

## 2. Obiettivi del progetto e benefici attesi

|                  |  |
|------------------|--|
| <b>Obiettivi</b> | <p>Concerto si cala in diversi contesti di azione, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• accreditamento e servizi annessi per i centri storici, le aree di interesse turistico e le aree considerate "sensibili" sulla tematica rivolto principalmente ai Comuni;</li><li>• accreditamento e servizi annessi legati al transito in aree protette, rivolto principalmente alle Province.</li></ul> <p>Concerto si pone quindi i seguenti obiettivi operativi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ottimizzare gli spostamenti all'interno del territorio cittadino/provinciale favorendo l'utilizzo di veicoli con elevato standard di eco-sostenibilità. Questo sarà ottenuto attraverso la creazione di nuove forme di accessibilità e di controllo dei flussi nei centri cittadini e nella aree protette quali i parchi naturali, riserve ed aree di interesse archeologico;</li><li>• Costruire un ambiente favorevole all'affermarsi dell'imprenditoria privata nel rispetto dell'ambiente, della dignità dei lavoratori e della qualità della vita attraverso l'individuazione dei principi fondanti sui quali basare un sistema di regole semplice e condiviso;</li><li>• Realizzare, a partire dalle piattaforme operative esistenti, un sistema per il supporto decisionale nella gestione della mobilità delle persone e delle merci che permetta l'attuazione di politiche diversificate di controllo della mobilità e degli accessi che rispondono alle esigenze specifiche delle Amministrazioni locali;</li><li>• Sviluppare un sistema integrato in ambito urbano di controllo dell'intera supply chain con controllo accessi, tracciamento del veicolo e controllo automatico del coefficiente di riempimento, al fine di migliorare le condizioni di traffico nell'area più sensibile della città, mitigare l'impatto ambientale riducendo l'emissioni nocive prodotte dal traffico; integrare il sistema della logistica urbana nella centrale della mobilità al fine di fornire all'utenza notizie utili sui percorsi da attraversare;</li><li>• Garantire l'interoperabilità tra i centri di gestione della mobilità delle diverse aree territoriali esistenti attraverso una standardizzazione dei servizi e dei modelli gestionali legati all'ITS;</li><li>• Sviluppare sistemi tecnologicamente avanzati e pervasivi per il controllo e il monitoraggio dei flussi di movimentazione;</li><li>• Recepire la segnalazione di guasti, incidenti o eventi in grado di alterare la normale viabilità in un'area geografica delimitata, e avviarne l'iter di soluzione coinvolgendo le opportune terze parti (interne all'amministrazioni o esterne ad essa) in condizioni di normalità (ad es. riparazione di una buca o rimozione di un ostacolo alla viabilità);</li><li>• Affrontare opportunamente situazioni emergenziali garantendo la massima "sintonia" tra i sistemi (tecnologie) coinvolti;</li><li>• Gestire una serie di servizi che garantiscono la corretta risposta del sistema in condizioni emergenziali, con specifico riferimento a zone protette, siano esse il centro storico cittadino che un parco naturale o gli insediamenti in prossimità di una diga o alle pendici di un vulcano.</li></ul> |
|------------------|--|

