

Asecap 2013

Sostenibilità fatta autostrada

Fabrizio Apostolo

TECNOLOGIA E AMBIENTE COME FATTORI CHIAVI PER DARE SLANCIO A UN'INDUSTRIA DEL PEDAGGIO CHE PUNTA SEMPRE DI PIÙ, A LIVELLO GLOBALE, SU MIGLIORAMENTO DI SICUREZZA E SERVIZI DI QUALITÀ ANCHE IN CHIAVE DI SOSTEGNO ALLA CRESCITA. LESTRADE TORNA SUI TEMI FORTI DEI RECENTI ASECAP DAYS - GIÀ SUL NUMERO DI GIUGNO - ED ENTRA NEL MERITO DI ALCUNE BEST PRACTICE PROPOSTE DALLE CONCESSIONARIE ITALIANE E NON SOLO: DALLE DOTAZIONI HIGH-TECH DELL'AUTOBRENNERO ALL'APPROCCIO DANESE ALLA VALORIZZAZIONE TERRITORIALE.



Autostrade

1. Autostrade, ambiente, crescita: sono state queste alcune tra le principali "password" degli Asecap Days

2. Locandina dell'evento a Dubrovnik (Croazia)

3. Passaggio di consegne tra Schierhackl e Mesqui, nuovo presidente Asecap

4. Un partecipante al meeting con *leStrade*. La nostra rivista è stata l'unico media partner italiano della manifestazione

5. Istantanea storica "made in USA": l'IBTTA sta promuovendo, anche in collaborazione con l'Asecap, la cultura del pedaggio

Il mondo in rete. Grazie alla tecnologia. E dire rete, nel nostro settore, significa anche e soprattutto parlare di rete autostradale, un *network* sempre più fondato sul pedaggio. Sempre meno tassa, sempre più corrispettivo per un servizio visibile, tangibile e di alta qualità. Patrick Jones, *ceo* dell'IBTTA, l'associazione dell'industria del *tolling* più *global* di tutte, ha ben esemplificato con un semplice gesto, nel



corso degli Asecap Days di Dubrovnik, Croazia, 26-28 maggio scorso, quello che è di fatto lo spirito del tempo: dopo aver mostrato un videomessaggio del suo presidente Robert Horr, impossibilitato a raggiungere il concesso, ha chiesto all'uditorio di pronunciare la frase "Hi Bob, see you in Vancouver". Naturalmente filmando col suo *smartphone* e "postando" il tutto in tempo reale. Per la cronaca: a Vancouver, in Canada, dal 22 al 25 settembre ci sarà l'81° *meeting* annuale dell'IBTTA (www.ibtta.org), a rappresentare le ultime evoluzioni di un sistema - quello, pur giovane rispetto all'Europa, nordamericano - sempre più legato a tecnologia e cultura del pedaggio come veicoli di sviluppo nella sostenibilità. Come confermano, del resto, i numeri: nei soli USA a fine 2011 erano 35 gli Stati con infrastrutture a pedaggio per un totale di 5.431 miglia di arterie coperte, 30,8 milioni di dispositivi (*transponder*) per il pedaggiamento elettronico e 14 miliardi di dollari investiti dai 40 "top toll operators" USA nel triennio 2009-2011. Soltanto qualche mese dopo, il settore tornerà a darsi appuntamento nella "vecchia" Europa, in Normandia (Francia), in occasione del Global Technology Workshop IBTTA dal 27 al 29 ottobre. A fare gli onori di casa: ASFA, l'associazione delle autostrade francesi, e la stessa Asecap, l'associazione delle concessionarie europee a pedaggio. Il seminario rappresenterà l'occasione per conoscere le ultimissime novità in materia di *high-tech* e autostrade, con *focus* mirati su *traffic management*, controllo delle violazioni alle norme di circolazione, dispositivi di sicurezza. Prevista anche una visita tecnica tra Deauville e Parigi con "full immersion" nelle nuove tecnologie autostradali.

