

La capacità di ridurre i costi e l'inquinamento indotto dagli ingorghi stradali, diminuendo i tempi di percorrenza, di sfruttare meglio le infrastrutture stradali preesistenti, la capacità di fornire rapido soccorso ed assistenza in caso di incidente, rendendo più breve la catena del soccorso, con un conseguente incremento delle vite salvate, di agire attivamente sulla sicurezza del veicolo permettendo un effettivo adeguamento della velocità del veicolo alle velocità ammesse nel percorso, anche in funzione delle diverse condizioni meteorologiche e di traffico, sono solo alcuni esempi che permettono di delineare gli enormi vantaggi che possono derivare da un adeguato utilizzo delle potenzialità offerte dalla navigazione satellitare nell'ambito del trasporto stradale.

In particolare, in Europa, c'è un crescente interesse a livello di amministrazioni centrali e locali nello sviluppare sistemi elettronici di pedaggio e controllo dell'uso stradale e dell'accesso ad aree cittadine, per contribuire a ridurre la saturazione della rete e permettere la messa in atto di strategie integrate di controllo dell'inquinamento e di limitazione del traffico.

In modo analogo, le medesime infrastrutture per il pedaggio elettronico possono essere usate per altri servizi, alcuni dei quali di natura prettamente commerciale (e.g. assicurazione pay per use, servizi di assistenza privata in caso d'incidente, controllo remoto veicoli per manutenzione, antifurto satellitare, infomobilità, tracking, route guidance, fleet management, ecc.) contribuendo alla riduzione generale dei costi dei servizi.

Le Organizzazioni e l'Utenza interessata al programma sono: il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, le Amministrazioni regionali e locali, la Società Autostrade, l'ANAS, il Ministero dell'Interno, AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trazioni).

E' in processo l'istruttoria per la emissione di un bando per la selezione comparativa che è previsto poter essere pubblicato tra Gennaio e Febbraio 2007.

Applicazioni di Real Time Kinematics

Questa nuova linea progettuale è stata introdotta nel corso della seconda metà del 2006, anche se già presente nel portafoglio di possibili applicazioni innovative. Attualmente il progetto è in fase di inserimento nel PTA 2007-2009.

Essa prevede lo studio, sviluppo e sperimentazione di applicazioni e servizi pre-operativi basati sull'uso di tecniche Real-Time Kinematics di navigazione satellitare. Le applicazioni, che si basano sull'impiego innovativo della navigazione satellitare, si indirizzano al controllo a distanza di sistemi mobili (robot, macchinari, sonde) la conoscenza della cui posizione è necessaria con accuratezza centimetrica.

Le applicazioni RTK (Real Time Kinematic) consentono di guidare a distanza macchine e rover per molteplici applicazioni nelle quali si richiede una capacità di controllo nello spostamento a livello centimetrico. Le applicazioni RTK fanno uso dei segnali di navigazione in combinazione a sistemi locali (local elements, nella terminologia GALILEO) atti ad aumentare le capacità di posizionamento basate sui segnali di navigazione provenienti dallo spazio tramite la trasmissione in tempo reale di correzioni differenziali. Tali correzioni, calcolate da una stazione ricevente fissa ed in posizione nota, vengono utilizzate dal ricevitore (il rover) per annullare gli errori comuni ai due ricevitori e per risolvere in tempo reale le ambiguità di fase nel tracking delle portanti.

Tale tecnica si contrappone all'elaborazione in "post-processing" dei dati di navigazione, che consente un'elevata accuratezza ma è valida solo per applicazioni statiche o per le quali la conoscenza in tempo reale della posizione non è richiesta.

Molte sono le applicazioni possibili che potrebbero basarsi su tecniche di posizionamento RTK, fra cui si elencano di seguito alcune (la definizione delle applicazioni farà parte delle attività dello studio di fattibilità e di progetto preliminare):

- Rilievi in ambienti resi ostili a causa della presenza di radiazioni o di contaminanti biologici/chimici
- Bonifica degli ambienti resi ostili a causa della presenza dei contaminanti
- Rilievi topografici per fini cartografici, catastali (definizione confini), valutazione rischio ambientale (es. rilevamento terreni a rischio di frane), infrastrutture (es. monitoraggio dello stato mappatura per la progettazione...), edilizia pubblica e privata (es. costruzione di strade)
- Localizzazione ordigni (es. mine antiuomo)
- Controllo anti intrusione, rilevazione fughe di gas o presenza di fumo
- Supporto all'attività dei vigili del fuoco
- Guida all'interno di parchi e riserve naturali
- Supporto per ricerche scientifiche in zone ostili all'uomo (es. Antartide), Rilevamento e raccolta materiali oggetto di studio (es. campioni di meteoriti)
- Automatizzazione della movimentazione aeroportuale

Il progetto si articola in due iniziative elementari.