Programma ELISA - Proposta progettuale Concerto

|  |   |
|--|---|
| <b>Benefici attesi per i cittadini</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Riduzione dell'inquinamento atmosferico urbano;</li><li>• Drastica diminuzione del livello di congestionamento delle aree impattate dal progetto con conseguente aumento della vivibilità;</li><li>• Aumento della sicurezza stradale;</li><li>• Maggiore capillarità del monitoraggio ambientale con conseguente maggior informazione;</li><li>• Aumento notevole della quantità di informazioni disponibili sulla situazione del traffico e dei parcheggi;</li><li>• Sensibile aumento della sicurezza percepita e di quella effettiva.</li></ul>   |
| <b>Benefici attesi per le imprese</b>  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Sviluppo di servizi a valore aggiunto dedicati al trasporto professionale di merci accreditato al sistema;</li><li>• Sviluppo di servizi di infomobilità per le merci, distinti fra servizi diretti ad utenti evoluti (tecnici dell'Amministrazione ed esterni);</li><li>• Gestione integrata utilizzo piazzole di carico e scarico;</li><li>• Automazione delle procedure di accreditamento;</li><li>• Monitoraggio dei livelli di servizio offerti ed i costi di trasporto legati alle condizioni di traffico o alle inefficienze delle infrastrutture, consentendo così di intervenire con sempre maggior efficacia nella revisione ;</li><li>• Disporre in modo aggiornato e periodico di una affidabile ricostruzione delle matrici di spostamento sul territorio funzionale alle attività di studio e pianificazione degli enti territoriali nonché dell'analisi funzionale all'incremento dell'efficacia delle imprese;</li><li>• Armonizzare il sistema di accesso alle città d'arte italiane ed alle aree protette semplificando la metodologia di acquisto del ticket e possibilmente centralizzarla (es. diversi concessionari autostradali, tecnologia telepass, sistema di clearing, etc.);</li><li>• Fornire con tempestività informazioni certe sui costi di accesso agli operatori di settore in modo da programmare il servizio in modo tempestivo;</li><li>• Rimodulare l'incidenza dei costi dei ticket in assenza di servizi forniti tendendo contro anche delle analoghe condizioni applicate ai sistemi di trasporto concorrenti (es. auto privata, treno, etc.), determinando di fatto una concorrenza nel mercato della accessibilità a favore di tipologie di trasporto sostenibili;</li><li>• Ricostruire un'immagine coesa ed armonica del paese a livello internazionale per i temi dell'accessibilità in particolar modo quella turistica.</li></ul> |