Pedaggio e sviluppo

Ritorno in Croazia. Qui, come ricordavamo, si è svolta nel maggio scorso la tre giorni più importante per il mondo autostradale europeo, anch'esso sempre più globale assecondando così la "tradizione" secondo la quale le reti infrastrutturali spesso sono anticipatrici di processi di coesione economica o politiche che arriveranno soltanto dopo. Motivo centrale dell'incontro, giunto all'edizione numero 41: "Promuovere la crescita sostenibile: il ruolo delle strade a pedaggio". Ne hanno dibattuto circa 200 professionisti del settore, dai *top manager* delle società di gestione ai responsabili tecnici. Con l'occasione, sono stati rinnovati anche i vertici societari: presidente per il periodo 2013-2014 è diventato il francese Jean Mesqui, primo vicepresidente è ora il norvegese Øyvind Halleraker, mentre la carica di secondo vicepresidente è andata al nostro Massimo Schintu, direttore generale dell'Aiscat. Klaus Schierhackl (Austria), numero uno uscente, mantiene la carica di *past-president*. Alle principali novità emerse nel corso delle Giornate abbiamo già dedicato un articolo sul numero scorso ("Pedaggio senza frontiere", *leStrade* 6/2013), mettendo in luce l'approccio sempre più "planetario" dell'associazione: dall'ingresso del membro russo Avtdor al rafforzamento della *partnership* con l'IBTTA attiva dal 2004. Altro tema cruciale, ricordavamo, proprio la tecnologia. Si pensi per esempio all'istituzione di una *task force* Asecap-European GNSS Agency (che si occupa di valorizzare il potenziale dei programmi satellitari comunitari come EGNOS o Galileo) che lavorerà sulle opportunità per la mobilità, in generale, e

su specifiche iniziative (si pensi alla gestione delle emergenze) in particolare. Nel complesso, comunque, il dibattito in Croazia (*local host* Huka) ha messo l'accento sulla necessità di proseguire il cammino verso una mobilità sempre più "smart" e sostenibile: una duplice chiave, questa, per uscire dalle sacche della crisi e favorire una nuova crescita. "Il comune denominatore al nostro contributo allo sviluppo sostenibile, oggi così come domani, è il pedaggio", ha sintetizzato Schierhackl, specificando che gli introiti da pedaggio sono il prerequisito per una gestione efficiente della rete che assicuri elevati livelli di sicurezza, servizio e manutenzione. Christos Economou, della Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione europea, ha sottolineato, da parte sua, il ruolo dell'Asecap in relazione allo sviluppo delle politiche comunitarie dei trasporti, aggiungendo che "riscuotere un pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura e internalizzare i costi esterni dei trasporti, in accordo con il principio del 'paga chi inquina' sono fattori chiave degli orientamenti comunitari". Il neopresidente Mesqui, infine, ha insistito sul fatto che il quadro generale sulle concessioni e sul pedaggio deve offrire agli operatori infrastrutturali allo stesso tempo la necessaria stabilità e un'adeguata flessibilità, per consentire loro di prendersi responsabilità a lungo termine e fornire, a loro volta, un servizio stradale di eccellenza, che porti benefici diretti all'intera società: "Siamo orgogliosi dei servizi di alta qualità che offriamo agli utenti, ma anche della nostra responsabilità imprenditoriale, di come teniamo in considerazione l'ambiente e diamo il nostro contributo alla creazione di posti di lavoro e alla crescita".

Passando quindi alle proposte tecniche, tenendo ben presente che tra le priorità delle concessionarie autostradali c'è sempre la sicurezza (più volte abbiamo approfondito il tema e sottolineato i risultati raggiunti dal settore), ci concentreremo in questa sede sugli aspetti dell'innovazione tecnologica (con riferimento agli ITS), delle soluzioni di pedaggio e della sostenibilità. Su quest'ultimo fronte, l'Asecap sta lavorando a un'importante progetto incentrato su un'analisi capillare che fotograferà le pratiche *green* del comparto. Un'attività che ha forti radici, si pensi al lavoro del Think Tank dedicato alla sostenibilità che si è riunito per la prima volta a Parigi nel novembre scorso, e un "approccio a rete": per esempio gli scambi continui che il comitato preposto alla materia (il Coper 2) ha con gli altri comitati associativi Coper 1 e Coper 3. L'obiettivo: costruire armonicamente una *vision* Asecap sulla sostenibilità ambientale che poggi, tra l'altro, sulle possibilità di finanziamento derivanti dal pedaggio e sull'ITS come fattore cruciale per implementare la sicurezza stradale.

