



HI-TECH

edisonweb

Digitale Sotto,
il rendering di una
pensilina del Microbus

Trasporti 2.0 Il progetto di un sistema di servizio flessibile

In bus come in taxi Tour dell'Etna Valley

È bastato pubblicare una pagina in inglese su **LinkedIn** perché nel giro di una settimana enti di ricerca e municipalità europee, da Glasgow a Salonicco, da Plodiv a Coventry, dal distretto di Lille all'ente dei trasporti della Croazia contattassero la softwarehouse catanese **EdisonWeb** (nessun rapporto con il gruppo **Edison**). Si è fatto avanti anche il Fzi Research center for information technology di Karlsruhe (Germania), perché vuole internazionalizzare il distretto della mobilità sostenibile del Baden Württemberg e cerca partner tecnologici. Oggetto di tanto interesse? Un progetto di mobilità made in Etna Valley battezzato Microbus, via di mezzo tra autobus e taxi, pensato per il programma di ricerca e innovazione Horizon 2020 promosso dalla Ue, con 78 miliardi di euro da assegnare nei prossimi sette anni. «Parleremo con le autorità locali di queste città», osserva **Riccardo D'Angelo**, ceo e fondatore di EdisonWeb. «Evidentemente LinkedIn è il canale migliore, visto che abbiamo mandato e-mail, moduli di contatto sulle pagine istituzionali, post su **Facebook** e **Twitter** a sindaci e assessori

di tutte le province italiane senza ricevere risposta. Strano, perché avevamo anche evidenziato i generosi finanziamenti, che uniti agli introiti operativi, rendono il progetto profittevole da subito». Microbus avrà percorsi fissi ma, grazie al software e al minor numero di persone trasportate (al massimo cinque passeggeri), offrirà una maggiore velocità rispetto a un normale mezzo pubblico. Inoltre, vanterà anche una capillare copertura urbana, grazie a fermate intermedie tra quelle fisse della rete cittadina. «La flotta sarà costituita da veicoli a bassissime emissioni, a metano e

Gpl nella prima fase, elettriche nella seconda, con un ottimale rapporto superficie occupata-abitabilità interna, diametro di sterzata contenuto, porte scorrevoli su entrambi i lati», spiega D'Angelo. Dotati di software standard di diagnostica, i mezzi saranno connessi a un sistema satellitare di geolocalizzazione per tracciare in tempo reale la posizione. Attraverso l'elaborazione di queste informazioni, correlata ai dati forniti dagli opendata (come i semafori della rete urbana o i modelli di traffico previsto a disposizione dell'amministrazione), sarà possibile pianificare una dislocazione ottimale dei Microbus in base agli orari e alla presenza di cantieri, incidenti, manifestazioni sportive, concerti, mercati. Le pensiline degli autobus saranno dotate di un display di **digital signage**, che proietta la posizione, i tempi d'attesa

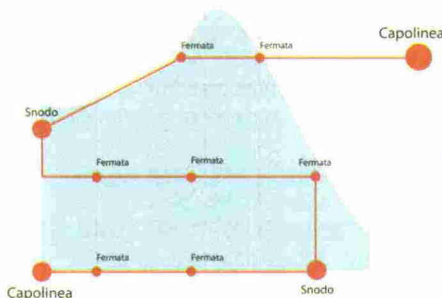
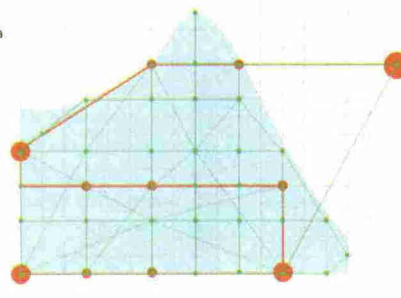
previsti e i posti liberi sui mezzi in transito, informazioni disponibili su un'app per smartphone.

«C'è già un esempio di successo implementato a Stoccarda e Berlino con l'app Moovel, che permette all'utente di scegliere il percorso ottimale secondo i

tempi e i costi, mostrando possibili alternative di percorsi e mezzi per spostarsi in città», continua il ceo, che prevede nelle fermate anche dei totem come hotspot wi-fi per fornire la connessione internet agli utenti del servizio. Oltre alle informazioni sul servizio di trasporto o istituzionali, i display pubblici possono essere utilizzati come canale pubblicitario, ossia come fonte di ricavo aggiuntiva. «Per realizzare il progetto non occorre neppure investire su infrastruttura informatica. Il cloud rende accessibile il servizio: conta di più lo sviluppo di un sistema interoperabile e aperto perché il modello sia replicabile».

Monica Battistoni

Piccoli mezzi per cinque passeggeri percorrono un itinerario fisso con fermate ravvicinate. Un viaggio da monitorare via cloud, grazie a una nuova app

**LA LINEA TRADIZIONALE...****...E LA VERSIONE SMART**

Digital signage Comunicazione di prossimità sul punto vendita o in spazi pubblici aperti: segnaletica digitale, videoposter o e-cartellonistica