|   |   |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
|---|---|----------------------|---------------|----------------------|-------------|----------------------|---------------|------------------|-------------|-------------------|-------------|-----------------|-------------|------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|------------------|------------|--------------------------------|------------|---|-----------|-----------------|------------|
| <b>Bacino di utenza<br/>impattato</b>                               | <p>Il bacino di popolazione interessato dal progetto, a completamento dell'implementazione delle dotazioni tecnologiche regionali, coinvolge complessivamente <b>4.945.654,00</b> appartenenti (<i>Fonte ISTAT - Statistiche Demografiche al 1° Gennaio 2009</i>)</p> <p>a) alle Province di:</p> <table><tr><td>Provincia di Catania</td><td>1.084.977 ab.</td></tr><tr><td>Provincia di Messina</td><td>654.601 ab.</td></tr><tr><td>Provincia di Palermo</td><td>1.244.680 ab.</td></tr><tr><td>Provincia di BAT</td><td>391.180 ab.</td></tr></table> <p>b) ed ai Comuni di:</p> <table><tr><td>Comune di Perugia</td><td>165.207 ab.</td></tr><tr><td>Comune di Parma</td><td>182.389 ab.</td></tr><tr><td>Comune di Genova</td><td>611.171 ab.</td></tr><tr><td>Comune di Pescara</td><td>123.022 ab.</td></tr><tr><td>Comune di Firenze</td><td>365.659 ab.</td></tr><tr><td>Comune di Chieti</td><td>54.733 ab.</td></tr><tr><td>Comune di San Giovanni Rotondo</td><td>27.037 ab.</td></tr><tr><td>Comunità Montana del Lazio dei Monti Sabini (Comune di Scandriglia)</td><td>3.043 ab.</td></tr><tr><td>Comune di Fermo</td><td>37.955 ab.</td></tr></table> | Provincia di Catania | 1.084.977 ab. | Provincia di Messina | 654.601 ab. | Provincia di Palermo | 1.244.680 ab. | Provincia di BAT | 391.180 ab. | Comune di Perugia | 165.207 ab. | Comune di Parma | 182.389 ab. | Comune di Genova | 611.171 ab. | Comune di Pescara | 123.022 ab. | Comune di Firenze | 365.659 ab. | Comune di Chieti | 54.733 ab. | Comune di San Giovanni Rotondo | 27.037 ab. | Comunità Montana del Lazio dei Monti Sabini (Comune di Scandriglia) | 3.043 ab. | Comune di Fermo | 37.955 ab. |
| Provincia di Catania  | 1.084.977 ab.   |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
| Provincia di Messina  | 654.601 ab.   |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
| Provincia di Palermo  | 1.244.680 ab.   |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
| Provincia di BAT  | 391.180 ab.   |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
| Comune di Perugia   | 165.207 ab.   |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
| Comune di Parma   | 182.389 ab.   |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
| Comune di Genova  | 611.171 ab.   |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
| Comune di Pescara   | 123.022 ab.   |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
| Comune di Firenze   | 365.659 ab.   |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
| Comune di Chieti  | 54.733 ab.  |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
| Comune di San Giovanni Rotondo                                      | 27.037 ab.  |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
| Comunità Montana del Lazio dei Monti Sabini (Comune di Scandriglia) | 3.043 ab.   |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |
| Comune di Fermo   | 37.955 ab.  |                      |               |                      |             |                      |               |                  |             |                   |             |                 |             |                  |             |                   |             |                   |             |                  |            |                                |            |   |           |                 |            |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Criticità/Problemi che il progetto intende rimuovere</b></p> | <p>Il controllo e la limitazione degli accessi ai centri storici di alcune aree urbane di particolare pregio storico ed artistico e ad alcune aree protette ai fini naturalistici o culturali è divenuto uno degli aspetti cardine della nuova politica dei trasporti ai fini della conservazione e della migliore fruizione di beni essenziali ed irrinunciabili.</p> <p>Inoltre anche la gestione degli accessi in aree di carico e scarico risulta essere oggi un problema che impatta su numerosi aspetti della vita cittadina, quali il congestionamento, tempi di attesa, ecc. In effetti, i trasporti costituiscono ad oggi la principale fonte di emissioni inquinanti (es. polveri sottili PM10 e PM2.5) con forti concentrazioni in particolare nei centri urbani. C'è dunque una reale esigenza di integrare le politiche di gestione del traffico con quelle di gestione della qualità dell'aria attraverso una pianificazione congiunta delle politiche locali che coinvolgano tutti gli attori portatori d'interesse. Simili considerazioni vanno svolte, nell'area vasta, per i parchi, le riserve, le aree protette dove il superamento di alcuni parametri fisico-chimici o di alcuni altri indicatori di livello antropico consigliano di limitarne l'accessibilità al raggiungimento di opportune soglie d'allerta. Tale esigenza è maggiormente sentita nelle città d'arte con vocazione turistica dove le emissioni inquinanti generano un rapido deterioramento anche dei beni culturali ivi presenti e, anche se per diversi fattori e motivazioni, nelle aree protette quali i parchi naturali, riserve ed aree di interesse archeologico. In questo ambito quindi non sembra più opportuno differenziare l'accessibilità per il solo trasporto merci o per il solo trasporto delle persone, ma piuttosto, condividendo tali segmenti della mobilità</p> <p>Inoltre il progetto ha un forte impatto nelle zone sottoposte a rischi di carattere naturale in quanto il sistema sarà in grado di monitorare, informare ed allertare le PA ed i cittadini in maniera rapida.</p> <p>In particolare, per quanto riguarda l'infrastruttura tecnologica l'approccio progettuale, basato su una "cooperazione sinergica" tra gli EELL aggregandi, finalizzato a massimizzare le competenze e l'efficacia dell'azione di ciascuno, interviene sulla "filiera" che ne penalizza oggi la realizzazione e sviluppo, comportando un livello di "inefficienza" cumulata che limita le potenzialità dell'intero sistema:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ scarse risorse per gli investimenti a livello locale;</li><li>▪ processi decisionale lungo e conflittuale sia a livello centrale che locale;</li><li>▪ lentezza nella successiva attivazione delle risorse disponibili;</li><li>▪ difficoltà nella predisposizione e gestione degli appalti (eccessivo numero di stazioni appaltanti, specifiche non omogenee, scarsa interoperabilità, capitolati di gara non sempre adeguati alle esigenze).</li></ul> <p>La collaborazione pubblico-privato proposta, in una logica di alleanza fra mondo imprenditoriale ed Amministrazioni, è finalizzata a migliorare la qualità complessiva del sistema. L'interoperabilità dei sistemi degli EELL, l'integrazione delle informazioni, la creazione di un sistema unico di accreditamento come organismo di governo in grado di realizzare la convergenza fra servizi pubblici e nuove tecnologie si inquadrano nel piano di azioni comunitarie orientato all'attivazione del "Ciclo della Convergenza Digitale" ovvero "alla ricerca, alla domanda e all'offerta di prodotti, ad alto contenuto di conoscenza, pensati e realizzati in una unica ed indissolubile convergenza di reti, apparecchiature e componenti, servizi".</p> |
|--|---|

