

Un nuovo sistema di automazione per risolvere un vecchio problema

L'Elsag (gruppo Iri-Finmeccanica), con il proprio impegno, fornisce ai problemi della Pubblica Amministrazione una soluzione tra le più moderne e qualificate

L'automazione di servizi nella Pubblica Amministrazione, comporta la risoluzione di problematiche che emergono a livello di "grande scala", mentre sono ridotte o assenti a livelli inferiori per dimensioni e complessità. Le capacità ingegneristiche richieste, molto specializzate in funzione dell'applicazione, non sono generalmente disponibili presso i fornitori di soluzioni hardware e software commerciali.

Molto spesso interventi di automazione, più rispondenti al vincolo di applicare soluzioni e prodotti commerciali che alle reali esigenze dei servizi, non hanno corrisposto alle attese. Soprattutto nel caso degli interventi di larga scala, una corretta automazione - oltre ad essere il mezzo per aumentare l'efficienza di procedure manuali spesso giunte ad obsolescenza - deve costituire l'elemento ordinatore atto a consolidare una organizzazione di servizi più efficiente e controllabile.

Condizione essenziale quindi - e spesso critica - per il successo dell'automazione è la sua corretta integrazione nella organizzazione dei servizi.

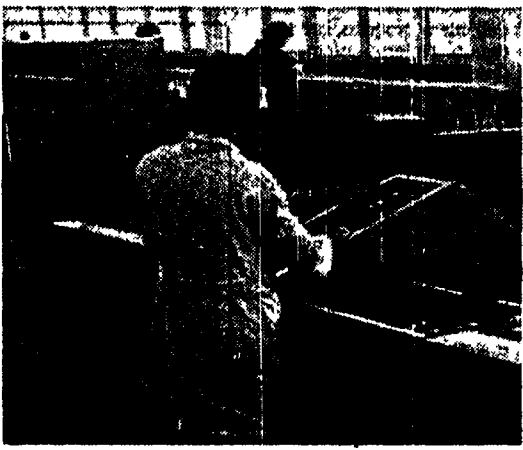
Due esempi significativi di servizio delle capacità sistemiche dell'Elsag azienda del gruppo Iri-Finmeccanica, sono oggi il sistema nazionale di po-

sta elettronica, che costituisce un'interfaccia tra i servizi postali tradizionali e le nuove forme di generazione della corrispondenza su calcolatore ed il sistema informativo e di governo per il servizio sanitario nazionale.

Nell'automazione dei servizi la quantità dei sistemi interconnessi può andare dall'ordine delle centinaia (sistema informativo della sanità, sistemi interni della posta elettronica) all'ordine delle migliaia (terminali di utente del sistema informativo della sanità, sistemi di tracking e tracking delle corrispondenze) e anche delle decine di migliaia (potenzialità del numero di sistemi di utente interoperanti con il sistema di posta elettronica). Le quantità di informazione scambiata sulle infrastrutture di telecomunicazione può essere all'ordine del traffico dei più grandi CBS (Computer Based Message System) oggi esistenti, è questo il caso, ad esempio, del sistema di tracking e tracking.

Alle attività di ingegneria e di sviluppo seguono le attività di installazione, avviamento e messa a punto, addestramento di operatori e utenti, assistenza all'avviamento del servizio automatizzato.

Queste forme di supporto al cliente sono indispensabili nel caso di sistemi complessi di



grandi dimensioni, da fornire evidentemente «chiavi in mano».

Il settore esegue per le Amministrazioni Postali (in particolare Italia, Spagna, Francia, U.S.A., Canada) studi tecnico-operativi per il dimensionamento degli impianti in funzione del traffico postale e della rete dei trasporti.

Le macchine ed i sistemi prodotti coprono tutta la gamma delle varie esigenze operative e delle fasi di lavorazione quali:

- selezione dei formati ed obliterazione delle corrispondenze (la cosiddetta «preparazione del corriere»);

- codifica automatica e semi-automatica - anche mediante riconoscimento voce - delle corrispondenze e degli altri oggetti postali;

- smistamento automatico delle corrispondenze e degli

altri oggetti;

- formazione dei dispacci postali (costituiti da mazzette di lettere ed altri oggetti);
- controllo computerizzato di impianti integrati.