La prima, denominata "Applicazioni RTK della navigazione satellitare – Studio di fattibilità e progetto preliminare", prevede, in un unico contratto della durata di circa 1 anno, l'analisi dello scenario del settore, l'identificazione delle applicazioni, lo studio di fattibilità ed il progetto preliminare di prodotti applicativi e prodotti e sottoprodotti tecnologici dedicati a supportare le applicazioni selezionate. Le attività sono quelle tipiche delle fasi corrispondenti alla 0, A e B, definite dalle norme ECSS, opportunamente specializzate per la tipologia del progetto di innovazione e ricerca, finalizzato allo sviluppo di servizi basati su infrastrutture e sistemi prototipali.

La seconda iniziativa, denominata "Applicazioni RTK della navigazione satellitare – Progetto Pre-operativo", della durata di 30 mesi, prevede, sulla base dei risultati raggiunti nel progetto precedente, la progettazione di dettaglio, lo sviluppo, la verifica/test e la validazione tecnica di infrastrutture pre-operative su una significativa area di prova, al fine di svolgere una sperimentazione approfondita che coinvolga l'utenza e gli enti/amministrazioni di riferimento.

4. Galileo Test Range

La necessità di disporre di una infrastruttura atta a favorire lo sviluppo delle applicazioni, servizi e prodotti tecnologici, essenziale per promuovere la ricerca e l'innovazione nel campo della navigazione satellitare, organizzata e strutturata in modo che consenta di capitalizzare i risultati e le esperienze fatte in termini di test del segnale e sperimentazione, ha portato alla definizione del Galileo Test Range.

Il Galileo Test Range sarà capace di mettere a disposizione, nelle opportune forme, l'infrastruttura tecnologica e il capitale conoscitivo al mondo della ricerca e dell'industria, raggiungendo un posizionamento sempre crescente fino a configurarsi come un centro di eccellenza per il Paese.

Il Galileo Test Range si configura, di per se, come un prodotto intrinsecamente innovativo, in quanto, oltre a favorire la ricerca e l'innovazione nel settore, sollecita un'importante attività di ricerca e sviluppo tecnologico innovativo necessaria per la sua realizzazione.

Di seguito vengono indicati gli elementi salienti del progetto.

Il GALILEO Test Range ha l'obiettivo di realizzare con infrastrutture terrestri un ambiente in grado di generare i segnali Galileo, (segnale, modulazione, codifica, iniezione dei dati, ecc.), anche simulando gli effetti derivanti dalla emissione dei satelliti in orbita. Inoltre, non appena saranno disponibili i primi segnali provenienti dal satellite GSTB-V2 e, successivamente, i segnali dei satelliti IOV, il Test Range consentirà di verificare tali segnali ed utilizzarli in modo congiunto a quelli generati a terra per il test dei ricevitori, per tutte le categorie di Servizi del Galileo e per lo sviluppo delle Applicazioni della Navigazione Satellitare.

Il GALILEO Test Range, inoltre, deve fornire un ambiente di test per una molteplicità di applicazioni, consentendo la parziale integrazione delle piattaforme di sperimentazione di Progetti Applicativi, che potranno così giovare di laboratori di sviluppo e strumenti sperimentali comuni.

Il GALILEO Test Range ha lo scopo di:

- contribuire alle fasi di test dei segnali Galileo, dei suoi servizi (e relativi terminali) (compreso il servizio governativo PRS, la cui trattazione è oggetto di materia classificata);
- generare un ambiente per lo sviluppo pre-operativo e la sperimentazione di prodotti applicativi e tecnologici afferenti alla navigazione satellitare, per favorire la ricerca e l'innovazione in tale ambito.
- consentire la interconnessione operativa con altri Ambienti di Test già sviluppati o in corso di sviluppo, in ambito europeo e mondiale, sia per il sistema GPS che per il sistema GALILEO
- sperimentare la generazione innovativa di nuovi segnali di navigazione, per la seconda generazione del sistema

Lo sviluppo del GALILEO Test Range, è stato già avviato dalla Regione Lazio / FILAS con un contratto a Finmeccanica per la prima fase di definizione della infrastruttura.