### 3. Servizi che si intendono realizzare col progetto

#### 1. Monitoraggio e controllo flussi di traffico

- a. Descrizione: il servizio realizza un cruscotto informativo in grado di monitorare i livelli di traffico, di criticità ambientale, di carico antropico medio, valutarne l'impatto sui centri cittadini e le aree protette e fornire in output indicatori numerici/qualitativi. La stessa infrastruttura viene impiegata per il riconoscimento ed il trattamento di eventi non prevedibili, quali guasti o incidenti stradali, che possono essere avviati a soluzione tramite notifica verso il sistema informatico integrato che si occuperà di coinvolgere le opportune organizzazioni.
- b. Grado di interattività previsto : il grado di interattività per questo servizio è medio in quanto il cruscotto espone i dati reperiti attraverso le diverse tecnologie impiegate.
- c. Canali di erogazione: il servizio è reso disponibile attraverso servizi web della piattaforma informativa.
- d. Benefici ottenibili rispetto alla situazione in atto: adeguare il sistema di accesso ai centri cittadini e alle aree protette, attraverso l'armonizzazione degli impianti e fornire un servizio di controllo affidabile e completo, oggi non disponibile presso nessuno degli enti aderenti al Progetto.
- e. Target del servizio (cittadino/impresa): organi di controllo delle amministrazioni provinciali e comunali.

Servizi che si intende sviluppare o migliorare col progetto



#### 2. Monitoraggio e controllo di parametri e criticità ambientali in forte sinergia con il sistema di sensoristica e di monitoraggio a disposizione delle aree protette

- a. Descrizione: il servizio realizza un monitoraggio e la relativa generazione di alert e warning in caso di eventi o fenomeni naturali potenzialmente pericolosi anche grazie ai sistemi di sensoristica installati nelle aree protette. Il servizio genera allarmi differenziati su più livelli in relazione al fenomeno e al contesto di riferimento (per esempio numero di visitatori o frequentanti l'area) presentando un piano di messa in sicurezza valutabile e modificabile dall'organo controllore. Il servizio viene normalmente utilizzato per regolare l'accesso alle zone protette, attraverso valutazione continua dei livelli di inquinamento e può agire automaticamente sugli ingressi, autorizzando o negando l'accesso



|  |  |
|--|--|
|  | <p>attività di manutenzione o intervento straordinario sulla viabilità.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>b. Grado di interattività previsto : l'utenza non interagisce direttamente con il sistema ma sfrutta il prodotto del servizio tramite il sistema di accreditamento. Gli Enti locali invece possono accedere alle informazioni per analizzare i dati ed elaborare correttivi alle politiche di gestione della mobilità.</li><li>c. Canali di erogazione: il servizio è reso disponibile attraverso servizi web della piattaforma informativa anche per sistemi mobile, consentendo la trasmissione dati attraverso tecnologie HSDPA, WDMA, UMTS.</li><li>d. Benefici ottenibili rispetto alla situazione in atto : la convergenza dei dati verso un'unica piattaforma di elaborazione consente di eseguire analisi più dettagliate e di correlare tra loro fenomeni in apparenza indipendenti che impattano sulla mobilità.</li><li>e. Target del servizio (cittadino /impresa): organi di controllo delle amministrazioni provinciali e comunali.</li></ul> <p>4. Sistema di accreditamento trasparente, condiviso e aperto</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a. Descrizione: il servizio consiste in una piattaforma condivisa dagli attori, Amministrazioni e Utenti. L'ambiente permette alle amministrazioni di comunicare, pubblicizzare e personalizzare la propria offerta inerente il sistema di accreditamento, stabilita comunque secondo regole comuni. Le utenze, quali Imprenditori e privati, possono, tramite profilazione, fruire di un servizio unico per l'accREDITamento in tutti i centri aderenti all'iniziativa, attraverso offerte diversificate in base alle esigenze rilevate e al servizio offerto dallo stessa impresa. La profilazione dell'Utente /impresa gioca un ruolo fondamentale in quanto concerne l'immissione e la modifica di dati inerenti la flotta utilizzata, poi verificati con gli organi competenti (PRA), quali consumi medi, emissioni CO2 etc. Tale profilazione sarà necessaria per differenziare le tariffe di accREDITamento a favore dei soggetti più virtuosi. La piattaforma prevede inoltre uno score dinamico degli attori accREDITati. Grazie al calcolo dei tempi di sosta, di ingresso/uscita dalla zona protetta, all'indice di carico sarà disponibile un sistema di punteggi che premierà i più virtuosi privilegiandoli e incentivandone l'accREDITamento. Il sistema di accREDITamento è disponibile per l'accesso nelle zone ad area protetta, ma non esclusivo.</li><li>b. Grado di interattività previsto : il sistema offre un elevatissimo grado di interattività con l'utente che può richiedere al sistema ogni informazione utile per la pianificazione dell'accesso, confrontare le diverse soluzioni e avere piena autonomia nelle decisioni.</li><li>c. Canali di erogazione: il servizio è reso disponibile attraverso servizi web della piattaforma informativa anche per sistemi mobile, consentendo la trasmissione dati attraverso tecnologie HSDPA, WDMA, UMTS.</li><li>d. Benefici ottenibili rispetto alla situazione in atto: Fruizione di diversi servizi logicamente collegati tramite un unico portale progettato secondo i criteri dell'accessibilità e dell'usabilità.</li><li>e. Target del servizio (cittadino /impresa): organi di controllo delle amministrazioni provinciali e comunali, Imprenditori del settore della distribuzione, soprattutto dell' ultimo miglio, e Tour Operators.</li></ul> |
|--|--|