La tecnologia nel motore

Tecnologie al servizio della mobilità autostradale europea. Tra le varie best practice presentate sul tema, ricordiamo quella dell'Autostrada del Brennero, tra le concessionarie italiane presenti in Croazia (con A22, anche ASPI, Milano Serravalle-Milano Tangenziali, Autostrade Centro Padane con il suo numero uno Augusto Galli, il decano dei presidenti autostradali del Belpaese, Autovie Venete, il Gruppo ASTM-SIAS con Sina). L'Autobrennero, con Christina Ebli, ha presentato i sistemi *high-tech* della concessionaria a partire dalla centra-

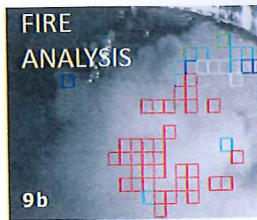


6. Un momento della sessione politica



7. Relatori del Coper 2, il comitato Asecap che si occupa di sicurezza e sostenibilità

le operativa che gestisce in remoto, tra l'altro, un *network* di 145 telecamere, 64 apparati AID Automatic Incident Detection, sensori radar 20 stazioni meteo, nonché sistemi avanzati di *fire detection system*. A22, inoltre, partecipa ai programmi europei EasyWay e Coopers (CO-Operative Systems for Intelligent Road Safety), un sistema ideato per favorire lo scambio di informazioni infrastruttura-veicolo (distanza di sicurezza, condizioni del manto stradale, situazione meteo in tempo reale, eccetera) per migliorare i livelli di *road safety*. Tra le peculiarità dell'offerta tecnologica della concessionaria, un sistema automatico per il rilevamento dei veicoli che marcano in direzione sbagliata e un sistema per il monitoraggio delle merci pericolose. Particolare cura, la società riserva poi alle dotazioni di sicurezza nei cantieri temporanei: la segnaletica orizzontale, per esempio, viene rimossa completamente attraverso idrogetto per essere sostituita da segnaletica gialla conforme alla norma EN 1436, integrata, così come accade per i new jersey, da tecnologie led con celle fotovoltaiche. Sul fronte tecnologico - note sempre derivanti dagli Asecap Days - si muove anche Autostrade per l'Italia, per esempio

