



# **Interoperabilità e Cooperazione Applicativa per l'Infomobilità**

-

## **Prospettive della collaborazione interregionale**

Genova, 6 maggio 2009



Corrado T. Confalonieri

# I temi e i problemi di ogni giorno

- **Orario**
- **Traffico**
- **Merci**
- **Pericolo**



# Problemi da “inquadrare” per risolverli

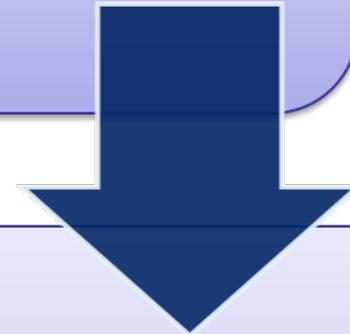
Per trovare una soluzione è necessario “inquadrare” quali sono i veri problemi da risolvere.

I Programmi Regionali di Infomobilità (PRI) li identificano principalmente in:

- servizi di informazione all’utenza
- servizi e sistemi di controllo e gestione del traffico e dei trasporti
- servizi di informazione e navigazione dinamici
- sistemi di controllo del veicolo

## *Una definizione*

Infomobilità attiene alla produzione, erogazione e fruizione di servizi infotelematici, di supporto ai processi di mobilità, realizzati attraverso un insieme di strumenti e sistemi interoperanti in rete, basati sull'impiego di tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