## 4. Miglioramenti funzionali/organizzativi

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Impatto organizzativo atteso</b></p> | <p><b>1. Trasferimento tecnologico</b></p> <p><i>descrizione del miglioramento:</i> la filosofia del progetto considera di fondamentale importanza il miglioramento della qualità del servizio offerto agli utenti. In quest'ottica rientra il proposito di trasferire le tecnologie già operative e le conoscenze derivate dalle esperienze delle Amministrazioni che utilizzano sistemi di ICT e di infomobilità verso gli enti che si trovano solo ora ad affrontare le problematiche che derivano da un accesso non controllato nelle aree sensibili. Al fine di realizzare nel più breve tempo possibile una struttura in grado di erogare i servizi considerati basilari ed ormai necessari, il trasferimento tecnologico, della prima fase del progetto, riguarda non tecnologie emergenti o non completamente affermate (che necessitano di un intervallo di tempo più lungo per entrare in funzione a pieno regime), ma tecnologie affermate e affidabili attraverso le quali poter realizzare immediatamente gli obiettivi di trasferimento.</p> <p><i>impatto su singolo ente :</i> Gli enti privi di infrastruttura tecnologica potranno dotarsi in maniera rapida dei sistemi di controllo accessi, evitando le problematiche derivanti dalla gestione e dal corretto utilizzo di nuovi impianti. Non solo verranno superate velocemente le problematiche tecniche ma anche le questioni amministrative poiché il soggetto che mette a disposizione le proprie esperienze ha la stessa natura giuridica del beneficiario.</p> <p><b>2. Autonomia locale</b></p> <p><i>descrizione del miglioramento :</i> il progetto Concerto mira a definire un framework logico basato su infrastrutture hardware e software. Ciò significa che non si vuole imporre un sistema chiuso al quale ogni Ente coinvolto deve adeguarsi ma piuttosto fornire uno strumento comune e condiviso che può essere personalizzato e adattato alle specifiche esigenze.</p> <p><i>impatto su singolo ente :</i> ogni Ente può decidere in assoluta autonomia le politiche di gestione del proprio territorio, scegliendo le funzioni messe a disposizione dal sistema e combinandole in base ai servizi che intende mettere a disposizione dell'utenza.</p> <p><b>3. Compatibilità e modularità dei sottosistemi</b></p> <p><i>descrizione del miglioramento :</i> La compatibilità dei sottosistemi è assicurata dal trasferimento tecnologico della prima fase del progetto e la realizzazione di appositi moduli software per la gestione dei singoli elementi, siano essi già utilizzati o integrazioni di nuove tecnologie. Questo approccio assicura un elevatissimo grado di compatibilità non solo a livello di sistema generale ma anche a livello di struttura elementare dell'architettura.</p> <p><i>impatto su singolo ente :</i> Il vantaggio di ogni Ente è la sicurezza dell'investimento che non rischia di diventare incompatibile con i sistemi già presenti e che al contrario rappresenta una piattaforma che può essere estesa rapidamente ad altre Amministrazioni.</p> |
|--|--|

#### **4. Espandibilità**

*descrizione del miglioramento* : la suddivisione dell'architettura in moduli integrati e indipendenti, caratterizzati da livelli tecnologici e di qualità di servizio differenti, lascia al sistema Concerto la possibilità di integrare nel futuro quelle componenti che per motivi temporali, economici o di semplice utilità si è deciso di non integrare.

