

2. STATO DELL'ARTE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

I DMS rappresentano un progetto di innovazione del sistema turistico italiano, mediante processi aggregativi e organizzativi bottom-up e diffusione di tecnologie nell'ambito ICT in grado di migliorare la qualità dell'offerta complessiva del mercato turistico nazionale.

In Italia è presente una forte segmentazione degli operatori e delle strutture turistiche locali, che spesso rende difficile elevare la qualità dei servizi offerti al turista; si rendono quindi necessarie azioni di sistema rivolte all'ottimizzazione dell'offerta dei singoli grazie a processi di aggregazione e condivisione delle competenze, in grado di valorizzare complessivamente il prodotto italiano e indirizzarlo in una logica di promozione internazionale.

In quest'ottica si inquadra il progetto dei DMS, con l'incentivazione per le strutture locali a raggrupparsi in "centri virtuali di competenza territoriali" in modo da rilanciare l'offerta turistica e coprire il gap di mancata organizzazione e aggregazione presente a livello locale su tutto il territorio nazionale.

Il mercato italiano necessita di azioni di sistema per raccordare, aggregare, organizzare e migliorare l'offerta turistica verso l'utenza internazionale.

A livello internazionale, la maggior parte dei Paesi europei ed extra europei hanno avviato da tempo diverse iniziative rivolte all'utilizzo a livello nazionale delle tecnologie ICT per la promozione dell'offerta turistica.

La maggior parte dei portali nazionali esteri ha sviluppato oltre ai contenuti turistici tradizionali (arte e cultura, ambiente, eventi, lavoro e business, etc.) anche tematiche specialistiche quali ad esempio "studiare" e "vacanze senza barriere", personalizzandole in alcuni casi in funzione della provenienza linguistico - culturale dell'utente (localizzazione dell'utente).

Anche per tali iniziative internazionali l'aggiornamento dei contenuti e la qualità dei servizi rappresentano punti chiave per mantenere un elevato grado di interesse e un forte "appeal" nei confronti dell'utenza turistica mondiale.

In quest'ottica, tutte le iniziative analoghe ai Destination Management System locali, ossia volte ad aggregare, organizzare e certificare l'offerta turistica locale sono di fondamentale importanza nonché fortemente sinergiche per il successo della promozione dell'offerta turistica nazionale a livello internazionale.

Si sottolinea la sussistenza di una domanda crescente di accesso alle conoscenze ed ai servizi utili alla pianificazione delle vacanze mediante le nuove tecnologie, che cresce in parallelo alla diffusione degli accessi ad Internet e della banda larga soprattutto all'estero.

Inoltre, la strutturazione delle conoscenze nella forma di Destination Management Systems viene incontro alle sempre maggiori esigenze dell'utenza che usa Internet.

3. OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI

3.1 Obiettivi generali e specifici

I principali obiettivi e risultati attesi dal Progetto Distretti Digitali Turistici (DMS) sono:

- A. l'affiliazione e l'aggregazione in DMS di strutture turistiche quali ad esempio, strutture alberghiere e agrituristiche, bed&breakfast, campeggi, musei, teatri, società di trasporto locale, e altri operatori di servizi al turista
- B. l'ammodernamento degli strumenti di gestione e promozione dell'offerta delle medesime strutture, mediante opportuni progetti di innovazione tecnologica, coerenti con le linee guida e gli standard tecnologici del portale Italia.it
- C. la formazione e l'assistenza degli operatori delle strutture turistiche associate al DMS
- D. la costituzione di strutture organizzative in grado di gestire in forma coordinata, anche attraverso l'innovazione tecnologica, l'offerta e i servizi turistici di differenti tipologie di strutture locali, afferenti il DMS, con il conseguente miglioramento dei servizi complessivi offerti al turista e con una gestione "integrata" delle differenti tipologie di offerte e servizi turistici
- E. la valorizzazione e la visibilità a livello internazionale dell'offerta delle strutture all'interno del Portale Italia.it
- F. la certificazione e il controllo dell'offerta turistica relativa al DMS, l'omogeneizzazione della presentazione delle informazioni e modalità di erogazione dei servizi secondo criteri di qualità strutturati con riferimento all'utenza internazionale del portale Italia.it.

