

Il quadro normativo per lo sviluppo e l'adozione degli ITS in Italia

La Direttiva ITS 2010/40/CE del 6.7.2010 è stata recepita nel nostro ordinamento con il Decreto legge n. 179 del 18 ottobre 2012, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 211, che all'art. 8 prevede "Misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto", individuando i settori di intervento costituenti obiettivi prioritari per la diffusione e l'utilizzo degli ITS sul territorio nazionale e ponendo, in particolare, l'accento sulla costituzione di una banca dati relativa alle informazioni infrastrutturali e sui dati di traffico e sull'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale (rispetto a cui era stato indicato un termine di 90 giorni per l'emanazione delle regole tecniche necessarie per le aziende del trasporto pubblico locale). Successivamente con il Decreto interministeriale del 1 febbraio 2013 n. 39 ed il successivo Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto del 12.2.2014 sono stati declinati i i suddetti settori di intervento e le azioni prioritarie per favorire lo sviluppo degli ITS sul territorio nazionale.

Allo scopo di garantire azioni coordinate ed integrate il citato decreto interministeriale n. 39/2013 prevedeva all'art. 10 l'istituzione di un Comitato di indirizzo e coordinamento tecnico delle iniziative in materia di ITS, denominato ComITS, composto (unicamente?) dai rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dal Ministero dell'Interno e dal Ministero dell'istruzione, università e ricerca: una lodevole sinergia che da un lato appare, tuttavia, ab origine mancante del necessario supporto di altri attori istituzionali e dall'altro si sovrappone ad altri tavoli di lavoro già operativi nell'attuazione di alcune azioni del piano ITS, come ad es. in tema di eCall o in tema di standardizzazione ed interoperabilità per la trasmissioni dati tra veicolo-veicolo e veicolo-infrastruttura, autorizzate in via sperimentale nella banda di frequenze 5875-5905 mhz sin dal 2010: le infrastrutture di comunicazione che consentono lo scambio di dati ed informazioni tra i veicoli (V2V) e tra i veicoli e le infrastrutture di trasporto (V2I) sono detti sistemi cooperativi e sono costituiti da una rete di elementi che comunicano tra loro con tecnologia wireless ed elaborano le informazioni raccolte dallo scenario stradale per rispondere ad eventi di traffico e/o a condizioni di pericolo, informando tempestivamente i guidatori ed aumentando, quindi, la sicurezza e l'efficienza della mobilità. .

L'auspicio è che vi sia un'effettiva convergenza delle diverse iniziative pubbliche per evitare duplicazioni e dispersioni di risorse. Il contesto nel quale tali servizi ed in genere i servizi M2M - a cui sono riconducibili sia l'ecall che i sistemi cooperativi - si stanno sviluppando ad oggi è, infatti, di decisa deregolamentazione. Se questa può essere un'opportunità da alcuni punti di vista, per i medesimi motivi può, però, rappresentare un rischio ad uno sviluppo che possa favorire l'interoperabilità e la standardizzazione ed in ultima analisi la regolare crescita dei servizi venduti in aftermarket.

Autore: D. Proto