*impatto su singolo ente* : Il circolo virtuoso che il sistema Concerto intende innescare consentirà agli Enti che usufruiscono del trasferimento tecnologico nella prima fase del progetto di diventare parte attiva di questo stesso processo una volta che il progetto sia giunto a conclusione. Inoltre potranno assimilare e integrare i risultati prodotti dall'introduzione dei nuovi sistemi di controllo tecnologicamente avanzati che rappresentano uno degli obiettivi cardine del progetto. Le amministrazioni che impiegano attualmente sistemi per il controllo della mobilità invece potranno innalzare notevolmente la qualità del servizio offerto, beneficiando sia dei vantaggi economici che da essi derivano sia del miglioramento della qualità di vita percepite dai propri cittadini.

#### **5. Integrazione delle informazioni**

*descrizione del miglioramento* : i dati grezzi provenienti dalle componenti elementari del sistema confluiranno in un nodo di elaborazione centrale che quindi sarà in grado di monitorare in tempo reale la situazione dell'area interessata. L'aumento dei dati a disposizione renderà possibile non solo un monitoraggio su scala più vasta ma consentirà un ulteriore livello di precisione dell'azione di controllo grazie all'aggregazione di dati eterogenei che consentono di definire logiche funzionali che tengono conto dell'andamento globale dell'area sensibile.

*impatto su singolo ente* : ogni Ente beneficerà dell'aumento di informazioni estratte dai sottosistemi e potrà quindi attuare politiche di intervento di più ampio respiro la cui efficacia può essere monitorata costantemente. L'aumento del grado di controllo può inoltre suggerire manovre correttive alle politiche di accesso che possono eliminare eventuali inefficienze del processo

#### **6. Integrazione dei servizi**

*descrizione del miglioramento* : il portale di accreditamento rappresenta l'interfaccia unica fra Amministrazioni e utenza attraverso la quale erogare i servizi. Attraverso il portale è possibile fornire tutte le informazioni che l'Amministrazione ritiene utili divulgare e contemporaneamente ricevere suggerimenti su come l'insieme dei servizi possa essere migliorato. Nel momento in cui il sistema Concerto entrerà in funzione è possibile mettere in evidenza tramite il portale le funzionalità che accomunano trasversalmente tutti gli enti coinvolti nel progetto. Tramite un punto di accesso unico sarà possibile consultare le informazioni di tutte le Amministrazioni e progettare lo spostamento di merci da una città ad un'altra o preparare in maniera consapevole un viaggio di piacere in province e comuni della "Rete Concerto"

*impatto su singolo ente* : ogni Ente potrà far convergere verso un'unica infrastruttura informatica i servizi che mette a disposizione, semplificando la gestione sia dal punto di vista tecnico che dal punto di vista amministrativo. La visibilità dei servizi offerti anche presso cittadini di altre Province o Comuni può inoltre favorire il confluire di attività economiche o turistiche nella propria area di competenza. Ciò consente di aumentare pregio degli Enti senza introdurre nuove problematiche di controllo che vengono gestite dalla logica di sistema.

