Tlc e innovazione, come prevenire incidenti su strade e sui binari

Il ruolo fondamentale, di substrato tecnologico e precondizione necessaria della connettività in fibra e 5G per lo sviluppo di nuove applicazioni digitali. Questo il tema del panel *"La connettività come elemento abilitante le applicazioni"* che si è tenuto oggi nella seconda giornata dell'evento "***Shaping Horizons in Future Telecommunications***", in corso a Roma dal 19 al 21 gennaio 2026, organizzato dal **programma RESTART**, il Partenariato esteso sulle telecomunicazioni del futuro finanziato dal Ministero dell'Università e della Ricerca nell'ambito del PNRR, **Nicola Blefari Melazzi**, Presidente della Fondazione RESTART, parlando del programma, ha ricordato che questo oggi coinvolge 135 partner e ha quindi assunto un significato strategico per la ricerca e l'innovazione nel nostro Paese.

Al panel hanno preso parte **Laura Di Raimondo**, Direttore Generale di Asstel; **Mauro Giancaspro**, Direttore Technology, Innovation & Digital Spoke di ANAS; **Domenico Giancola**, Responsabile Program Management Tecnologie, Direzione Tecnica RFI; **Mario Nobile**, Direttore Generale di AGID.

Di Raimondo (Asstel): "Il 2026 deve essere l'anno della svolta per le Tlc"

"Il 2026 deve rappresentare l'anno di svolta per il settore delle telecomunicazioni in Italia. Le Tlc sono l'abilitatore

digitale del Paese e senza una loro piena sostenibilità industriale ed economica non è possibile garantire crescita, competitività e innovazione per il futuro digitale del Paese”. Lo ha detto **Laura Di Raimondo**, direttore generale di **Asstel**, nel suo intervento.

“Oggi le telecomunicazioni vivono una delle fasi più delicate della loro storia, davanti alla crescita impetuosa del traffico e dell’economia digitale. E in ultimo l’arrivo dirompente dell’IA, si contrappone, da oltre quattordici anni, una ***compressione dei ricavi ridotti di oltre un terzo, mentre il traffico sulle reti fisse e mobili è cresciuto in modo esponenziale****. Un paradosso che rischia di indebolire proprio il motore della digitalizzazione del Paese”.*

Un passaggio centrale ha riguardato il rinnovo del Contratto nazionale delle Tlc, che adotta un approccio di sistema e definisce una prospettiva strutturata di sviluppo futuro. *“È un segnale importante di maturità e responsabilità del settore, che sceglie di governare il cambiamento con una visione condivisa e di lungo periodo”*, ha evidenziato Di Raimondo.

Tra i punti chiave individuati da Asstel: stesse regole per tutti, per attrarre gli investimenti servono regole eque, chiare, moderne in Italia e in Europa; investimenti sostenibili che garantiscano un adeguato ritorno economico alle imprese, la crescita passa dallo sviluppo di infrastrutture digitali, veloci, diffuse, sicure in tutto il Paese; allocazione non onerosa delle frequenze; energia a costi competitivi, regole e incentivi che considerino la Filiera alla pari con gli altri settori considerati energivori; la realizzazione di una visione industriale per i call center e il contrasto al dumping contrattuale; puntare sulle persone per crescere, formazione permanente focalizzata sulle competenze a prova di futuro e politiche per il lavoro moderne.

Le speranze di rilancio guardano al Digital Network Act, strumento molto atteso dal comparto. ***"Il DNA va nella giusta direzione perché riconosce che la competitività digitale europea passa dalle reti, dagli investimenti e da una visione coerente ed equa della catena del valore di Internet****. Funzionerà se saprà spostare il baricentro su semplificazione e investimenti sostenibili; rischierà invece di accentuare le criticità se estenderà in modo disordinato l'ambito regolato senza affrontare il tema strategico del riequilibrio del valore"*, ha concluso Di Raimondo ricordando la necessità di una regolazione di livello europeo per il mercato digitale.

Giancaspro (ANAS): "TLC fondamentali per il progetto Smart Roads"

Sul fronte delle applicazioni, il progetto Smart Roads di ANAS viene illustrato da **Mauro Giancaspro**, Direttore Technology, Innovation & Digital Spoke di ANAS: *"Il progetto Smart Roads di ANAS è a tutti gli effetti un progetto di telecomunicazioni* – ha detto Giancaspro – *L'obiettivo è innalzare il livello di sicurezza stradale"* tramite l'utilizzo di tecnologie e sensori collocati sulla sede stradale, ma anche a bordo strada, nelle gallerie e in ottica di manutenzione predittiva su ponti e cavalcavia stradali e autostradali.

La prima sperimentazione del progetto Smart Roads è stata realizzata a Cortina, su un tratto di 71 km di strada. Inoltre, la fase di sperimentazione riguarda anche 40 km di strada sul GRA e un tratto di strada sulla Roma-Fiumicino.