Il SARI ad esempio (Sistema Automatico Riconoscimento Indirizzo), sviluppato inizialmente per l'automazione postale italiana, è stato successivamente acquisito all'estero in oltre 150 esemplari (di cui l'80% negli U.S.A.).

Negli ultimi dieci anni, il settore ha realizzato e messo in funzione in Italia e all'estero oltre 30 centri meccanizzati primari, e oltre 60 centri meccanizzati secondari.

I più recenti studi ed attività del settore comprendono:

- la progettazione e realizzazione in Italia del servizio pubblico di Posta Elettronica PT POSTEL, gestito dalla Amministrazione delle Poste e Telecomunicazioni. Il sistema,

fornito dalla Elsag, è costituito da un centro di gestione a Roma, accessibile via telecomunicazione da tutta l'utenza nazionale, che genera corrispondenza su sistemi di elaborazione, da tre centri di stampa e imbustamento di elevatissima potenzialità e da dieci centri di potenzialità minore distribuiti sul territorio nazionale.

- la progettazione e realizzazione di un sistema di tracking (inseguimento) e tracing (rintracciamento) delle spedizioni descritte. Questo sistema permette di inseguire il movimento di corrispondenze raccomandate e assicurate, attraverso le varie responsabilità del gestore postale (uffici di accettazione, trasporti, uffici di movimento, uffici di distribuzione) incontrate dall'invio nel suo iter dalla accettazione al recapito. Il sistema è costituito da un insieme integrato di stazioni di rilevamento del passaggio degli invii (mediante lettura ottica di un codice a barre apposto sugli invii stessi) ed è basato su un'architettura di elaborazione e basi dati distribuita a livello nazionale. Risponde alle interrogazioni dell'utenza sullo stato degli invii (recapito, eventualmente cause di mancato recapito) e segnala internamente prestazioni/anomalie circoscritte per area di responsabilità e controllo;

- l'impiego in Italia e all'estero del Sistema SPD - Sistema Formazione Dispacci recentemente venduto anche al Canada - per lo smistamento di oggetti voluminosi, anche per applicazioni non postali;

- l'impiego dei sistemi di supervisione e controllo di im-

pianti di movimentazione oggetti nel campo dei mercati agroalimentari e in campo aeroportuale (aeroporto di Fiumicino).

Nel settore dei sistemi di riconoscimento e trattamento immagini il multilaboratore EMMA, realizzato dalla Elsag, disponibile oggi anche in una nuova versione ad elevatissima potenza di calcolo (EMMA2), è il calcolatore sul quale si basano i sistemi Elsag di riconoscimento e trattamento di immagini in tempo reale.

Le applicazioni nel campo dell'informatica avanzata trattate attualmente dai sistemi Elsag sono:

- Lettura automatica dei moduli. Progettato a seguito di accurati sviluppi e sperimentazioni sul campo, il sistema SLAM consente di automatizzare, mediante la lettura ottica, la funzione di introduzione dei dati in un centro di elaborazione. La sua adozione permette di archiviare elettronicamente, oltre ai dati letti, anche le immagini dei documenti. Lo SLAM è integrabile in sistemi distribuiti di acquisizione, elaborazione e gestione delle informazioni.

- Trattamento immagini. Sviluppato per elaborazioni veloci e complesse, il sistema di tele-rilevamento permette il trattamento dei dati trasmessi a terra dai sensori montati sui satelliti.

Questo è l'impegno della Elsag, nel campo dell'automazione dei servizi, impegno sempre orientato alla ricerca di soluzioni globali che investano la totalità delle problematiche della Pubblica Amministrazione.