|  |   |
|--|---|
|  | <p>Per quanto concerne la valorizzazione delle infrastrutture tecnologiche già presenti sui territori interessati da CONCERTO e le sinergie con i progetti locali già avviati, di seguito la situazione nei diversi bacini. Per quanto concerne il bacino di BAT, il progetto sarà sinergico con tutta l'infrastruttura ICT che la neonata provincia sta predisponendo, e, particolarmente, con il Sistema Informativo Territoriale ed il suo motore di georeferenziazione. A questo si aggiunge che la Centrale Operativa di Concerto, per sua specifica missione, si configura come facilitatore ed acceleratore delle interazioni con chi a vario titolo interviene nella salvaguardia ambientale ma anche, nella salvaguardia delle infrastrutture critiche che contraddistinguono un territorio sia esso provinciale che comunale. Detta "accelerazione" ha un suo risvolto ulteriore nella capacità di una PA di configurarsi come reale Agente di Sviluppo, agevolando lo svolgimento di interventi e coinvolgendo gli operatori economici presenti nel territorio con trasparenza ed efficacia.</p> <p>Per il bacino di Perugia, il progetto intende migliorare il controllo degli accessi urbani e aumentare la conoscenza dei flussi di traffico del centro storico (e non solo), attraverso l'introduzione di nuovi varchi ZTL in entrata e in uscita; per questo si integra pienamente con la strategia di intervento contenuta nel PUM, il Piano Urbano della Mobilità, per quanto concerne le azioni in materia di miglioramento del sistema di distribuzione delle merci. Il progetto inoltre valorizza il punto di interscambio del parcheggio di Portanova (Pian di Massiano), convogliando flussi importanti sul sistema Minimetro, anziché sulle strade urbane, con una massimizzazione dell'effetto sinergico "minor traffico privato – maggior utilizzo dei mezzi pubblici". Le attività previste all'interno del progetto risultano coerenti e sinergiche a quelle implementate all'interno del Progetto Civitas Plus "Renaissance" finanziato dalla Commissione Europea attualmente in corso.</p> <p>Per il bacino di Parma il progetto Concerto fornirà una fondamentale base per l'evoluzione del progetto Ecologistics e la sua estensione al sistema automatizzato di controllo degli accessi. Attualmente il rilascio dei permessi avviene tramite pass cartaceo che deve essere controllato a vista dalla polizia municipale. All'interno del progetto CONCERTO sarà implementato il sistema collegato alle telecamere in grado di leggere le targhe dei veicoli in accesso alla ZTL (white list e black list) in modo da verificare in tempo reale la validità degli accessi e facendo evolvere il sistema in modo che sia possibile rilasciare permessi per filiera e per fascia oraria anche eventualmente differenziando i costi di accesso. Il sistema inoltre consentirà di sviluppare un sistema integrato in ambito urbano di controllo dell'intera supply chain con controllo accessi e tracciamento del veicolo. Infatti attualmente il sistema in vigore prevede che per poter consegnare la merce nella ZTL del Centro Storico i veicoli abbiano tra le altre caratteristiche le due seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Tracciabilità del veicolo</li><li>2) Coefficiente di riempimento alla partenza di almeno il 70%.</li></ol> <p>Mentre per quanto riguarda il punto 1 si tratta di ampliare la diffusione del sistema a tutti i veicoli che trasportano merce al fine di raccogliere tramite la tracciabilità elementi essenziali per la pianificazione e gestione del traffico, per il punto 2 esistono oggettive difficoltà alla verifica del dato richiesto che può avvenire solo tramite la lettura a vista da parte della PM delle bolle di carico. Il progetto proposto si propone pertanto di sviluppare il sistema per quanto attiene la tracciabilità consentendo il convogliamento dei dati su un'unica piattaforma web che raccoglie, organizza e gestisce il</p> |
|--|---|