3.2 Descrizione del programma Scegli Italia – Italia.it di cui il progetto DMS costituisce un'evoluzione e delle sinergie

Il progetto DMS si pone in sinergia con altre iniziative sul turismo avviate a livello nazionale, tra cui in particolare il Programma Scegli Italia, rispetto al quale il DMS si focalizza sul livello locale, e mira a potenziare e migliorare la qualità e i servizi dell'offerta turistica locale grazie all'aggregazione tematico-territoriale di strutture turistiche e delle relative competenze.

Il programma Scegli Italia intende assicurare un quadro condiviso all'interno del quale le Amministrazioni possano collaborare per il comune obiettivo del rilancio del turismo. Il Portale Nazionale del turismo Italia.it rappresenta il punto di ingresso e di snodo di una rete integrata di portali di interesse turistico, affiancando, senza sostituirle, le iniziative realizzate da parte delle Amministrazioni, e consentendo ad esse una valorizzazione a livello nazionale ed internazionale, integrando e presentando in modalità omogenea i contenuti resi disponibili da operatori turistici e content provider istituzionali o specializzati, con possibilità di accesso diretto e di interoperabilità con le Amministrazioni per la gestione dei propri contenuti e rendendo disponibili una serie di servizi e funzionalità aggiuntive, anche a vantaggio dei siti istituzionali esistenti, per

meglio soddisfare le aspettative da parte degli utenti in termini di effettiva interattività, nonché integrando l'offerta di piattaforme gestite da intermediari terzi già presenti sulla rete, accrescendo la visibilità e favorendo la commercializzazione dei servizi turistici. La Piattaforma Digitale Interattiva (PDI) Italia.it è in fase di realizzazione ed è prevista una prima release entro la fine del 2005.

3.3 Risultati verso l'utenza finale e verso altri fornitori di servizi

Il progetto DMS presenta un'utenza finale suddivisa essenzialmente in due macro tipologie:

- Utenza Business (aziende operanti nel settore turistico, aziende interessate a servizi turistici ad esempio per l'organizzazione del viaggio, di conferenze, meeting e congressi, etc.).
- Utenza consumer (cittadini, turisti, sia fisici che virtuali, nel senso di utenti della rete Internet).

L'utenza finale, intesa come l'insieme dei fruitori dei servizi resi dai DMS, sia essa un'utenza "on-line" che fisica, riceve benefici in termini di:

- fornitura di nuovi servizi;
 - aumento della qualità del servizio;
 - ritorni di immagine;
 - incremento della promozione e della visibilità a livello internazionale e nazionale;
 - certificazione dell'offerta turistica;
 - integrazione dell'offerta turistica mediante servizi diversi propri delle diverse tipologie di soggetti compresi nel comprensorio turistico (es.: offerta hotel integrata con offerta mezzi di trasporto e itinerari verso altre strutture, etc.);
 - formazione turistica.
-
- Rispetto a fornitori di servizi, intesi come altre PA centrali e locali, Enti, Industrie, è evidente il beneficio in termini di:
 - Snellimento della "capacità attuativa";
 - Miglioramento della qualità del servizio;
 - Supporto allo sviluppo del mercato ICT.

In particolare, il progetto DMS consentirebbe alle numerose strutture turistiche "minori" (piccoli agriturismi, hotel, bed&brakfast, etc.) di usufruire di servizi che in assenza del progetto non potrebbero essere attivati dalle medesime strutture, nonché di beneficiare dell'affiliazione in DMS in termini di tecnologie, organizzazione, visibilità e certificazione della loro offerta turistica.

4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il Progetto DMS prevede la realizzazione e quindi il finanziamento delle seguenti tipologie di iniziative:

