

# Enti Locali ancora una volta al centro (nel segmento automotive)

## Il rinnovo delle principali banche dati attinenti la viabilità stavolta è necessario

di Valerio Zunino



**Oggi sussistono due problematiche rilevanti nella gestione del patrimonio informativo a valenza territoriale, alla scala comunale così come a quella provinciale o sovraordinata. La prima gode di ottima salute, nonostante sia avvertita almeno fin dalla metà degli anni '90 da parte degli EELL e degli altri players che necessitano dati geografici per le loro attività o procedure correnti.**

**P**erchè la seconda questione è invece decisamente recente anzi nuova di zecca, e riguarda gli effetti di un Regolamento UE che a dispetto dell'annualità di approvazione (2019/2044), entrerà in vigore, e lo farà in forze, a partire dal prossimo 7 luglio. Si tratta di ISA (Intelligent Speed Assistant), innovazione facente parte di un pacchetto più ampio di regole inerenti il sostanziale controllo dell'attitudine alla guida, che interesserà fondamentalmente tutti, o almeno coloro tra noi che dispongano di un permesso di condurre (francesismo buono) che sia in corso di validità a partire da quella data.

È questo poichè è certamente vero che l'obbligo della dotazione ISA all'interno di ciascun autoveicolo di nuova immatricolazione coinvolge fin d'ora solo e soltanto i produttori, ma forse

ben presto risulterà anche ben più reale e tangibile il fatto che le conseguenze di ciò che ISA implica anetterà invece ciascun automobilista, per il tramite dei soggetti economici tradizionalmente investiti (!) del compito della pianificazione, manutenzione e riordino della segnaletica in questione, affinché possa divenire adatta a ricevere tali novità tecnologiche giocoforza basate proprio su di essa.

ISA agisce in particolare modo e, come vedremo tra poco in misura piuttosto spiccata, sulle informazioni derivanti dalla segnaletica dei limiti di velocità esposta su tutta la rete stradale di un qualsiasi Paese dell'Unione. E lo fa in due modi in un certo senso alternativi: in funzione del grado di efficacia della lettura del segnale su strada, realizzata in tempo reale da un mini sistema di videocamere sistemate all'interno del veicolo, nonché attraverso una banca dati geografica dei segnali medesimi, preventivamente rilevata e depositata fra i livelli informativi della navigazione, capace di sostituirsi alla prima modalità in caso di segnaletica illeggibile per le più svariate ragioni, manutentive, ambientali, ecc.

Ma che cosa c'entrano gli Enti Locali e le altre Istituzioni preposte? Beh, in parte si tratta di una questione manutentiva - lo abbiamo già accennato - ma c'è

molto di più. ISA, e quindi in sostanza tutte le auto di immminente nuova immatricolazione, emette un triplice o quadruplice avviso acustico per ogni superamento di ciascuno dei limiti di velocità riscontrati sul territorio in modalità live o da banca dati preinstallata. E questo in una prima fase, a seguito della quale si passerà direttamente al blocco automatico e parziale dell'effetto desiderato sul pedale dell'acceleratore.

E' chiaro che a questo punto è probabile che intorno alla fantasia di un certo numero di lettori sopraggiunga la curiosità di sapere in quale condizione di fruibilità effettiva versi la rete infrastrutturale della segnaletica dei limiti di velocità in Italia. Bene, ci ha pensato Quattroruote, almeno a Milano. In un'indagine che ha coinvolto il test su sei diversi veicoli dotati di ISA, guidati in zona tangenziale ovest ed un po' più a sud, in corrispondenza di tratti stradali misti. Cartelli contraddittori in rapida sequenza, storti, sbiaditi o posizionati con un orientamento non ortogonale alla direzione di marcia, mancata rimozione di un segnale da cantiere che è stato lasciato sul posto a lavori conclusi, segnaletica allestita in modo approssimativo o strumentale per scopi che poco hanno a che fare con la sicurezza. Sono queste alcune delle problematiche riscontrate, in un contesto viario talmente ricco di segnaletica e di prescrizioni, tale da totalizzare in una distanza complessiva di quasi 40 km, qualcosa come trentadue variazioni di velocità imposte, ovvero mediamente un cartello ogni 1.265 metri, con punte di tre prescrizioni diverse in un rettilineo nello spazio di 700 metri: rispettarle o assecondarne il rispetto con il supporto di ISA significa concentrarsi esclusi-

sivamente su quello, tralasciando una parte dell'attenzione necessaria alla guida stessa. E senza badare – per il momento - ai fattori più preoccupanti, attinenti la pericolosità per gli utenti e il traffico irrazionale e a scatti che ne deriva.