Il futuro nei trasporti si chiama Metrogenova

Metrogenova, è la prima metropolitana leggera italiana ed uno degli esempi più avanzati di tecnologia nel campo dei trasporti urbani su sede propria e con l'apertura al pubblico della sua prima tratta, il 13 giugno scorso, è diventata una realtà fondamentale per il trasporto di massa di Genova.

Metrogenova è nata nel dicembre del 1986 quando il progetto ottenuto tutte le necessarie approvazioni divenne operativo con l'apertura, da parte della concessionaria del Comune, Ansaldo Trasporti, del cantiere per la realizzazione della prima tratta funzionale la Brin-Di Negro.

Un momento particolarmente significativo anche per la volontà della Civica Amministrazione che faceva allora atto all'impegno su risorse finanziarie proprie.

La prima tratta ultimata ha superato tutte le complesse normative di sicurezza della Commissione di Agibilità ed oggi, entrata in funzione commerciale, ha dato un determinante contributo al trasporto urbano genovese nell'occasione dei Mondiali di calcio di Italia 90.

La prima tratta che sviluppa una lunghezza di 2600 metri, si compone di 2 stazioni di grande fascino stilistico progettate dall'Architetto Renzo Piano.

Metrogenova può trasportare una media di circa 24.000 passeggeri/ora con un sistema



automatizzato che può prevedere anche la marcia senza guida, e con velocità di percorrenza intorno ai tre minuti da una stazione alla successiva.

L'inaugurazione al pubblico di questa prima tratta della Rivarolo-Principe, ha visto l'apertura del cantiere della Principe-Cardinale e l'ulteriore avanzamento dei lavori della Di Negro-Principe.

La tratta Principe-Cardinale ha, infatti, nel mese di maggio ottenuto nuovi finanziamenti dalla legge sui mondiali usufruendo degli stanziamenti residui inutilizzati da altre città italiane.

Questi nuovi finanziamenti rendono concreto l'obiettivo di far arrivare Metrogenova sino a Cardinale entro il 1992 per lo svolgimento delle Celebrazioni colombiane del cinquecentenario che proprio in quella zona avranno il loro culmine con l'Expo Internazionale.

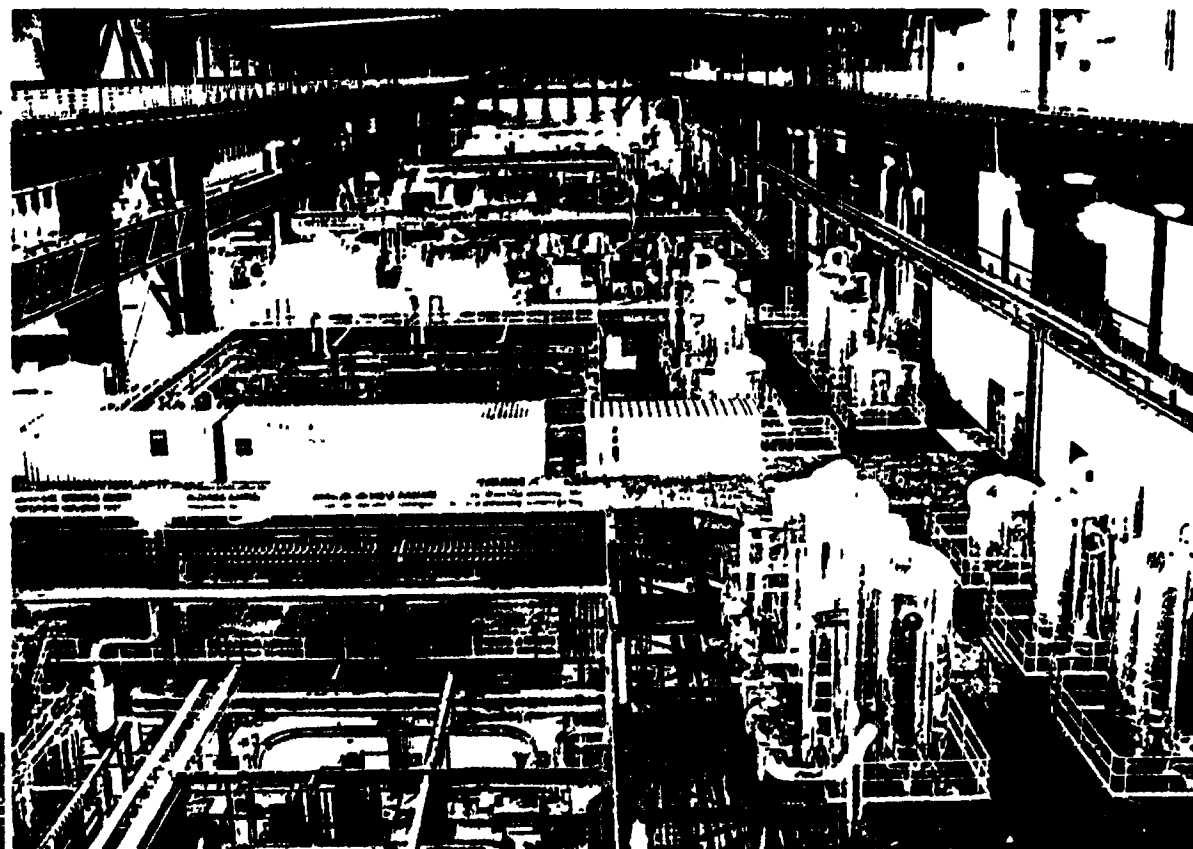
A quel momento Metrogenova potrà puntare verso Brignole e sarà a portata di mano il quadro di una nuova mobilità urbana con possibili sviluppi di tracciato sia in Val Bisagno che nel ponente cittadino.