- a) azioni di formazione informatica degli operatori e assistenza nella gestione delle tecnologie sia in fase di attivazione che di successivo funzionamento a regime;
- b) laddove necessario, azioni di "infrastrutturazione informatica", intese come l'insieme delle attività volte a garantire, alle strutture minori che non ne sono in possesso, la possibilità di accedere ad Internet, comunicare a mezzo posta elettronica, ecc.;
- c) integrazione nella piattaforma digitale nazionale Italia.it degli operatori turistici che si sono "raggruppati" nell'ambito di un DMS, mediante la predisposizione di contenuti e servizi tecnologici presentabili all'interno del portale Italia.it e in linea con gli standard della Piattaforma Digitale del Portale Italia.it;
- d) programmi di certificazioni di qualità, in linea con gli standard a livello europeo. Tali certificazioni di qualità vengono rilasciate, relativamente al generico DMS, dalle Regioni attraverso un coordinamento a livello centrale con il Comitato di governo e indirizzo. Il Comitato di governo e indirizzo suddetto è responsabile della verifica del rispetto delle linee guida del progetto Scegli Italia, in relazione alla possibile creazione, nel portale Italia.it, di una apposita sezione di "offerta turistica certificata e di qualità", in grado di rappresentare un valore aggiunto per l'utenza internazionale del portale Italia.it.
- e) progetti tecnologici, rivolti alla gestione dei contenuti e dei servizi di interesse turistico alle strutture affiliate e aggregate in un DMS, in linea con gli standard della piattaforma digitale interattiva del portale Italia.it, con i seguenti obiettivi:
 - omogeneità di strutturazione e presentazione dei contenuti/servizi
 - elevata qualità dei contenuti e dei servizi offerti e standardizzazione tecnologica in linea con la PDI Italia.it
 - creazione e internazionalizzazione di pacchetti e servizi turistici integrati, mediante il coordinamento delle differenti tipologie di soggetti componenti un DMS.

5. TEMPI

Gantt											
2006				2007				2008			
I° trim	II° trim	III° trim	IV° trim	I° trim	II° trim	III° trim	IV° trim	I° trim	II° trim	III° trim	IV° trim
Fase I											
				Fase II							

Fase I – Periodo di riferimento [2006]

Durata stimata: 12 mesi

La prima fase prevede la realizzazione della progettazione preliminare dell'iniziativa, e la selezione dei soggetti beneficiari dell'intervento: i criteri di selezione saranno condivisi sia a livello centrale che Regionale e le proposte avanzate selezionate e valutate nell'ambito di un apposito Comitato di governo e indirizzo. Il programma di intervento per ciascun DMS terrà conto del livello di informatizzazione e, più in generale, della cultura informatica esistente nell'industria turistica operante nei comprensori prescelti, ed anche nelle strutture pubbliche di promozione.

Fase II - Periodo di riferimento [2007-2008]

Durata stimata: 24 mesi

Prevede la valutazione delle proposte e dei progetti presentati e la successiva loro attuazione e avvio in esercizio.

6. COSTI

Il programma Scegli Italia, finanziato dal CMSI, prevede un investimento complessivo di € 45.000.000,00, di cui € 20.000.000,00 per la realizzazione e la promozione a livello internazionale della Piattaforma tecnologica specializzata sul turismo Italia.it ed € 25.000.000,00 per la digitalizzazione di contenuti tematici da realizzare in collaborazione con le Regioni, mentre per il progetto relativo ai Destination Management System locali si stima un investimento complessivo pari ad € 35.000.000,00 a valere su PICO.

7. BENEFICI ATTESI

L'iniziativa consente di indirizzare e risolvere molte delle principali criticità riscontrate e rilevate da turisti stranieri, mediante la valorizzazione dell'offerta italiana in termini di qualità e certificazioni, l'offerta di uno strumento di supporto multilingua e l'incremento della disponibilità dell'offerta turistica on line sulla rete Internet. I principali benefici economici ottenuti con il progetto si sostanziano nel maggiore utilizzo della "capacità produttiva" delle strutture alberghiere e in generale turistiche operanti sul territorio.

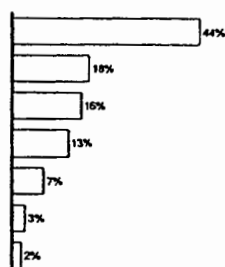
PRINCIPALI CRITICITA' RILEVATE DAI TURISTI STRANIERI

Fattore criticità offerta turistica
Italiana percepiti dai turisti stranieri

- Prezzi elevati
- Scarsa qualità e disorganizzazione dei servizi di accoglienza
- Scarsa conoscenza della lingua straniera nelle destinazioni turistiche
- Carenza di informazioni e comunicazioni mirate per il turista
- Scarsa competenza professionale degli operatori
- Scarsa valorizzazione ambiente ed arte
- Scarsa disponibilità posti aerei/alberghi