Per la successiva fase di progettazione e sviluppo del GALILEO Test Range l'ASI sta mettendo a punto gli strumenti di collaborazione con la Regione Lazio, la FILAS e l'ENAV. A tale scopo sono stati avviati tavoli di lavoro per pervenire ad un accordo di programma fra l'ASI, la Regione Lazio e la FILAS, da estendersi ad ENAV, aperto ad altri eventuali partner. L'accordo è finalizzato alla realizzazione ed al successivo esercizio dell'infrastruttura.

E' in progresso la definizione di una Convenzione ASI – Regione Lazio e di un protocollo che regola l'esecuzione dei lavori di prosecuzione del progetto Galileo Test Range, sulla base di quanto già finanziato dalla Regione Lazio. A seguito della definizione della modalità di affidamento del contratto, l'ASI procederà con la Regione LAZIO / FILAS alla definizione del Capitolato tecnico-gestionale del progetto, con l'obiettivo di avviare una istruttoria volta all'affidamento contrattuale, verso la metà del 2007, per la realizzazione del GALILEO Test Range.

5. Tecnologie ed Apparatî di Navigazione

La necessità per Galileo di competere sul mercato dei ricevitori GPS impone di pensare a nuove architetture di terminali riconfigurabili e in grado di trattare GPS e GALILEO insieme. Poiché l'integrazione della navigazione satellitare con altre tecnologie (comunicazioni, informatica, altri

sistemi di posizionamento) è di fondamentale importanza per le applicazioni, si richiede la necessità di architetture flessibili, e fortemente basate su tecnologie software.

Inoltre, la realizzazione del sistema **Galileo di Seconda Generazione** dovrà far riferimento alla disponibilità di nuove soluzioni tecnologiche, soprattutto nei settori più critici ed avanzati per i quali si intende sviluppare la competitività nazionale.

L'ASI si è concentrata sulle seguenti attività relative alle tecnologie ed agli apparati di Navigazione.

Sistemi “Software Radio”

La tecnologia che va sotto il nome di “Software radio” è una tecnologia che consente di trattare segnali multibanda e processarli in digitale con le tecniche avanzate del “Signal Processing”. Le prospettive di mercato sono incoraggianti a fronte delle approfondite analisi condotte in ambito europeo e mondiale.

Lo sviluppo tecnologico di apparati basati sul “Software Radio” mira allo sviluppo di una tipologia di terminali di navigazione riconfigurabili, basati sulla conversione Analogico-Digitale dei segnali in ingresso (sia satellitare che di altra origine). Questo consente una elaborazione digitale dei segnali e una forte standardizzazione dell'hardware del terminale. La caratteristica applicativa del terminale è ottenuta con il software sviluppato “ad hoc” per la specifica applicazione.

Il progetto “Sistemi software per applicazioni di navigazione” si articola in due iniziative elementari. La prima, denominata “Sistemi software per applicazioni di navigazione – Ricerca, sviluppo e modello di base” prevede, a valle della identificazione dei requisiti applicativi, lo sviluppo di architetture, algoritmica e moduli software che possono essere utilizzati per più di un terminale applicativo. Nel progetto verrà anche sviluppato un terminale di base.

L'istruttoria per l'affidamento contrattuale della prima iniziativa è in corso e si prevede l'affidamento entro la metà del 2007.

Orologi Atomici

Gli orologi atomici rappresentano il cuore del sistema di navigazione satellitare. La loro precisione influenza l'accuratezza con cui viene determinata la posizione da parte di un utente a terra o in volo. La tecnologia degli orologi atomici ha raggiunto ad oggi precisioni dell'ordine dei 10-13 secondi, ma è possibile, attraverso innovazioni tecnologiche, spingere tale precisione a ordini di grandezza superiori.