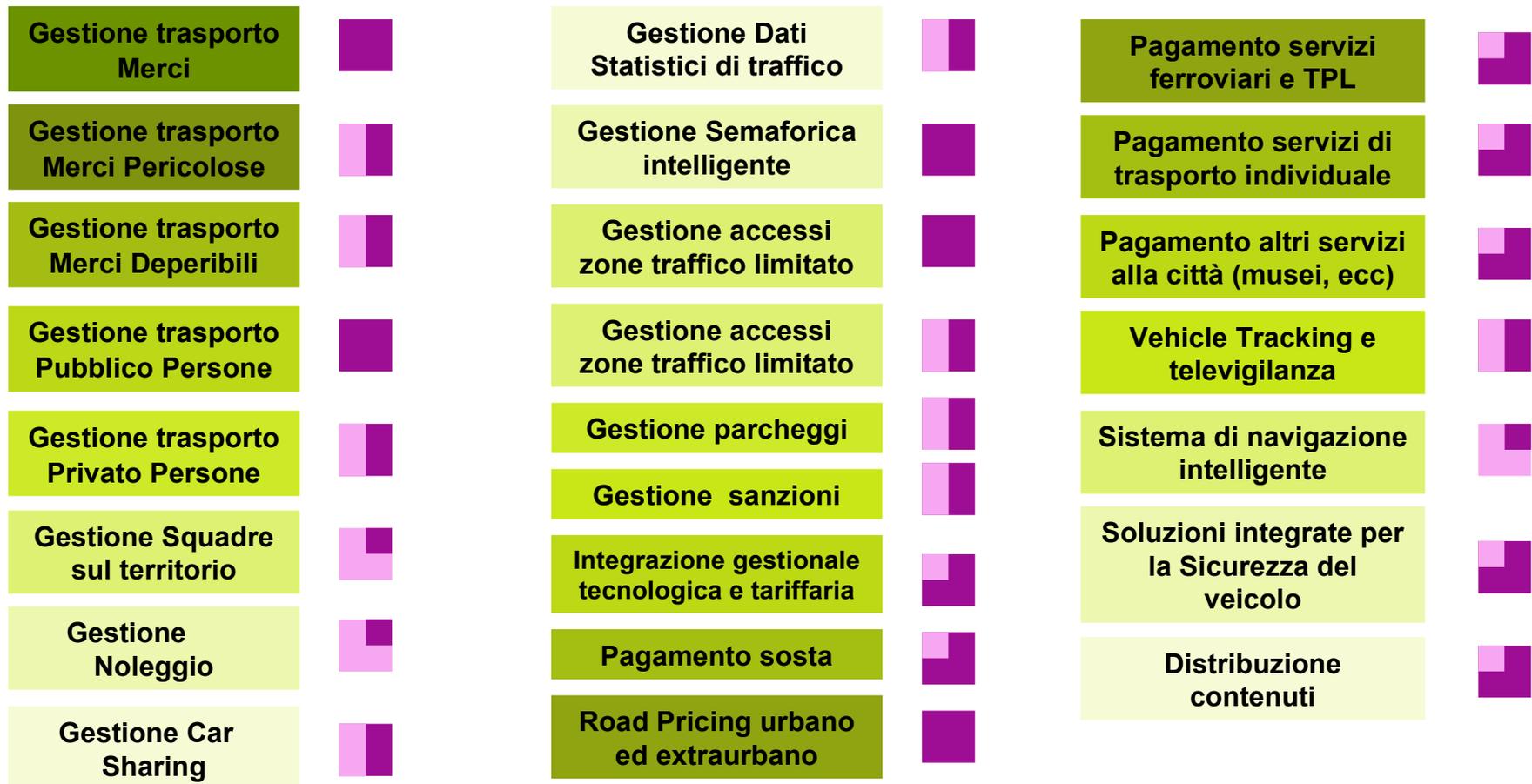


## *I processi di Infomobilità*

Le principali famiglie di processi di infomobilità sono relativi a:

- trasporto delle persone
- trasporto delle merci
- gestione traffico e sicurezza
- pagamenti per la mobilità
- controllo avanzato autoveicolo