La segnaletica presente, allo stato attuale, non è né ordinata né sensata. Di conseguenza la riorganizzazione della rete inerente gli speed limits, il suo buon grado manutentivo e soprattutto la conseguente fluidità di una percorrenza stradale effettiva nell'ambito di una circolazione veicolare che all'improvviso si irrigidisce di un altro step evolutivo nel lungo percorso verso la guida autonoma di livello 5, diventa ora e alla prova dei fatti una necessità imperativa e impellente da soddisfare, comportando in tanti casi una nuova pianificazione e un parziale rifacimento della segnaletica stessa. ISA rappresenterà, a breve e tra le altre cose, un parametro incontestabile della qualità di una infrastruttura viaria stradale, almeno per quel che riguarda la sua percorribilità attraverso le prescrizioni dei limiti di velocità

che le verranno ri-assegnati, si presume con crescente attenzione in ogni suo singolo tratto da parte delle Autorità competenti. Ma che cosa sta facendo StudioSit SA in questo spazio? Sta aiutando le Amministrazioni a rivedere la segnaletica verticale in un'ottica (leggasi necessità ancor più che obbligo) di adeguamento effettivo della fluidità di guida in favore della collettività degli automobilisti, non tanto perchè piaccia agli Enti Locali migliorare le condizioni di attraversamento dei propri territori tramite viabilità ordinaria, quanto piuttosto al fine di evitare conseguenze ben più impattanti, anche al livello politico locale. Due limiti consecutivi e soltanto parzialmente giustificabili nelle rispettive prescrizioni di 110 e 40 km/h, posti su di una strada a distanza ravvicinata, possono risultare ininfluenti soltanto quando vengono ignorati. Se nel gioco entra una variabile che progressivamente autogestisce il traffico basandosi su tali prescrizioni, queste ultime devono essere normalizzate. Sarà anche solo uno dei tanti atteggiamenti invasivi dei dati



sulle nostre vite, ma osserviamolo con positività, ci sono le condizioni per farlo. Oltre a non esistere altra scelta.

StudioSit SA Sta percorrendo tutte le strade italiane, sta desumendo tramite Artificial Intelligence tutte le prescrizioni di limite di velocità esistenti, attribuendo loro le rispettive coordinate geografiche e conseguentemente costruendo la mappatura dei limiti di velocità d'Italia.

La seconda questione, altrettanto pienamente coinvolta dalla rivoluzione geo-automotive in corso, è quella che riguarda un'altra necessità di normalizzazione, la cui onda lunga non smette di alimentarsi. Gli indirizzi, nella loro componente più preziosa (un toponimo, un numero civico e una posizione geografica), stanno attraversando una fase di bonifica lenta e inesorabile, caratterizzata dagli elementi completezza, aggiorn-

namento e accuratezza e mossa dal fattore domanda, finalmente protagonista in misura significativa e insistente.

Non solo l'importanza del livello informativo dei numeri civici georiferiti non accenna a diminuire, sembra piuttosto che questo aumento non lo si sappia battezzare in un modo o nell'altro; sappiamo che sussiste e che contribuisce ad arricchire un mercato dei dati geografici che per quanto riguarda quegli strati informativi diciamo così, di ampia diffusione, riporta annualmente livelli di pricing incredibilmente stabili, almeno in un Paese come il nostro, dove è difficile ottenere.opendata qualificati, sistematicamente aggiornati e di alta qualità in materia di geoinformazione a grande e grandissima scala. I circa 24 milioni reali ed univoci di cui si compone la banca dati georiferita nazionale aggiornata dei numeri civici rilevati e di proprietà StudioSit SA (con l'eccezione di un 13% di territori comunali resi disponibili in.opendata di elevato standard e precisione geometrica), rappresenta oggi il dato geografico di riferimento per tutti gli Enti Locali italiani, per le multiutilities e per gli altri soggetti pubblici e privati in qualche modo interessati alla gestione, alla pianificazione o alla segmentazione investitoria di territori abbastanza ampi sui quali poter realizzare le proprie analisi geolocalizzative necessarie alle varie attività produttive e di servizio.

Nel caso degli Enti Locali (comuni e province in particolare) e delle Aziende si servizi pubblici, disporre di questa banca dati consente di poter padroneggiare al contempo la fiscalità locale, la gestione delle utenze e delle bollettazioni, gli interventi manutentivi, la pianificazione stra-

tegica e ottimale dei servizi di raccolta rifiuti e la distribuzione di risorse al cittadino (verde pubblico, piste ciclabili, etc...). Ma per gli stessi soggetti, significa altresì cogliere l'occasione per riordinare la toponomastica stessa, cosa da non sottovalutare mai. Anche in ragione della progressiva automazione della guida automobilistica, che come si scriveva poc'anzi, è processo che non farà sconti sulle nostre strade.