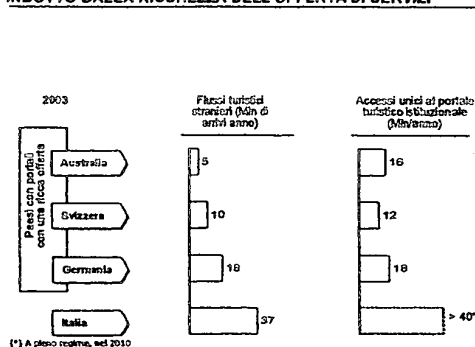
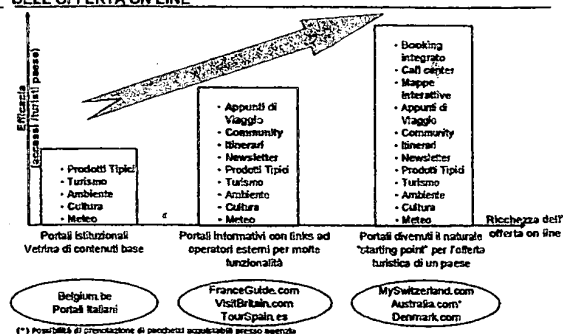
Fonte: ISNART

Rilevanza

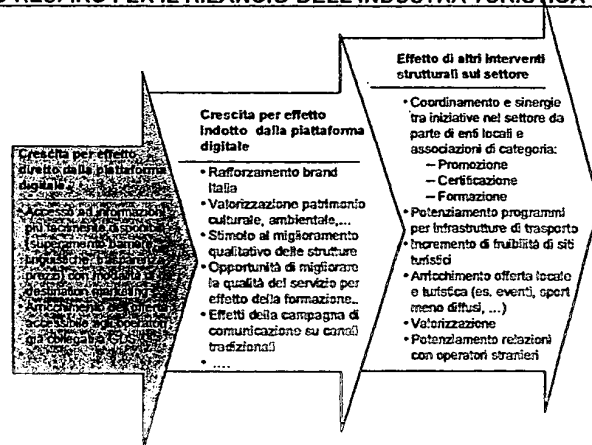


Criticità rilevate dai turisti stranieri

La capacità locale di produrre contenuti e servizi ad alto livello qualitativo, unita alla visibilità offerta dal portale Italia.it, e all'offerta di numerose funzionalità interattive, quali ad esempio la prenotazione, la newsletter, le mappe interattive, etc., considerando le dimensioni e le potenzialità del settore turistico italiano, portano ad individuare un obiettivo di 40 milioni di accessi unici annuali alla piattaforma digitale entro 5 anni dal lancio.

**ESEMPI DI SUCCESSO DEL PORTALE TURISTICO ISTITUZIONALE
INDOTTO DALLA RICCHEZZA DELL'OFFERTA DI SERVIZI****IL SUCCESSO DEI PORTALI TURISTICI CRESCE CON LA RICCHEZZA
DELL'OFFERTA ON LINE**

Il programma Scegli Italia, assieme alla capacità di strutturare l'offerta sul territorio a livello locale, è il primo passo per il rilancio dell'industria turistica italiana; in aggiunta, per la stima dei benefici portati al sistema Paese, vanno considerati tutti gli effetti degli altri interventi strutturati previsti nel programma suddetto.

**LA PIATTAFORMA DIGITALE E' IL PRIMO PASSO DI UN PROGRAMMA DI
AMPIO RESPIRO PER IL RILANCIO DELL'INDUSTRIA TURISTICA ITALIANA**

Il programma Scegli Italia e il rilancio dell'industria turistica italiana

L'impatto totale sul PIL turistico che da essi deriva si può stimare, in termini di crescita media annua, aggiuntiva rispetto al trend che si avrebbe in assenza di interventi, nella misura del 2,5%.

LINEA DI INTERVENTO P.I.C.O. n.4
Adeguamento infrastrutture materiali e immateriali

2. UNA PIATTAFORMA PER L'INTEGRAZIONE DELL'INFOMOBILITA'

1. MOTIVAZIONI DEL PROGETTO

Nei prossimi anni la **mobilità di persone e merci** è destinata a diventare uno dei **nodi cruciali per lo sviluppo** non solo in Italia, ma in tutto il mondo industrializzato e nei Paesi emergenti.

In Italia il problema presenta **caratteristiche peculiari** legate alla **struttura del Paese** (rete di trasporto con poche maglie, quindi con scarse alternative di percorso; città con importanti centri storici) e ad **alcune scelte di politica dei trasporti** (forte sbilanciamento modale a favore della strada, sottodotazione infrastrutturale). L'Italia si trova quindi esposta a **incontrare difficoltà crescenti e diffuse sul suo territorio**, in modo anche **anticipato rispetto ad altri paesi europei** e con un significativo **impatto negativo sulla competitività delle imprese e sulla attrattività del Paese**.