L'ASI ha attivato studi su nuove tecniche (Coherent Population Trapping, Pulsed Optical Pumping) che hanno dimostrato promettenti risultati sulla base dei quali sono state identificate due diverse tipologie di orologi atomici, utilizzabili per le successive generazioni di Galileo. Per entrambe le tipologie, denominate rispettivamente “Orologi atomici Ottici” ed “Orologi atomici Pulsed Optical Pumping”, l'ASI ha avviato attività volte alla definizione dei principali aspetti tecnologici. Si prevede di completare gli studi di fattibilità e definizione per tali tecnologie innovative entro il 2007. Sulla base dei risultati degli studi saranno avviate le successive attività di sviluppo e prova.

Generatore del segnale di Navigazione

I segnali di Navigazione sono elaborati a bordo di ciascun satellite Galileo ed inviati a terra agli utilizzatori. Il generatore di segnale rappresenta il componente preposto allo svolgimento di tali importanti funzioni e per questo riveste particolare interesse da un punto di vista tecnologico ed

operativo. Le funzionalità e le prestazioni attuali di tale unità possono essere migliorate attraverso l'impiego di nuove tecniche di generazione di segnale, basate sia su ASIC's che su speciali architetture software, in grado di conferire funzioni di riprogrammabilità e riconfigurabilità attraverso l'invio di telecomandi da terra. In questo settore l'ASI ha avviato attività di studio volte alla definizione dei principali aspetti tecnologici ed applicativi. Si prevede di completare la definizione preliminare del generatore di segnale innovativo entro il 2007. Sulla base dei risultati dello studio saranno avviate le successive attività di sviluppo e prova.

6. Applicazioni PRS (Progetto SYNTHESIS)

Con riferimento agli obiettivi nazionali relativi all'uso del PRS, indicati nella precedente relazione Annuale 2005 al Parlamento, nel paragrafo relativo alle *Applicazioni per la Sicurezza del cittadino (Iniziativa PERSEUS - Programma Integrativo)*, è stato finalizzato il progetto SYNTHESIS.

Progetto finalizzato SYNTHESIS

Sono state avviate, attraverso la collaborazione tra ASI e il Coordinamento Nazionale del Programma Galileo presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, attività di incontro e di contatto con le strutture nazionali competenti in materia di Protezione Civile e Difesa Civile con le quali è stato istituito un gruppo di lavoro congiunto per la definizione di una fase di sperimentazione finalizzata ad applicazioni a carattere preoperativo del PRS.

E' stato inoltre predisposto un Protocollo d'Intesa tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e l'ASI (prot. CE/PRZ/2005/407 dell'11/11/2005) per il coordinamento degli interventi istituzionali nello sviluppo del programma Galileo e nella utilizzazione dei relativi servizi. In particolare, nell'art. 2 *"...si concorda quale ambito prioritario d'intervento, lo sviluppo di progetti che presentano ricadute dirette e immediate nel settore della Difesa Civile, in ragione dei vantaggi che la tecnologia satellitare in generale e Galileo in particolare, possono determinare nell'assicurare la continuità dell'azione di governo in presenza di eventi che richiedono l'attuazione dei piani di emergenze particolari"*.

Poiché il servizio PRS è uno degli strumenti di supporto alle applicazioni di Difesa Civile e di Protezione Civile - considerato che l'ASI è già impegnata nella realizzazione del Programma Cosmo-SkyMed e nello sviluppo di un nuovo programma di comunicazioni satellitari (finanziati su altri fondi nazionali), aventi entrambi spiccate caratteristiche Duali - si è ritenuto di prevedere la possibile interoperabilità fra questi sistemi partendo dalla considerazione che la Struttura Nazionale per la gestione e il monitoraggio dei segnali e dei servizi Galileo presenta spiccate analogie con equivalenti Strutture di Controllo e di gestione dei servizi offerti dal sistema di Telerilevamento da Satellite Italo-Francese, Cosmo-SkyMed e con il futuro sistema di Telecomunicazioni istituzionali per le emergenze attualmente allo studio. Il progetto di un servizio integrato PRS, Telerilevamento e comunicazione satellitare costituirà, tra l'altro, la base per un "Progetto Pilota" da proporre in sede europea, che potrebbe costituire un utile strumento di collaborazione bilaterale e multilaterale a leadership Italiana, visto il particolare interesse da parte della Commissione Europea, della Galileo Supervisory Authority e dei principali Paesi dell'Unione Europea per le applicazioni specifiche di questo settore.

