

# FOCUS A22

**PROSEGUE L'APPROFONDIMENTO SU INIZIATIVE, PROGETTI E ATTIVITÀ DI AUTOSTRADA DEL BRENNERO SPA, GESTORE DELLA AUTOSTRADA A22, REALTÀ INFRASTRUTTURALE TRA LE PIÙ IMPORTANTI D'EUROPA E STRATEGICAMENTE COLLOCATA A CROCEVIA DI POPOLI E MOVIMENTI ECONOMICI**

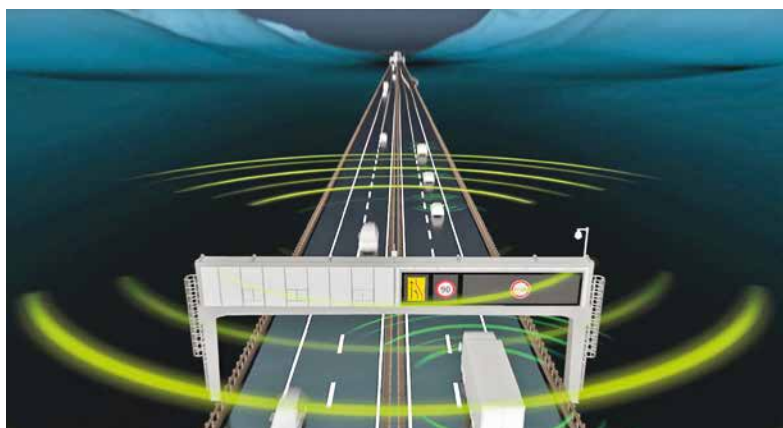
Il futuro della mobilità passa da A22. Si potrebbe sintetizzare così l'esito del C-ITS Roadshow, evento tenutosi a Trento lo scorso 16 settembre con l'obiettivo di tracciare un bilancio di quanto fatto negli ultimi quattro anni nell'ambito di c-Roads Italy, parte italiana del programma europeo che punta a sviluppare sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (Cooperative Intelligent Transport Systems, C-ITS) uniformi in tutta l'Unione europea. Alla vigilia di quella che, a livello nazionale, si annuncia come una svolta storica per l'articolato mondo della mobilità, spinta da un Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, Autostrada del Brennero ha dimostrato di aver anticipato i tempi non solo sul fronte della transizione ecologica - si pensi al progetto BrennerLec, o all'idrogeno - e dell'intermodalità - di pochi giorni fa la notizia del potenziamento dell'asset ferroviario del Gruppo -, ma anche sul fronte della digitalizzazione dei trasporti.

L'obiettivo, in parte già raggiunto, è implementare l'arteria della tecnologia necessaria a permettere la comunicazione diretta con i veicoli, a loro volta interconnessi tra loro, perché gli spostamenti siano sempre più sicuri, veloci e green.

Il principale risultato raggiunto da Autostrada del Brennero è stato sviluppare un protocollo di trasmissione dei messaggi che, attraverso un server C-ITS, le 63 Road Side Unit (RSU) installate per la comunicazione a corto raggio e la RSU virtuale implementata per il lungo raggio in collaborazione con TIM, raggiungesse i veicoli. Una soluzione sviluppata da Autobrennero e diventata standard italiano per la comunicazione ibrida che già oggi consente di trasmettere ai computer di bordo la presenza di cantieri, incidenti, condizioni meteo avverse e simili, ma che domani sarà lo strumento attraverso il quale gestire ogni veicolo come il vagone di un treno, assicurando velocità di spostamento elevate in perfetta sicurezza nel rispetto dell'ambiente.

A questo progetto strutturale, destinato a rappresentare la base delle prossime implementazioni, si sono affiancati due progetti più circoscritti, ma di grande impatto. Il primo, condotto in partnership con Iveco, è stato testare per ben 300.000 km su strada il Truck Platooning, ossia un convoglio di quattro tir guidato solo dal primo veicolo, in grado di interagire in sicurezza con il resto del traffico autostradale. Il secondo progetto, che ha goduto della partnership di CRF (Centro Ricerche Fiat), ha potuto