La metropolitana genovese, la terza in Italia dopo Milano e Roma ha caratteristiche tecnologiche di progetto molto avanzate. Il sistema è fortemente automatizzato ed è in grado di fornire alla cittadinanza un servizio confortevole con alto livello di flessibilità, velocità commerciale di 30 km con spunti veloci sino a 70 km ed una potenzialità massima di trasporto pari a 24.000 persone all'ora per senso di marcia.

La prima tratta della lunghezza di 2,6 km collega, attraverso le stazioni di Brin e Di Negro, la Valpolcevera alla costa e comprende il Posto Centrale Operativo, la sottostazione elettrica, il deposito provvisorio e l'officina di manutenzione, quanto a dire tutti i servizi necessari a far funzionare la linea completa anche nelle sue future estensioni.

Metrogenova che si avvale anche, attraverso un sapiente riuso, di infrastrutture esistenti e votate all'abbandono è il risultato delle competenze di Ansaldo Trasporti, concessionaria dell'opera, società dell'Ansaldo (gruppo Iri-Finmeccanica), che si è avvalsa della funzionale ed elegante progettualità architettonica di Renzo Piano.

IL FUTURO COME PUNTO DI PARTENZA.



ANSALDO
GIE

Ansaldo Gie progetta e realizza ogni tipo di centrale elettrica: termoelettriche, idroelettriche, geotermiche, turbogas, a ciclo combinato, operando come Main Contractor nell'ingegneria, nella costruzione, nelle installazioni, nell'avviamento e nel

service. Con una forte presenza all'estero, Ansaldo Gie ha saputo affermare importanti risultati nel settore dell'Energia, realizzando oltre 96.000 MW. Ansaldo Gie controlla Sicom, Gieinter, Coemsa. Ansaldo Gie, società leader nel campo della generazione di energia, è parte di Ansaldo, una realtà produttiva con un secolo e mezzo di storia, che occupa oltre 16.000 uomini, è presente con proprie organizzazioni in 30 nazioni e con realizzazioni

significative in 70 Paesi del mondo. Forte di questi risultati, frutto di una visione aziendale basata sul dominio delle tecnologie, sulla flessibilità delle strategie, sul valore delle idee e degli uomini, Ansaldo oggi può a pieno titolo considerare il futuro come punto di partenza.

ANSALDO
Tecnologie Italiane nel mondo.

GRUPPO IRI FINMECCANICA