Studio di Scenario per l'uso del PRS in ambito nazionale

E' stata avviata una prima fase di studio, affidata all'industria nazionale, per acquisire gli opportuni elementi di fattibilità circa le applicazioni e le tecnologie del servizio PRS.

Lo studio è mirato ad approfondire i molteplici aspetti connessi all'utilizzo del PRS e definisce le attività progettuali e gli strumenti di supporto necessari a favorire lo sviluppo di applicazioni e tecnologie PRS in ambito nazionale. Recependo i requisiti e le indicazioni raccolti attraverso una opportuna interazione con la potenziale utenza nazionale del PRS, tenendo in considerazione i requisiti derivanti dalle attività svolte in ambito ESA, Commissione Europea e dei Gruppi di lavoro partecipati dagli Stati Membri, lo studio analizza ed identifica le misure tecniche, organizzative e procedurali per garantire la sicurezza del PRS e l'efficienza nel suo uso operativo, applicando, in modo integrato, tecniche proprie dell'analisi dei rischi e metodologie di sviluppo progettuale proprie dell'Agenzia.

Lo studio, inoltre, sviluppa una serie di attività che riguardano l'identificazione e la definizione di:

- servizi a valore aggiunto per l'utenza del PRS;
- un progetto sperimentale e dimostrativo di applicazioni connesse all'uso del PRS, volte a rafforzare i servizi dello Stato al Cittadino;
- un progetto di sperimentazione del segnale e del servizio PRS, da attuare con l'ausilio di un ricevitore PRS di Test;
- un Test Range Nazionale, che favorisce lo sviluppo di applicazioni e tecnologie PRS.

La fase istruttoria del progetto è in corso e si prevede di affidare il contratto entro la metà del 2007.

Tecnologie ed apparati per la sicurezza del segnale PRS

La recente e rapida crescita nell'uso di tecnologie di navigazione satellitare in diverse aree applicative (ed in particolar modo in quelle governative) ha messo in evidenza la vulnerabilità dei segnali GNSS nei confronti di sorgenti di interferenza, un fattore che ha generato preoccupazioni specialmente nel campo dei trasporti, dove le applicazioni di localizzazione e navigazione sono più evidenti. L'analisi e l'attenuazione delle interferenze rappresenta di conseguenza un aspetto indispensabile per garantire la sicurezza dei servizi di Galileo, migliorandone le performance attraverso tecnologie di rilevamento, mitigazione e localizzazione. In tale contesto, l'ASI, a seguito di riesame interno e per una maggiore efficacia futura, avvierà un'attività di studio per l'analisi di un sistema di protezione dalle interferenze per i ricevitori Galileo PRS, una volta consolidati i requisiti utente di cui allo Studio delle Applicazioni Governative del Galileo PRS descritto in precedenza, propedeutici a questa attività. Le fasi propedeutiche per il lancio dello studio saranno avviate a seguito della conclusione degli studi di sistema. E' prevedibile che lo studio abbia una durata complessiva di circa 12 mesi. Poi l'attività proseguirà con le fasi successive con tempi e modi da definire nel corso dello studio di cui sopra.

7. Pianificazione Economica Programma Nazionale PERSEUS

La tabella fornisce la situazione di dettaglio della pianificazione economica per quanto concerne i commi 1 e 4 (attività nazionali).