Questo problema presenta due risvolti che normalmente si intersecano:

- la **congestione**, intesa come aumento dei tempi di spostamento a causa della densità dei mezzi in circolazione;
- l'**inquinamento ambientale** (gas, polveri, rumore), che trova nella congestione un amplificatore di problemi comunque collegati all'attuale insufficiente sviluppo tecnologico.

La questione della mobilità è una priorità delle Amministrazioni Pubbliche. È necessario, però, affrontare questo problema tenendo ben presente la specificità che ne fa un caso di incrocio di domanda e offerta vincolato. In generale un problema di congestione è un sostanziale sbilanciamento, con una domanda eccessiva rispetto all'offerta disponibile, il quale, quindi, può essere risolto aumentando la capacità di offerta o ricercando un nuovo punto di equilibrio.

Le **indispensabili azioni di aumento della capacità di offerta** sono destinate a essere **solo parzialmente efficaci se non accompagnate da una parallela azione di politiche per la gestione della domanda**. In una **visione a lungo termine** si deve quindi **riconoscere la natura di risorsa scarsa dell'infrastruttura di trasporto** il cui **accesso e uso dovrà essere sempre più regolato dalla contabilizzazione delle esternalità e da concetti pay-per-use**.

Per poter introdurre efficacemente questi concetti si deve però conseguire la **convergenza delle politiche, delle tecnologie e dell'accettazione delle parti interessate**. Il ruolo dell'ICT in questo caso non è solamente abilitante, ma consente invece di **creare nuovi concetti integrati di gestione della mobilità implementando delle strategie che non sarebbero altrimenti possibili**.

Questa convergenza richiede un **periodo di tempo di induzione**, ma soprattutto una **regia che consenta di integrare le diverse iniziative in modo organico**.

È in base a queste considerazioni di fondo che si propone di introdurre un nuovo approccio al problema basato sulla **creazione di una piattaforma in grado di ottimizzare l'utilizzo della infrastruttura di trasporto, riequilibrando la domanda** attraverso l'implementazione di politiche e guidando i diversi utilizzatori all'effettuazione di scelte di mobilità più efficienti e razionali producendo vantaggi per sé e per la collettività.

2. STATO DELL'ARTE

L'applicazione delle tecnologie ICT alla mobilità ha già prodotto interventi e iniziative, in parte già implementati, in parte ancora in fase di sviluppo. Si tratta di un articolato complesso di azioni che tendono a facilitare la fruizione dei servizi di mobilità e ad orientare la domanda spaziando da una migliore diffusione dell'informazione, agli incentivi, alle regole di comportamento, per finire con le restrizioni e la tassazione.

Pur nella **parzialità degli interventi** lo stato dell'arte indica come vi sia una progressiva convergenza verso **due filoni principali**:

- la **generazione e la trasmissione di informazioni** per favorire la mobilità di persone e merci nelle e tra le diverse modalità di trasporto. Diversi Comuni italiani (ad esempio Torino, Bologna, Roma, Padova, Venezia, Genova e Firenze) hanno implementato sistemi informativi al pubblico sul traffico e sul Trasporto Pubblico Locale, al fine di ottimizzare la mobilità all'interno delle aree urbane. Anche lo sviluppo di bigliettazione elettronica è un passo che abilita l'integrazione intermodale. I Comuni di Napoli, Roma e Milano stanno introducendo sistemi di pagamento elettronico del TPL. Nell'ambito merci vi sono diverse iniziative già operative a livello di dimostratore e in alcuni casi anche a livello industriale (tracking & tracing di container e di carri ferroviari);
- la progressiva **introduzione di tariffazioni per l'accesso e l'uso di infrastrutture** di trasporto, anche in ambito urbano. Gli esempi più recenti e significativi sono l'introduzione delle tariffe per il trasporto merci pesante sulle autostrade tedesche e il road pricing di Londra. In ambito nazionale è indispensabile ricordare la tecnologia Telepass e gli esperimenti di accesso a tariffa a Napoli e a Genova (per il momento senza seguito). In questo ambito si possono inoltre far rientrare le iniziative di ZTL con controllo degli accessi basati su tecnologia Telepass.

