto l'Italia e cosa può fare ancora per facilitare che ci sia un ecosistema industriale, di operatori e Istituzioni che permetta di sviluppare in loco questo tipo di tecnologia? Cosa bisogna fare per facilitare e promuovere una competitività nazionale in questo ambito? Una prima risposta basilare è proprio quella da lei menzionata: il Decreto Ministeriale 28 Febbraio 2018 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n° 90 del 18 Aprile 2018, il cosiddetto Decreto Smart Road è una premessa ineludibile. Da un anno circa è possibile effettuare, in un quadro giuridico coerente, le sperimentazioni di cui lei mi chiede.

Un passo avanti per il Bel Paese che potrebbe beneficiare delle soluzioni tecnologiche che verranno impiegate. Questa è tuttavia una premessa: vedremo se gli attori pubblici e privati avran-

no una visione e una imprenditorialità a misura degli altri passi necessari per passare da una condizione necessaria ad una condizione sufficiente".

**"S&A":** "Tra il 15 e il 16 Maggio a Roma si sono tenute due importanti riunioni, quella del JTS e quella degli Stati membri: qual è stato l'esito dei lavori e quali spunti ne sono emersi?"

**"RA":** "Sì, abbiamo organizzato a Roma una riunione del Joint Technical Secretariat, dove i leader delle diverse attività della Platform si sono coordinati per valutarne i risultati e discuterne le strategie future.

È seguita l'assemblea degli Stati membri che supervisionano il programma, sotto la presidenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: un gruppo di lavoro costituito dai principali attori europei quali i Rappresentanti della Commissione Europea DG MOVE e INEA, il Coordinatore italiano, i Rappresentanti degli Stati membri, i Coordinatori dei Corridoi ITS, i Rappresentanti degli Organismi di attuazione e soprattutto gli Esperti ITS. Essi cooperano alla creazione di un Forum aperto, volto a fornire un contributo comune per la strategia futura e raccomandazioni a favore del miglioramento dello sviluppo e la diffusione dei servizi ITS lungo i Corridoi stradali europei. L'assemblea degli Stati membri ha assunto diverse decisioni inerenti l'approvazione delle attività svolte, gli indirizzi per le attività a venire, e ha spronato il JTS a seguire con continuità il progetto per garantire il raggiungimento degli obiettivi".

**"S&A":** "Quali sono i più importanti appuntamenti in calendario per i prossimi mesi?"

**"RA":** "Proprio in questo mese di Luglio avremo una nuova riunione del Joint Technical Secretariat. L'ultima parte dell'anno prevede diversi appuntamenti di rilievo organizzati dalla European ITS Platform. Per quanto riguarda l'Italia, ospiteremo nel mese di Ottobre presso la sede torinese di SATAP un seminario internazionale sulle premesse infrastrutturali per la guida autonoma". Ringraziamo quindi l'Ing. Arditi per la sua disponibilità e ci impegniamo con i Lettori per seguire da vicino gli sviluppi di questo importante programma europeo. ■



4. Gli Esperti della Commissione Europea incontrano i Coordinatori dei Centri nazionali di informazione sul traffico