Importi in K€	Ammontare legge 10/01	Anni precedenti	2007	2008	2009	A finire	Totale CTC
Iniziativa Perseus (Legge 10/01 comma 1)	113.620						
Progetti completati negli anni precedenti		6.389					6.389
Sicurezza Trasporto Marittimo Preliminare		420					420
Sicurezza Trasporto Marittimo Fase C0		448					448
Sicurezza Trasporto Marittimo			1.000	4.000	1.950	300	7.250
Sicurezza Merci Pericolose Preliminare		835					835
Merchi Pericolose Fase C0		356					356
Sicurezza Trasporto Merci Pericolose			1.000	4.550	3.700	2.000	11.250
Progetto aeronautico fase preliminare		834					834
Programma Nazionale ASSENNAV per Aviazione Civile			4.000	14.000	16.000	19.000	53.000
Applicazioni Elicotteristiche			262				262
Applicazioni a favore dei Cittadini Disabili - STDVA			800	400			1.200
Applicazioni per Cittadini Disabili Macro Progetto				500	5.850	2.000	8.350
Applicazioni per la gestione della Circolazione Veicolare STDVA			800	400			1.200
Applicazioni per la gestione della Circolazione Veicolare Macro Progetto				700	5.600	2.000	8.300
Applicazioni RTK Stadio			800				800
Applicazioni RTK Progetto				1.000	2.000	3.000	6.000
Test Range GALILEO			2.000	6.000	5.000	370	13.370
Sistemi SW Receiver fase 1			800	400			1.200
Sistemi SW Receiver fase 2				1.500	2.800	1.500	5.800
Orologi atomici		645		450	840	4.550	6.485
Generatore del segnale di navigazione		350		350	550	5.200	6.450
Iniziativa PERSEUS Programma Integrativo (Legge 10 comma 4)	67.140						
Progetto SYNTHESIS:							
• Studio di scenario			800	400			1.200
• Sviluppo, realizzazioni e sperimentazione				6.000	15.800	30.000	51.800
• Tecnologie				400	600	3.000	4.000
• Test Range PRS						11.400	11.400
TOTALI commi 1 e 4	180.760	10.277	12.262	41.050	60.690	84.320	208.599
Rifinanziamento							27.839

ALLEGATO 3: Legge 10/01 e DPCM 13/05/2005

La Legge del 29 gennaio 2001, n° 10, recante: *"Disposizioni in materia di navigazione satellitare"* all'Art. 1 stabilisce che:

1. *Al fine di sviluppare le iniziative italiane nel settore della navigazione satellitare, di rafforzare la competitività dell'industria e dei servizi, di promuovere la ricerca, nonché di consentire una adeguata partecipazione ai programmi europei, è autorizzata la complessiva spesa nel limite massimo di lire 600 miliardi, che affluisce, quanto a lire 220 miliardi, ad un apposito fondo iscritto nello stato di previsione del Ministero del Tesoro, del bilancio e della programmazione economica in ragione di lire 100 miliardi nell'anno 2000, di lire 100 miliardi nell'anno 2001 e di lire 20 miliardi nell'anno 2002.*
 2. *Il fondo, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti, è ripartito con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, emanati d'intesa con i Ministri interessati, in relazione alle misure di intervento necessarie per conseguire le finalità di cui al comma 1.*
 3. *Al fine di consentire la partecipazione italiana alle fasi del programma "Sistema satellitare di navigazione globale GNSS 2 – Galileo", è autorizzato, a valere sulla somma complessiva di cui al comma 1, il conferimento all'Agenzia Spaziale Italiana di un ulteriore finanziamento fino a un limite massimo di lire 250 miliardi, in ragione di lire 80 miliardi nell'anno 2000, di lire 140 miliardi nell'anno 2001, e di lire 30 miliardi nell'anno 2002.*
 4. *L'Ente Nazionale di Assistenza al volo (ENAV) partecipa alla realizzazione del programma di cui al comma 3 ai sensi dell'art. 10 della legge 21 dicembre 1996, n. 665. A tal fine all'ENAV è assegnata, a valere sulla somma complessiva di cui al comma 1, la somma iniziale di 130 miliardi, di cui lire 70 miliardi nell'anno 2000 e lire 60 miliardi nell'anno 2001.*
- Il DPCM del 13 maggio 2005 – Ripartizione del fondo di cui all'Art.1 commi 3, 4 e 6 della Legge N.10/2001, oltre ad assegnare ad ASI tutti i fondi della Legge 10/2001, all'art.1 dispone quanto segue:

L'ASI utilizzerà tali disponibilità per:

1. *La partecipazione Italiana all'infrastruttura Galileo finanziando anche specifici programmi di investimento che l'ENAV intenda realizzare in quanto funzionali alla partecipazione italiana all'infrastruttura Galileo; in tale quadro ASI ed ENAV dovranno sviluppare forme di cooperazione volte a favorire una integrazione tecnico – funzionale dei progetti;*
2. *Realizzare le iniziative nazionali nel settore della navigazione satellitare denominata "Iniziativa Perseus" e dell' "Iniziativa Perseus Programma Integrativo"*