In ambito di ricerca, sviluppo e dimostrazione hanno particolare interesse progetti comunitari come Civitas mirati, tra l'altro, allo sviluppo di politiche integrate di gestione della mobilità in ambito urbano e Multis, teso invece allo sviluppo della valenza della infomobilità per la sicurezza nel trasporto intermodale.

A livello nazionale si deve poi registrare l'incremento di interventi sulla mobilità legati al rispetto delle norme ambientali sulle emissioni. In questo caso le politiche di intervento, oggi basate sull'emergenza, non hanno avuto ancora un adeguato sfruttamento delle tecnologie ICT.

Gli effetti sulla sostenibilità della mobilità sono oggi ancora **limitati dalla mancanza di adeguate misure** tese ad assicurare che:

- **i mezzi in movimento e il loro contenuto** (persone e merci) siano **collegabili in rete** sia per **generare**, sia per **ricevere informazione**;

- l'informazione così generata possa essere **elaborata e canalizzata senza soluzione di continuità** (tecnica) tra i diversi **operatori, pubblici e privati**, nel rispetto delle condizioni di **privacy e security** e dei **contratti di servizio tra privati**;
- vi sia una **politica integrata della mobilità** con principi generali declinati con strategie locali.

3. OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI

Il conseguimento degli obiettivi descritti nelle motivazioni richiede un **progetto di lungo termine** che sfrutti progressivamente le **convergenze di diversi settori** che già operano o si accingono ad operare nel campo dell'infomobilità. Si pensi ad esempio all'entrata in funzione del sistema di localizzazione basato sulla costellazione Galileo e ai servizi che saranno resi disponibili, o alla progressiva introduzione in fabbrica di dispositivi a bordo degli autoveicoli capaci di ricevere e trasmettere dati.

Queste iniziative potranno essere canalizzate efficacemente se si disporrà di una **architettura generale di tipo aperto** che:

- Abiliti l'**interconnessione** tra i diversi sistemi di tipo locale e nazionale, tra diverse modalità e diversi operatori
- Garantisca l'**interoperabilità** tra sistemi e dispositivi diversi
- Consenta lo **sviluppo e l'aggregazione di applicazioni future**
- Sia **trasparente rispetto alle soluzioni tecnologiche**, consentendo l'**introduzione di innovazione tecnologica**
- Massimizzi l'**utilizzo di infrastrutture già esistenti**
- Costituisca un **punto di riferimento per l'evoluzione di sistemi già esistenti** attraverso la definizione delle specifiche delle generazioni successive
- Stimoli l'**integrazione e l'armonizzazione delle politiche** nazionali e locali
- Renda possibile la **creazione di servizi di supporto e a valore aggiunto** per la mobilità
- Diventi una **infrastruttura portante** del sistema di **Homeland Security nazionale**

Una significativa **spinta all'integrazione tra diversi sistemi** potrà essere attuata anche dall'introduzione di **schemi avanzati di gestione della domanda di mobilità** come i **"crediti di mobilità" per le aree urbane** in cui il cittadino è chiamato a gestire un budget di crediti di mobilità preassegnato, compiendo scelte consapevoli su alternative possibili, prima di incorrere nell'onere del pagamento di una tassa proporzionale all'uso dell'infrastruttura. Il monte crediti è determinato dal carico sostenibile dall'area urbana e la possibilità di scambiare crediti genera un effetto di riequilibrio tra i vari soggetti.

Gli obiettivi sono:

- La **realizzazione di una infrastruttura di base** (la **piattaforma integrata di infomobilità**) che, anche **attraverso l'individuazione di appositi percorsi di convergenza**, integri le iniziative correnti, quelle in procinto di essere attuate e quelle future, per la creazione di un nuovo sistema per la gestione della mobilità di persone e merci;

- La **realizzazione di un primo "building block"** fondamentale per le applicazioni come una **piattaforma di localizzazione e comunicazione standardizzata** (unità di bordo) che rappresenti il **nodo per la connettività** dei mezzi in movimento.
- I risultati attesi del progetto sono:
- Il **disegno dell'architettura e una prima realizzazione** della piattaforma integrata di infomobilità che consenta di **mettere in collegamento le infrastrutture esistenti e quelle future** abilitando anche la **fornitura di servizi**
- Il **protocollo per la realizzazione della interoperabilità** delle piattaforme mobili di localizzazione e comunicazione (unità di bordo)
- La realizzazione di una prima **applicazione** che coinvolga il **trasporto su gomma**
- Il contributo alla realizzazione di **applicazioni locali in ambito urbano**

4. BENEFICI ATTESI

Un **intervento integrato sulla mobilità** attraverso opportune politiche di gestione della domanda abilitate dalle tecnologie ICT avrà effetti significativi in diverse direzioni.

