

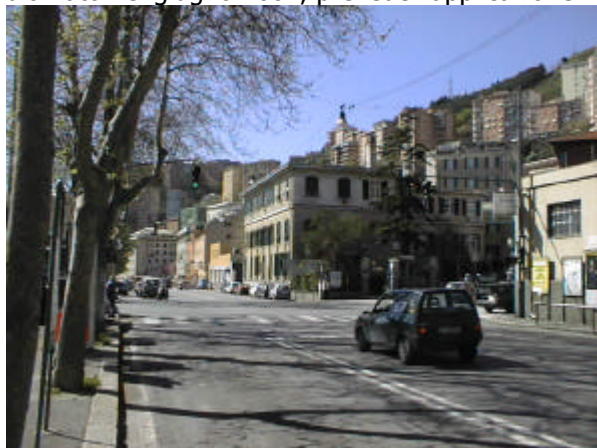
## **PRISCILLA** **(BUS PRIORITY STRATEGIES AND IMPACT SCENARIOS** **DEVELOPED ON A LARGE URBAN AREA)**

**News n° 2 Agosto 2001**

### *Cos'è PRISCILLA?*

Priscilla è un progetto del Programma Società dell'Informazione (IST) della Commissione Europea facente parte del Quinto Programma Quadro di Ricerca.

Il progetto, iniziato nel novembre 2000 sarà ultimato nel giugno 2002, prevede l'applicazione



di sistemi di preferenziamento semaforico per i mezzi pubblici su ampia scala: tali sistemi erano peraltro già stati sviluppati in precedenti progetti europei, ma in modo circoscritto. Il progetto vede coinvolte le città di Genova (Italia), Southampton (UK), Tolosa (Francia), e l'Associazione delle Aziende di Trasporto Pubblico della Romania: nelle tre città il progetto prevede anche un'estesa fase di misure atte a valutare gli impatti del sistema di preferenziamento in termini di velocità e regolarità dei bus.

Il progetto è iniziato con una relazione sullo Stato dell'Arte riguardo alla Bus Priority, con particolare riferimento ai sistemi, le strategie e i fattori che hanno inciso sul successo del preferenziamento semaforico.

La relazione offre una panoramica delle politiche e delle strategie nazionali ed europee e uno studio di 25 casi specifici in tutto il mondo.

### *Punti essenziali tratti dal documento dei sistemi di priorità semaforica:*

- 1) La necessità di sostenere il trasporto pubblico e di garantire ai cittadini una mobilità efficiente e sicura nelle città di tutto il mondo è riconosciuta da tutti. Si può garantire la bus priority in modi diversi, attraverso corsie preferenziali, grazie al traffic management ed al preferenziamento semaforico. Gli strumenti appena elencati hanno una loro specificità, di conseguenza una diversa combinazione delle misure può rivelarsi particolarmente efficace.
- 2) Un'ampia gamma di sistemi di priorità per il TP sono usati in molte città del mondo. I più recenti sistemi consentono la gestione delle flotte in tempo reale, con informazioni ai passeggeri alle fermate degli autobus, garantendo il preferenziamento semaforico in funzione delle esigenze di servizio, con lo scopo di migliorarne la regolarità e la puntualità.
- 3) C'è una chiara tendenza all'aumento dell'uso della tecnologia GPS (Global Positioning System) per la localizzazione dei bus. La tecnologia GPS permette di abbattere i costi operativi e rappresenta una soluzione flessibile per la localizzazione del bus. Molte città sono già dotate di un particolare sistema di controllo del traffico (UTC); e la bus priority deve poi essere integrata ad esso nel modo più consona.
- 4) Da una serie di indagini a livello mondiale, è emerso che il preferenziamento semaforico può offrire benefici operativi ed economici quando le condizioni sono favorevoli. Tuttavia, dalla stessa indagine è emerso che si sono verificati alcuni casi in cui i risultati non sono stati particolarmente efficaci.
- 5) La relazione ha indicato che l'Europa sta aprendo la strada a misure integrate di

preferenziamento semaforico, ed i sistemi sviluppati e valutati in PRISCILLA sono all'avanguardia tra quelli disponibili. Dalla relazione emerge che la maggior parte delle città sta estendendo i sistemi di bus priority, passando da azioni gestite a livello locale, ad interventi controllati dal Centro di Controllo del Traffico. E' evidente che i diversi modelli istituzionali e operativi, applicati alle varie città, possono influenzare in maniera significativa i risultati per la bus priority.

- 6) Dal documento discendono le seguenti implicazioni per le prove da realizzarsi in PRISCILLA. Il modello di simulazione sviluppato a Southampton è visto come un aiuto importante per la fase che precede le prove. Si è resa necessaria una relazione più dettagliata delle caratteristiche del modello e delle opzioni ad esso correlate affinché gli scopi e gli obiettivi della fase di verifica possano essere raggiunti. Le valutazioni basate sulle prove possono talvolta essere limitate nell'analisi degli impatti e nel loro significato statistico.

#### **Fase successiva**

Basato sui sistemi di localizzazione dei bus esistenti a Genova, Tolosa e Southampton, il progetto esaminerà come le strategie di priorità semaforica avanzate, già installate sui singoli impianti ed in piccole aree possono essere introdotte per ottimizzare le operazioni sull'intera rete.

I risultati del sistema e la valutazione delle strategie saranno analizzati nel contesto della valutazione degli impatti, incluso il ruolo del modello di simulazione, e le prove sul campo. Il modello di simulazione sarà particolarmente importante, infatti le varie strategie saranno sviluppate senza intralcio alla circolazione.

Il progetto si concluderà con la creazione di un manuale di Best Practice, che costituirà la chiave ed il fondamento per la disseminazione e l'applicazione di tali sistemi in Europa.

#### **Consorzio PRISCILLA:**

AMT Genova, Italia (Coordinator)  
Elsag Italia  
Southampton City Council-UK  
Southampton University (TRG) - UK  
Hampshire County Council - UK  
Siemens Traffic Controls Ltd - UK  
Romanian Union of Public Transport - URTP  
Mairie de Toulouse - Francia  
SEMVAT Francia  
SMTC Francia  
Cete de Sud-Ouest/ZELT Francia

#### **Contatto :**

Coordinatore del progetto PRISCILLA  
Alexio Picco  
Azienda Mobilità e Trasporti  
Via Montaldo, 2  
16137 Genova

Tel: + 39010 5582289  
Fax: +39 010 8393119  
Email: [alexio.picco@amt.genova.it](mailto:alexio.picco@amt.genova.it)  
Website: <http://www.amt.genova.it>

**PRISCILLA WEB SITE:**

**[Http: //www.trg.soton.ac.uk/Priscilla/](http://www.trg.soton.ac.uk/Priscilla/)**