# Problemi da “inquadrare” per risolverli



bassa



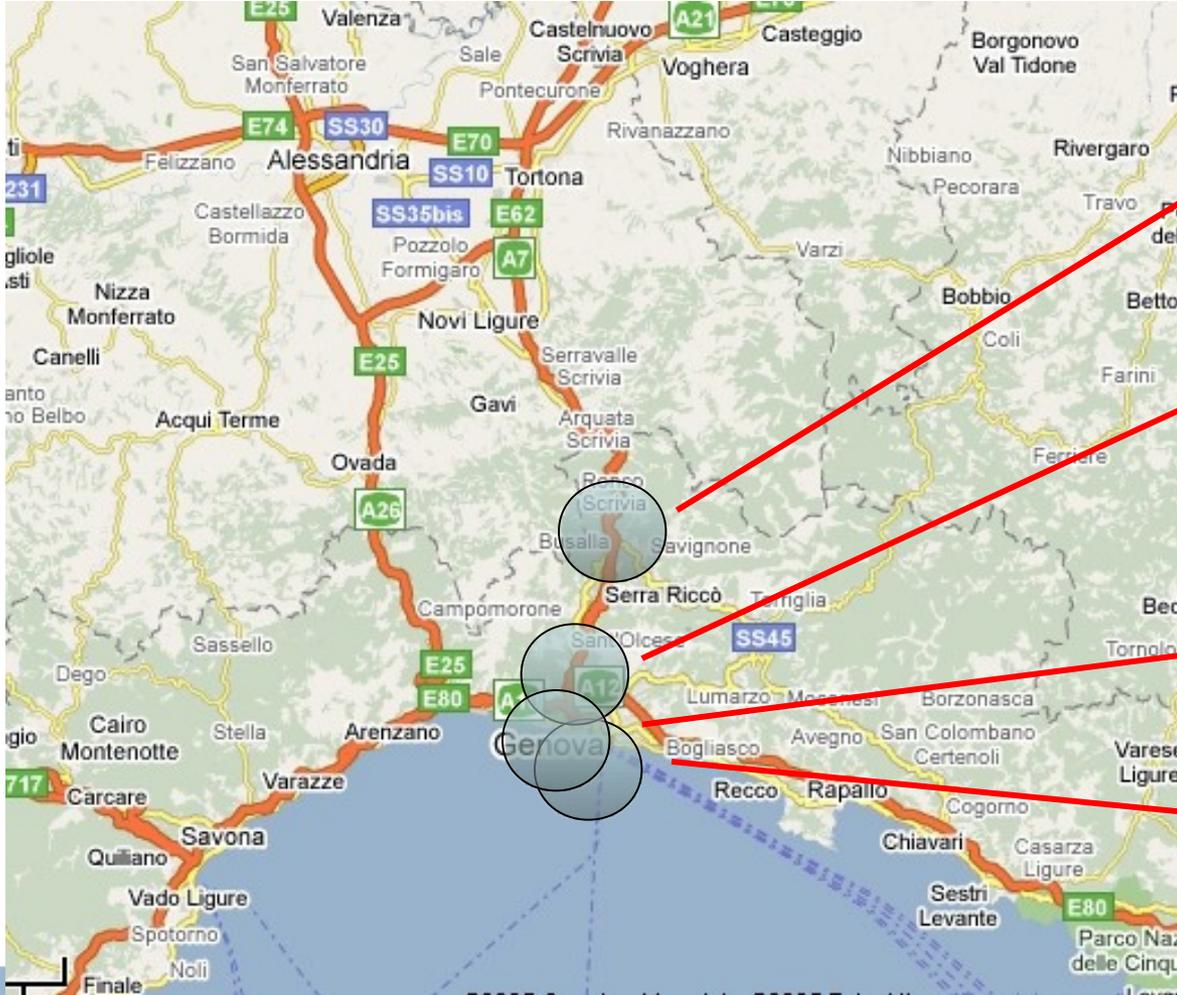
alta



# Catena troppo lunga: governo, erogazione, monitoraggio

- Dominio nazionale sugli assi autostradali e sulle reti ferroviarie
- Piano regionale dell'infomobilità (Prim)
- Deleghe di Regioni, Province e Comuni
- Aziende proprietarie delle infrastrutture
- Aziende di trasporto
- .....
- **Cittadini utenti**

# Una corsa a ostacoli



# Affrontiamo i problemi

Prendere atto che le azioni per semplificare il comparto sono possibili solo con scelte architettoniche, amministrative e realizzative comuni e condivise

## *di conseguenza*

- Non possono esserci standard locali ma soluzioni applicabili a livello di aree vaste regionali e nazionale

# Affrontiamo i problemi

Prendere atto che i problemi si articolano sui territori e le soluzioni possono essere analizzate e realizzate solo riferendosi ad essi

## *di conseguenza*

- Il corretto livello di “aggregazione” (non di “accentramento”) è la Regione

# Affrontiamo le soluzioni

- La Regione è in grado di:
  - gestire la collaborazione fra territori vasti di Regioni limitrofe
  - cogliere le specificità locali e la necessità di correlare le aree geografiche contigue

**REGIONE**

Amministrazioni ed Enti nazionali

Amministrazioni ed Enti locali

# Affrontiamo le soluzioni

E' indispensabile una visione sistemica  
“interregionale” che comprenda:

- Governance tra gli attori
- Linee guida condivise e piani strategici regionali
- Soluzioni interoperabili e cooperanti
- Tecnologie : on board, pre/on/post trip, multicanalità,  
**cooperazione applicativa (ICAR)**

# L'approccio proposto



1

- Analisi dei Piani Regionali in materia di infomobilità
- Avvio della governance tramite il coordinamento CISIS
- Individuare le opportunità



2

- Elaborazione di un quadro di riferimento per la definizione e l'attuazione di un progetto integrato interregionale
- Proposta di adottare ICAR come modello attuativo di riferimento



3

- Condivisione del quadro di riferimento
- Costituzione dei gruppi di lavoro
- Completamento analisi esigenze interregionali
- Definizione del progetto interregionale e delle singole task e del modello organizzativo

# 8 APRILE 2009 - STIPULA DEL PROTOCOLLO D'INTESA TRA IL MINISTRO PER LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE E L'INNOVAZIONE E IL PRESIDENTE DELLA CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME

## PIANO STRAORDINARIO STATO, REGIONI, ENTI LOCALI PER L'ATTUAZIONE DELL'E-GOVERNMENT



Famiglia servizi	Servizi	Priorità	Regioni
Gestione flotte trasporto individui	Gestione trasporto pubblico persone	ALTA	Lazio Liguria Sardegna NW
Gestione flotte trasporto merci	Gestione trasporto merci regolari	ALTA	Lazio Sardegna NW
	Gestione trasporto merci pericolose	MEDIA	Lazio Liguria
	City Logistic	BASSA	Lazio
Gestione Traffico e sicurezza	Gestione dati statistici traffico	MEDIA	Lazio Liguria Sardegna NW
	Gestione semaforica intelligente	ALTA	Sardegna
	Gestione dati incidentalità	MEDIA	Lazio
	Gestione accesso ZTL	ALTA	Sardegna
Pagamenti per la mobilità	Integrazione tariffaria e tecnologica	MEDIA	Lazio Liguria Sardegna NW
Controllo avanzato autoveicolo	Vehicle tracking	MEDIA	Lazio Liguria
	Sistemi navigazione intelligente	MEDIA	Lazio
	Soluz. Integrate sicurezza autoveicolo	MEDIA	Lazio
Distribuzione contenuti	Distribuzione contenuti	MEDIA	Lazio Liguria Sardegna NW



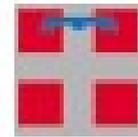
# Il caso Liguria Piemonte Valle d'Aosta



# La Convenzione: i protagonisti



## Le tre Regioni



## Le tre Società strumentali



# La governance del progetto: Le fasi di sviluppo



- Definizione delle priorità
- Plausibilità
- **Fattibilità**
- Decisione
- Finanziamento
- Realizzazione
- Gestione

# I Gruppi di lavoro



- **Infomobilità**
- Portale Nord-Ovest per l'accesso ai servizi di rilevanza inter-regionale
- Dematerializzazione e Gestione documentale
- Identità digitale;
- Centro Servizi Interregionale
- Valorizzazione dei Beni culturali

# Infomobilità: aree e temi prioritari di collaborazi

- Viabilità
  - Monitoraggio del traffico
  - Descrizione strutturata della rete stradale
- Logistica delle merci e urbana
  - Architettura di riferimento “Infologistica”
  - Sicurezza stradale
  - Porti e interporti
- Trasporto pubblico locale
  - Titolo di viaggio unificato
  - Orario integrato



# Unico obiettivo – compiti ripartiti

- 
- Viabilità (Valle d'Aosta)
  - Logistica delle merci e urbana (Piemonte)
  - Trasporto pubblico locale (Liguria)

# Unico obiettivo – compiti ripartiti

Alcune iniziative ipotizzate:



- Titolo di viaggio integrato ferro/gomma
- Tecnologie per monitorare il traffico e rapporti con le case automobilistiche
- Quadro di riferimento sulla logistica delle merci e la rete interporti
- Orario integrato del trasporto pubblico locale e i rapporti con i vettori