|  |   |
|--|---|
|  | <p>dato finale. Per la verifica del coefficiente di carico si propone di sviluppare attraverso una opportuna integrazione fra il sistema di accreditamento ed i palmari utilizzati in piattaforma per il picking delle merci e la verifica del riempimento ottimale del veicolo. L'intero sistema si appoggerà sulle infrastrutture Wi-fi presenti all'interno del centro città.</p> <p>Per il bacino di Genova il progetto Concerto si innesta all'interno di un processo virtuoso che l'Ente Locale ha in corso da diversi anni quale laboratorio – con rilevanza anche a livello nazionale – di misure e di tecnologie abilitanti per lo sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile. In particolare la creazione di un innovativo sistema per la gestione dei flussi di logistica urbana e portuale attraverso la metodologia dei crediti di mobilità. In particolare il progetto CIVITAS Caravel è la base per lo sviluppo di azioni specifiche che si innestano su infrastrutture esistenti (anche sviluppate a partire dal progetto Simone – Elisa 1) quali la realizzazione della piattaforma tecnologica per l'accreditamento dei veicoli merci e per la gestione del sistema dei crediti di mobilità, da applicare ad una consistente parte del territorio comunale; la specializzazione della piattaforma tecnologica per l'applicazione del sistema dei crediti di mobilità alla logistica portuale, lo sviluppo di servizi di infomobilità per le merci, distinti fra servizi diretti ad utenti evoluti (tecnici dell'Amministrazione ed esterni) e servizi diretti alla generalità dell'utenza, in completa integrazione con la piattaforma informativo-tecnologica già realizzata dal Comune di Genova e lo sviluppo di servizi a valore aggiunto dedicati al trasporto professionale di merci accreditato al sistema attraverso l'utilizzo di metodologie innovative (ad es. FCD) per l'acquisizione di dati di traffico relativi al trasporto merci.</p> <p>Il bacino di Firenze, mettendo a fattor comune le esperienze svolte in Wi Move (Elisa 1), intende sfruttare al meglio le proprie infrastrutture telematiche al fine di introdurre un sistema di accreditamento che, integrandosi al sistema telematico di controllo accessi alla ZTL già esistente, consenta di: a) regolamentare e gestire la consegna delle merci nel centro storico della città, ottimizzando l'utilizzo dei vettori e delle finestre orarie di accesso ed intervenendo altresì sui percorsi consentiti e sulla disposizione delle zone di sosta; b) migliorare, con criteri analoghi, la gestione dei flussi dei bus turistici nel centro abitato. Nello specifico le sinergie possibili sono sulle aree: creazione dell'infrastruttura tecnologica per la regolamentazione dei flussi merci e turistici nell'area della ZTL, avvio del sistema di accreditamento per l'accesso nel centro storico dei veicoli adibiti alla consegna delle merci e per l'accesso alla città degli autobus turistici, ottimizzazione dei percorsi, dei punti di sosta e dell'utilizzo delle fasce orarie per la gestione dei flussi merci e turistici, creazione e gestione mediante l'infrastruttura tecnologica di cui sopra di un sistema di regole condivise per la gestione degli accessi dei soggetti accreditati ed elaborazione della matrice OD del traffico merci e del traffico turistico nel centro storico.</p> <p>Il bacino di Parma potrà mettere a disposizione delle attività e dei servizi previsti in Concerto le infrastrutture e la rete di Wi-Max già sviluppata e posta in esercizio con il progetto Wi-Move (Elisa 1).</p> |
| <p><b>Metodologie di reingegnerizzazione dei processi adottate</b></p> | <p>Nell'implementazione del progetto, l'analisi e la progettazione dei processi rappresenta un'importante leva di cambiamento nella gestione e regolazione della mobilità pubblica e privata che consente significativi miglioramenti nelle misure e nelle performance critiche come il costo, la qualità, il servizio reso all'utenza e alle imprese.</p> <p>L'obiettivo è lo sviluppo, in seno all'organizzazione che sarà preposta al governo del sistema e/o presso i singoli enti aggregandi, di un nuovo modo</p>   |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>di agire, di percepire i problemi di mobilità e di risolverli, in definitiva, un nuovo <b>assetto culturale e strategico</b>. In particolare si prevedono cambiamenti significativi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• nella struttura organizzativa;</li><li>• nel lavoro individuale, dove i compiti e le mansioni vengono allargate ed arricchite e le persone vengono responsabilizzate, unendo compiti esecutivi e decisionali (empowerment);</li><li>• nella ridefinizione dei sistemi di gestione e di controllo;</li><li>• nelle tecnologie informatiche, dove le nuove potenzialità di integrazione, comunicazione e condivisione dell'informazione fornite dal sistema, rappresentano il driver di cambiamento di sostanziali <i>upgrading</i> di processi, di ruoli e strutture organizzative (settore/uffici preposti alla gestione dei trasporti e della mobilità in particolare).</li><li>• nelle attività di addestramento e formazione.</li></ul> <p>La metodologia di analisi e progettazione dei processi integrerà varie tipologie d'intervento, consentendo d'intervenire con gli strumenti più appropriati nelle varie casistiche e situazioni locali con un approccio modulare ed integrato.</p> <p>In particolare si farà ricorso ad approccio del tipo "Business Process Redesign" che ricercherà nuove forme organizzative (unità per processo invece che unità funzionali), con l'obiettivo di ridurre le necessità di coordinamento. Il cuore di questo approccio è in una fase analitica finalizzata a comprendere a fondo, prima di attuarvi modifiche, i processi esistenti e le principali differenze tra stato attuale e stato desiderato (Gap Analysis), utilizzando i diagrammi di flusso, le interviste al management e costituendo dei gruppi di lavoro sui processi.</p> <p>Il nuovo disegno dovrà raccordare la dimensione tecnologica, che è alla base della configurazione del processo, con le dimensioni organizzative e di gestione delle risorse</p> |
|--|---|