- Miglioramento della **performance economica del Paese**. Diverse valutazioni indipendenti dimostrano come i **costi della congestione** nei paesi avanzati si misurino in **perdite aggregate che possono arrivare fino al 4% del PIL**;
- Miglioramento della **competitività delle imprese**: la riduzione dei tempi di viaggio e l'aumento dell'efficienza nella filiera dei trasporti si trasforma in un beneficio per le imprese produttrici di beni e servizi (riduzione di costi e di disservizi);
- Riduzione delle **esternalità ambientali**, soprattutto a livello urbano. Una riduzione dei livelli di congestione comporta infatti una riduzione dei livelli di inquinamento dell'aria e del livello di rumore.
- Riduzione dei **consumi energetici**. La congestione impone un utilizzo non ottimale dei veicoli, con conseguente aumento dei consumi e della produzione di anidride carbonica. Come nel caso delle esternalità ambientali la fluidificazione della mobilità ha significativi effetti non lineari (ad una modesta riduzione dei flussi di traffico corrisponde un significativo effetto sui consumi).
- Aumento della **capacità di offerta e di competizione delle imprese nazionali attive nel settore mobilità** (apparati, reti e servizi di telecomunicazioni; operatori di servizi di mobilità; costruttori di veicoli per uso privato e pubblico; service provider di servizi a valore aggiunto). Il progetto consentirebbe di:
 - Organizzare una **piattaforma tecnologica nazionale** sulla mobilità intelligente che **sfrutti i centri di eccellenza** e le importanti **competenze nazionali disponibili**. Le peculiari criticità della nostra situazione (si vedano le motivazioni) possono essere interpretate come una opportunità per affrontare e risolvere problemi particolarmente impegnativi, consentendo di sviluppare un'offerta nazionale in grado anche di essere esportata.

- Creare poli locali di attori (essenzialmente PMI) che potrebbero collaborare allo sviluppo delle applicazioni per rispondere alle diverse esigenze di personalizzazione per le aree urbane.

Miglioramento dell'**offerta turistica**: il progetto, oltre a migliorare l'accessibilità delle nostre aree di interesse turistico, abilita la creazione di una serie di servizi a valore aggiunto per il turista che contribuirà a rilanciare la nostra offerta turistica.

In termini generali è opportuno osservare che questa proposta si integra con una serie di tendenze già in atto nel mondo dei trasporti e della mobilità (chiamata di emergenza obbligatoria, assicurazioni pay-per-use, telediagnostica a bordo veicolo, ecc.).

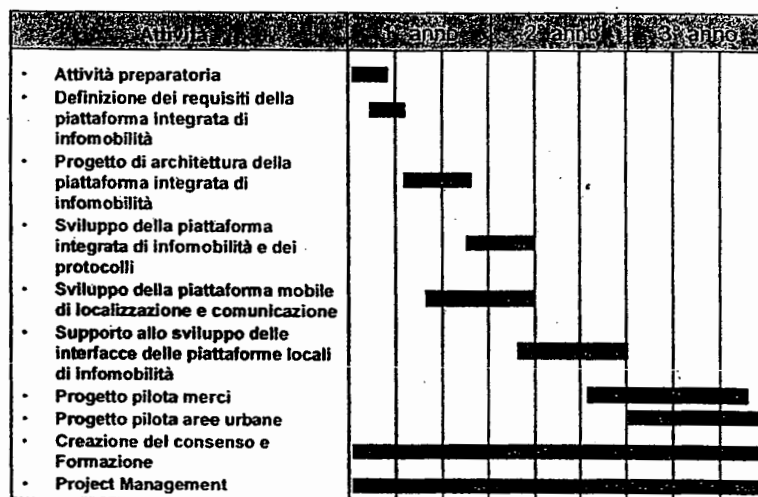
Gli effettivi miglioramenti conseguibili dipendono dai **pacchetti di misure adottate** (che il presente progetto intende abilitare). In generale risulteranno dalla **combinazione positiva** di una **migliore conoscenza dei flussi del traffico** che permetteranno una **ottimizzazione della scelta dei percorsi** e una **ripianificazione della scelta modale** da parte dei singoli, sia una **migliore strategia di regolazione del traffico**. A titolo di esempio a Torino, in uno degli esempi più noti a livello internazionale (ove comunque la sperimentazione è stata fatta ancora in termini parziali), si sono ottenute riduzioni della **congestione del 20%**, riduzione dei **tempi di percorrenza del traffico privato del 25%**, incremento della **velocità commerciale del trasporto pubblico del 17%**, riduzione degli **inquinanti del 10%** e riduzione dell'**incidentalità del 20%**.

5. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

La durata del progetto è di 36 mesi, con un costo complessivo previsto di circa 40 milioni di euro.

Il progetto si articola nelle seguenti fasi:

Programmazione temporale



Attività preparatoria

Consiste nella definizione di:

mappatura delle applicazioni in corso e in previsione in Italia

roadmap delle tecnologie di supporto (microelettronica, comunicazioni mobili sia cellulari che a corto raggio, WiFi e WiMax, RFID, localizzazione satellitare e tramite infrastruttura cellulare, etc), delle unità di bordo

mappatura degli standard e dei protocolli disponibili e quelli in via di definizione per applicazioni di infomobilità

Definizione dei requisiti della piattaforma integrata di infomobilità

Consiste nella definizione di dettaglio delle applicazioni da supportare, dei servizi da erogare, dei requisiti a livello centrale e a livello periferico, del target di costo e di qualità.

Progetto di architettura della piattaforma integrata di infomobilità

Consiste nella definizione del sistema a livello concettuale, nella definizione dei requisiti funzionali, nella specificazione delle caratteristiche operative, nella definizione delle performance, nella definizione dei requisiti di manutenibilità e di supporto, nell'analisi di sensitività e di trade off, nella verifica dei vincoli, nello sviluppo delle strategie di integrazione e test (es: strategia di qualifica e certificazione del software).

Sviluppo della piattaforma integrata di infomobilità e dei protocolli

Consiste nella costruzione della piattaforma intesa come integrazione di apparati hardware (prevalentemente calcolatori e periferiche), di software di sviluppo e applicativo, dello sviluppo dei protocolli e delle routine di interfacciamento della piattaforme con le applicazioni esterne di infomobilità.

Sviluppo della piattaforma mobile di localizzazione e comunicazione

Lo sviluppo è teso alla definizione di uno standard di riferimento per la realizzazione dell'interoperabilità tra unità di bordo diverse tenendo conto per quanto possibile degli sviluppi già esistenti e finalizzando eventualmente l'interoperabilità ad applicazioni specifiche (come quella dei "crediti di mobilità")

Supporto allo sviluppo delle interfacce delle piattaforme locali di infomobilità

Fornitura del supporto tecnico ai fornitori terzi che hanno sviluppato applicazioni di infomobilità, in modo che essi possano interfacciarsi alla piattaforma integrata. In alcuni casi limitati si procederà all'integrazione di alcune piattaforme esistenti di fornitori terzi per le successive fasi dimostrative.

Progetti pilota

Nei progetti pilota la funzionalità del sistema viene testata attraverso la dotazione di mezzi di trasporto di unità di bordo collegate alla piattaforma integrata e alle piattaforme locali. I progetti previsti riguardano:

- la gestione delle mobilità di automezzi per il trasporto di merci (in particolare container) nella catena intermodale (imbarco/sbarco da navi portacontainer in porti/interporti) in due siti rappresentativi
- la gestione della domanda di mobilità individuale in aree urbane attraverso il modello dei crediti di mobilità (tre siti rappresentativi)

In questa fase viene gestita la piattaforma centrale di integrazione e viene fornito il supporto ai fornitori terzi per sviluppare e integrare le applicazioni locali.

Creazione del consenso e formazione

Il successo del progetto dipende in buona misura dai comportamenti degli utilizzatori. E' dunque indispensabile promuovere nella collettività un atteggiamento culturale di attenzione per gli aspetti di mobilità, che impattano sulla qualità della vita di tutti.

6. COSTI

Il costo del progetto è stimato per 40 milioni di euro a valere su PICO.