2A e 2B. Veicoli a guida autonoma interconnessi tra loro e connessi alla A22

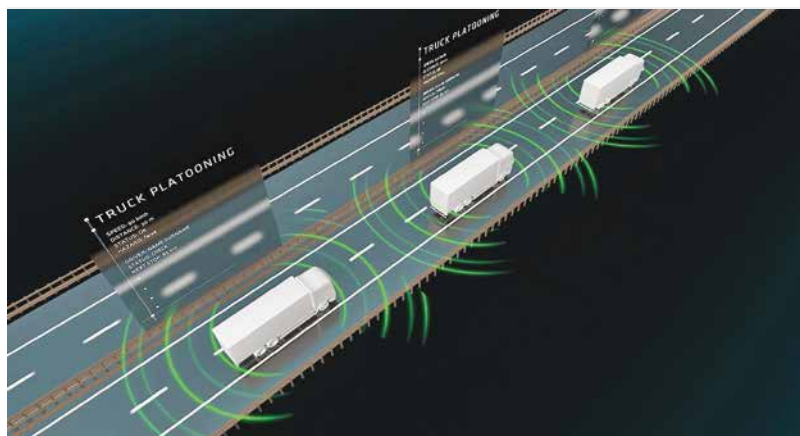
testare su strada l'Highway Chauffeur, funzionalità di automazione dei veicoli che permette di regolare la velocità, mantenere la traiettoria ed effettuare il cambio corsia in modo automatico. "All'orgoglio di Autostrada del Brennero per essere il laboratorio nel quale viene sviluppata una parte importante della tecnologia destinata a diventare patrimonio comune dell'Unione europea - ha esordito il Presidente Hartmann Reichhalter -, unisco la soddisfazione per un'evoluzione dei trasporti che, insieme all'alta velocità ferroviaria e al diffondersi di veicoli elettrici, ci consentirà di spostarci lungo il corridoio del Brennero senza impatti negativi per l'ambiente e le persone che vi abitano. Autobrennero opera costantemente guardando non solo alla qualità del servizio offerto ai viaggiatori, ma anche alla qualità della vita di chi abita a ridosso dell'autostrada". All'Amministratore Delegato, Diego Cattoni, recentemente eletto Presidente di AISCAT, il compito di inquadrare l'importanza della digitalizzazione dei trasporti per l'intero comparto autostradale: "Da diversi decenni - ha ricordato Cattoni - in Italia si realizzano poche nuove autostrade. Costruirne di nuove non deve essere un tabù laddove occorrono, ma la tecnologia C-ITS che stiamo sviluppando ci permetterà di moltiplicare la capacità delle attuali infrastrutture, di azzerare l'incidentalità, senza consumare ulteriore suolo. Insieme alla diffusione di veicoli elettrici, a idrogeno e a batteria, si tratta del campo in cui agire con determinazione per rivoluzionare, nei prossimi anni, il

comparto autostradale. A questo - ha aggiunto Cattoni - va affiancata una sinergia virtuosa con la ferrovia". Un concetto, quest'ultimo, sottolineato nel suo intervento anche dal Coordinatore del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, l'Irlandese Pat Cox: "Anche se oggi il discorso è incentrato sul ruolo del C-ITS sulle strade, come Coordinatore TEN-T penso sia importante sviluppare flussi di dati molto più grandi non solo sulle nostre strade, ma anche in altre modalità di trasporto, per integrare meglio la nostra mobilità in questa era di maggiore connettività e più profonda coscienza ambientale". Parole di lode per i risultati conseguiti da C-Roads Italy: "Desidero riconoscere gli eccellenti progressi che sono stati fatti negli ultimi quattro anni. Il trasporto si trova sulla soglia della sua più profonda trasformazione da quando il cavallo e la carrozza sono stati sostituiti dal motore a combustione interna. La modernizzazione e la trasformazione della nostra infrastruttura stradale è un contributo vitale da dare a questo processo".

Il Direttore Tecnico Generale di Autostrada del Brennero, Carlo Costa, ha ripercorso ogni passo di un progetto, C-Roads Italy, che ha seguito fin dalla sua gestazione: "In questi anni abbiamo dovuto tradurre i protocolli di comunicazione interni agli operatori autostradali in un protocollo di base per la trasmissione dei messaggi C-ITS, abbiamo realizzato il server C-ITS, sviluppato il software Pyc-roads che si occupa della conversione del messaggio secondo le specifiche ETSI nel formato bi-

nario, installato 63 Road Side Unit e sviluppato la Road Side Unit virtuale che ci permette di integrare il segnale a corto raggio con quello a lungo raggio definendo così lo standard italiano della comunicazione ibrida. Abbiamo garantito la sicurezza dei dati da possibili attacchi e tutelato la privacy degli utenti.

Poi - ha aggiunto Costa -, grazie a partner come CRF, Iveco, TIM e Asfinag, abbiamo potuto verificare il sistema e testare progetti come il Truck Platooning, l'Highway Chauffeur, o l'interoperabilità del nostro sistema attraverso il confine del Brennero. Abbiamo stimato circa 10.200 ore di lavoro, al 90% svolto da risorse interne. Siamo davvero molto soddisfatti, siamo solo all'inizio, ma abbiamo già un piede nel futuro". ■



3. Un rendering del Truck Platooning