Come abbiamo già avuto modo di approfondire in altri contributi su questa e altre riviste di settore, l'Italia è un Paese difficile da rappresentare esaurientemente sul piano cartografico quantitativo (GIS) a grande scala, in particolare dove il segmento informativo di interesse sia quello toponomastico e stradale, e ciò a causa di elementi facenti riferimento alla morfologia, alla presenza di una povertà sociale diffusa in aree svantaggiate e di un numero di centri storici che per bellezza incomparabile purtroppo non godono (diremo anche per fortuna) di altrettanta facilità di percorrenza stradale e a volte persino pedonale. Ve ne sono altre, ma queste sono alcune delle motivazioni per le quali i prezzi dei numeri civici georiferiti, quelli integrali naturalmente, non accennano a diminuire. Naturalmente sono stati invece e comunque premiati quei Paesi che in passato avevano provveduto a investire sulle attività di rilevamento rivelatesi magari anche un po' più agevoli che non da noi, e che ora stanno raccogliendo i risultati, essendosi i rispettivi governi prefigurati e premurati di una politica di aggiornamento dei dati condivisa tra i diversi soggetti aventi le diverse responsabilità sul territorio.

Durante l'anno in corso, ma



fin da tempi non sospetti, StudioSIt SA ha potuto definire un modello di archiviazione e di aggiornamento dati, che i propri clienti internazionali hanno definito il migliore del sud Europa; questo modello non dimentica l'adeguamento alla direttiva ANNCSSU diramata da ISTAT, ma anche in quest'ottica pone l'accento sul fatto che nel passato, i numeri civici del nostro Paese erano stati mappati senza affrontare e superare le difficoltà che abbiamo appena accennate. Fino a qualche anno fa gli stessi grandi player disponevano di banche dati incomplete ancorchè magari interessanti con riferimento ai numeri civici; negli scorsi decenni questi operatori hanno fatto il mercato, realizzando un'offerta che è stata recepita da una domanda ancora incerta e tuttavia attratta da soluzioni game changer, come potevano ad esempio essere quelle fondate sull'utilizzo dei primi navigatori per auto. D'altra parte è un classico, l'offerta genera la domanda e lo fa spesso attraverso intuizioni.

Ma con il passare del tempo, e complice proprio il fatto che questo livello informativo sembra non conoscere crisi, ebbene sul reiterato utilizzo dei dati geografici toponomastici e dei numeri civici, proprio su di esso, è cresciuta la consapevolezza da parte degli utilizzatori più attenti, soprattutto da parte di quelli che appartengono a un segmento di mercato in cui la posizione precisa di un indirizzo è maledettamente importante e decisiva, insieme alla sua disponibilità diffusa e completa su di un territorio; insomma la domanda più evoluta ha manifestato e tuttora sta esprimendo un disagio nella disponibilità di livelli informativi a carattere geografico inadeguati alle esigenze



che le erano state prospettate. Naturalmente ci sono ambiti produttivi che per vocazione professionale non ricevono dalle proprie esperienze professionali un input, una spinta, verso la manifestazione di una domanda più strutturata. Mentre sul fronte degli investimenti e della gestione immobiliare, della fiscalità locale e centrale, delle multiutilities a tutti i livelli ovvero dei servizi pubblici a rete sopra e sotto la superficie, la posizione (geografica) contributiva dei soggetti di imposta e degli utilizzatori sta diventando informazione decisiva, fondamentale.

Di fronte a una banca dati come questa, non è fuori luogo, infine, tracciare un breve cenno tecnologico legato alla sua acquisizione ottimale: le modalità di rilevamento più efficaci e al contempo cost-effective sono più o meno le stesse di trent'anni fa e non sembra proprio che al momento ve ne possano essere di più convenienti e adeguate. Da un aereo non si legge

un civico; una ripresa obliqua da drone può fare al caso ma risulta impraticabile su vasta scala. Persino la copertura da rilevamento terrestre può risultare difficoltosa. E sicuramente non è decisiva. Spesso occorre muoversi a piedi, talora per lunghi tratti.

#### PAROLE CHIAVE

LIMITI DI VELOCITÀ; GEOLOCATION; AUTOMOTIVE; ENTI LOCALI; ARTIFICIAL INTELLIGENCE; VIABILITÀ; PATRIMONIO INFORMATIVO; ISA; NUMERAZIONE CIVICA; PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

#### ABSTRACT

The recent Union legislation, in the direction of level 3 and 4 autonomous driving, obliges car manufacturers and consequently motorists, respectively, to equip and use, among other innovations, ISA (Intelligent Speed Assistant), which in one step following the first, it will inhibit the use of the accelerator pedal whenever the speed limit is exceeded. The geographical and prescriptive arrangement of speed limit signs in Italy is inadequate. The consequences and solutions.

#### AUTORE

VALERIO ZUNINO  
VALERIO.ZUNINO@STUDIOSIT.CH  
STUDIOSIT SA CEO & FOUNDER  
GIÀ DOCENTE IUAV VENEZIA E UNIGE