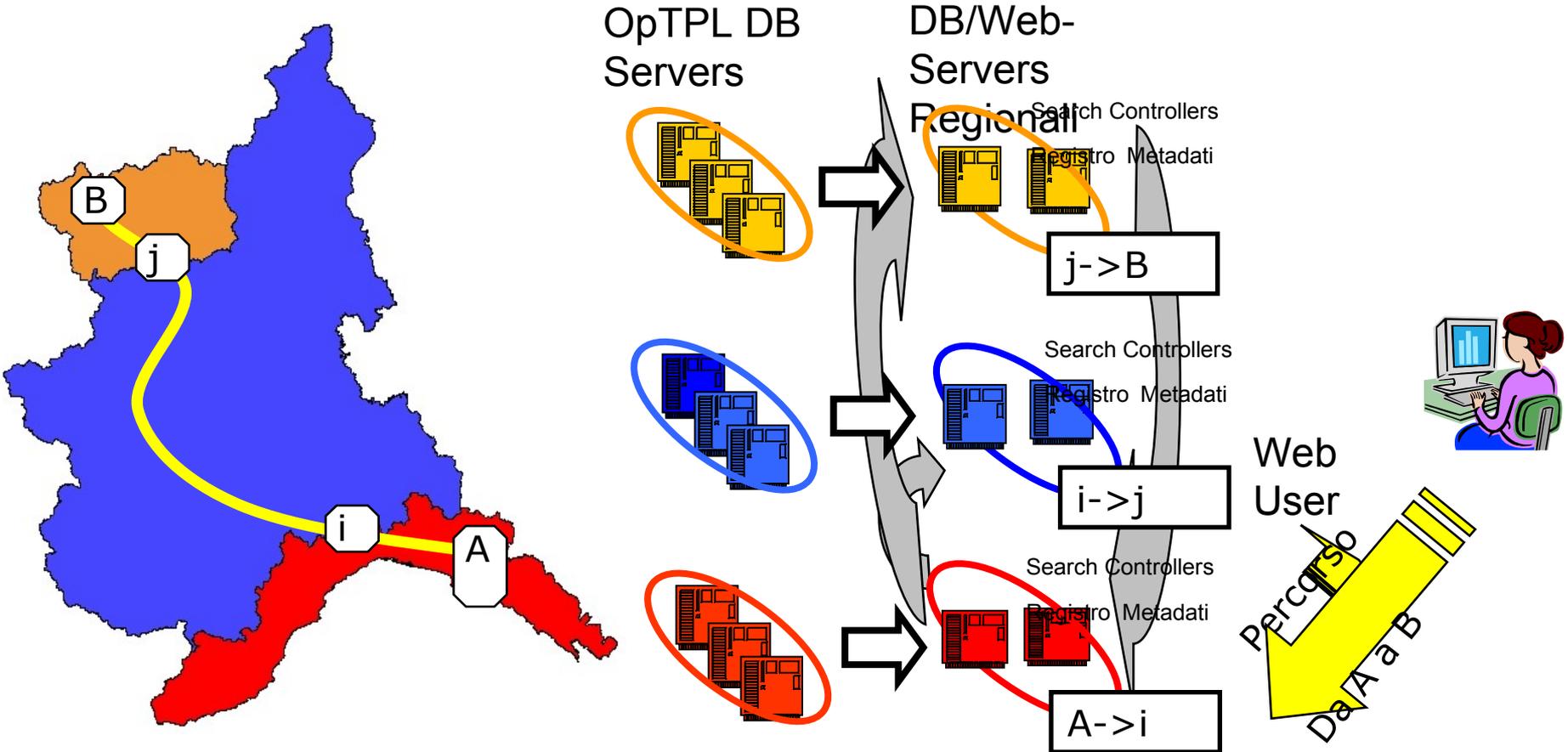
# Il caso del TPL: Punti di forza

- ❑ Esperienze nelle tre Regioni per alcuni aspetti specifici del TPL (bigliettazione elettronica, travel planners, osservatorio TPL, ...)
- ❑ Esperienze di governance del settore (conoscenza dei processi di business coinvolti)
- ❑ Disponibilità di competenze (società ICT in-house e/o nel territorio, Aziende TPL, Università...)
- ❑ Sviluppo dell'eGovernment
- ❑ Ma – soprattutto - le Regioni hanno un ruolo di attore privilegiato:
  - Accordi con TRENITALIA
  - Accordi con UIRNET
  - Cartografia
  - Contratti di Servizio con le Aziende TPL
  - Visione territoriale di insieme (multimodale, multioperatore)
  - **Standard di interoperabilità e cooperazione applicativa (ICAR / SPCoop)**

# Il caso del TPL: Punti di debolezza

- ❑ Complessità/eterogeneità tecnica/culturale del livello *content supplier* (Aziende TPL)
- ❑ Scarsa disponibilità informazioni real-time (*la vera informazione a valore aggiunto dell'Infomobilità*)
- ❑ Elevati costi di realizzazione per l'infrastruttura AVM/AVL per il real-time (apparati di bordo, centrali operative...),
- ❑ Elevati costi per estendere a tutte le aziende di TPL la bigliettazione elettronica (creazione centri aziendali, cablatura bus, installazione apparati nelle stazioni ferroviarie, formazione personale, adeguate campagne promozionali per informare utenza ect.),
- ❑ Molteplicità di carte, standard, ...

# Orario Integrato Interregionale del TPL — Cooperazione applicativa





# **Interoperabilità e Cooperazione Applicativa per l'Infomobilità**

-

## **Prospettive della collaborazione interregionale**