"Siamo in fase di sperimentazione avanzata – aggiunge Giancaspro – *alcuni servizi ITS (Intelligent Transportation Systems) sono già attivi (misurazione della temperatura dell'asfalto, pali intelligenti, segnalazione di auto contro mano e di ingombri sulla sede stradale, cantieri programmati).*

Ma serve ancora la validazione operativa e la certificazione finale per chiudere la sperimentazione perché dal punto di vista dell'interoperabilità con gli autoveicoli deve ancora arrivare la bollinatura finale".

Un altro tema importante è la necessità di saldare l'interoperabilità fra operatori Tlc e car maker. Infine, ANAS ha sviluppato anche una app, destinata ai possessori di auto meno avanzate tecnologicamente ante euro 4, che sono ancora il 30% del parco veicoli nazionale di 40 milioni di veicoli totali. *"La app supplisce alla mancanza di comunicazione con il veicolo* – dice Giancaspro – *è destinata alle auto di vecchia generazione, tenuto conto che già con il 4G e il 5G siamo in grado di migliorare la sicurezza stradale".*

Nobile (AGID): "Serve un veicolo dedicato per lo sviluppo delle Smart Roads"

Ogni anno in Italia muoiono 3mila persone sulle strade ed è per questo che la rapida introduzione di sistemi digitali di prevenzione e controllo del traffico e della manutenzione stradale sono questioni centrali. Creare nuovi servizi digitali, basati sulle smart roads, è il prossimo step per rendere concretamente operativo il sistema. Uscire dalla fase di sperimentazione è la condizione necessaria, ma non semplice, per arrivare all'implementazione di nuovi servizi per la sicurezza stradale basati sulla connettività su strada. In questa direzione va la proposta di **Mario Nobile**, Direttore dell'AGID ma padre del progetto smart roads ai tempi in cui si trovava il MIT nel 2017 e 2018. *"In Italia ci sono 840mila chilometri di strade, ANAS ne gestisce una minima parte, il resto è suddiviso fra una miriade di gestori più piccoli* – ricorda Nobile – *che sono frenati da diversi vincoli per l'adozione dei nuovi servizi digitali".*

Che fare per semplificare il processo di adozione dei nuovi servizi? *“Si potrebbe pensare ad in veicolo dedicato, un soggetto pubblico-privato che funga da service per Comuni, Province, ANAS, Autostrade per l’Italia e tutti gli altri soggetti interessati. Serve un lavoro di squadra per evitare che le smart roads si sviluppino a macchia di leopardo”.*

C’è poi il tema delle regole, che in certi casi rischiano di trasformarsi in un boomerang. *“Per salvare una vita umana non posso scontrarmi con il Data Protection Officer per i dati di chi ha fatto un incidente* – dice Nobile – *se le regole complicano le cose non va bene. Noi dobbiamo alleggerire il quadro normativo, un soggetto come ANAS non può avere problemi di GDPR, AI Act, DMA o Digital Omnibus”.*

Giancola (RFI), “Tlc parte integrante della rete ferroviaria che è un’infrastruttura critica”

Le ferrovie italiane hanno adottato, tra le prime in Europa, l’**European Rail Traffic Management System/European Train Control System (ERTMS/ETCS)** di livello 2 sulle nuove linee della rete ad Alta Velocità/Alta Capacità. Il sistema – basato su standard europeo – permette ai treni dei diversi paesi di circolare senza soluzione di continuità su tutte le linee europee che ne sono dotate ed è capace di garantire la circolazione in sicurezza dei treni con l’adozione di funzionalità e tecnologie all’avanguardia.

Al 30 giugno 2025 sono attrezzati con ERTMS **1.063 km** di linee alta velocità senza sovrapposizione con sistemi di segnalamento nazionale ed in assenza di segnali luminosi laterali. *“Si tratta di un sistema di controllo sicurezza per il segnalamento ferroviario, ma è importante non soltanto per l’impiantistica e per la circolazione dei treni* – ha detto **Domenico Giancola**, Responsabile Program Management Tecnologie,

Direzione Tecnica RFI – *ad oggi abbiamo più di mille chilometri con ERMTS e GSMR che consentono lo spostamento e la transizione di messaggi verso l'infrastruttura e viceversa per la localizzazione dei treni, con uno scambio in real time di informazioni".*

Il GSMR sta per lasciare il posto al 5G ferroviario, e in questo contesto *"Le Tlc sono un sottosistema integrante della rete ferroviaria, che è un'infrastruttura critica* – ha detto Giancola – *la manutenzione può essere predittiva quando riesce a prevenire quella programmata e quella da guasto. La manutenzione predittiva implica l'analisi di un numero importante di informazioni ed è il prossimo gradino".*

Leggi le altre notizie sull'home page di Key4biz

https://www.key4biz.it/tlc-e-innovazione-come-prevenire-incidenti-su-strade-e-sui-binari/562322/