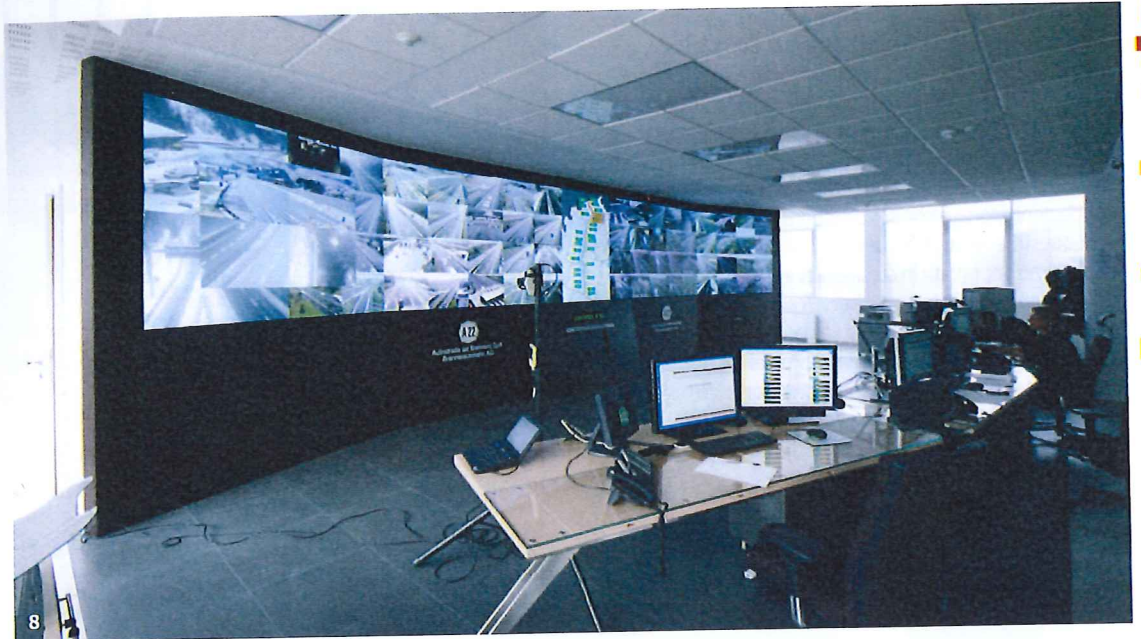


8. Centrale operativa dell'Autostrada del Brennero

9a, 9b. Esempi di monitoraggio in A22

10. Di corsa sul viadotto: è un'iniziativa di attenzione al territorio delle autostrade danesi

11. Tutela dell'utenza debole in Croazia, il paese che ha ospitato gli Asecap Days 2013



con la sua società Infoblu, che ha presentato la piattaforma FVD per la raccolta e l'elaborazione di dati generati dai veicoli (*Floating Vehicle Data*), che consente, già oggi, di offrire al mercato una nuova gamma di servizi per il monitoraggio del traffico e per il supporto alle decisioni del gestore dell'infrastruttura. Di ITS ha quindi parlato anche Roberto Arditi, direttore relazioni scientifiche di Sina, che ha illustrato le De-

ployment Guidelines del programma EasyWay 2 in relazione all'implementazione degli Intelligent Transport Systems sulle reti europee.

Attenti al territorio!

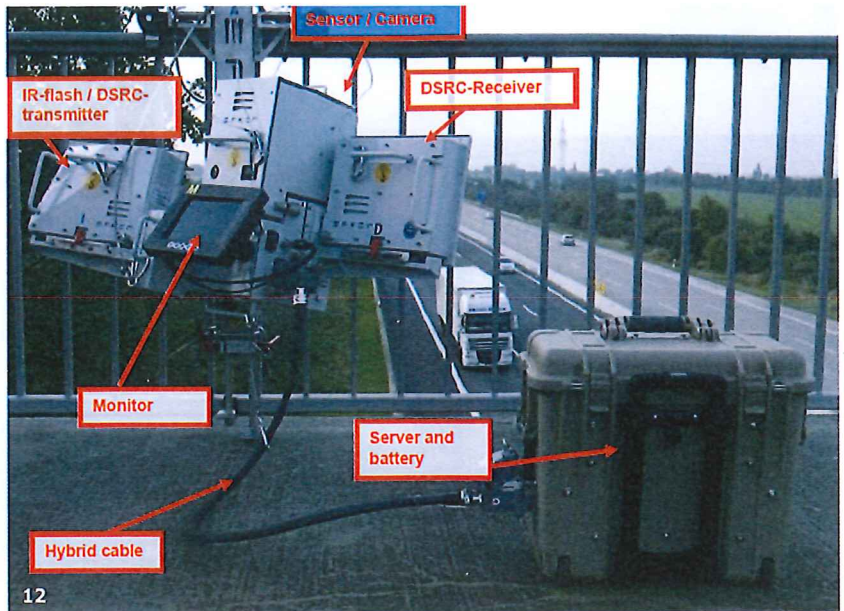
Infine, torniamo alla questione sostenibilità, che si accompagna, secondo i concessionari, a quella dell'integrazione dell'infrastruttura nel territorio secondo un approccio che in letteratura (per esempio in un recente studio curato proprio dall'Autobrennero e di cui abbiamo dato conto, "Ecoboulevard A22", *leStrade* 4/2013, pagg. 46-51) è stato definito "osmotico". Autostrade per l'Italia, da parte sua, ha messo il concetto di sostenibilità al centro delle proprie azioni manageriali orientate, in sintesi, a: migliorare la qualità di servizio, sicurezza e flussi di traffico per ridurre inquinamento e congestione; dialogare in modo trasparente e continuo con governo centrale e territori; integrare le competenze e valorizzare il capitale umano; ottimizzare l'uso delle risorse e attenzione e porre estrema attenzione agli impatti; favorire innovazione e tecnologia al servizio della mobilità sostenibile. Sul tema del *link* tra ope-



ra e territorio ha destato attenzione, poi, l'intervento dedicato alla *corporate social responsibility*, di Sund & Bælt, gestore danese di importanti infrastrutture con partecipazioni, per esempio, nel maxiprogetto dell'Øresund. Ogni tre anni, per esempio, una corsa podistica con circa 12mila partecipanti si svolge lungo lo Storebælt (30mila veicoli al giorno). "In questo modo - spiegano dalla società - sosteniamo le numerose associazioni sportive che sono responsabili dell'organizzazione di questo evento. Ma questa è soltanto una delle attività in cui siamo impegnati in collaborazione con le realtà territoriali. Si moltiplicano, inoltre, i servizi accessibili da chi transita per le arterie Sund & Bælt, si va dal soccorso stradale, agli sms inviati in caso di congestioni o problematiche al traffico, a servizi speciali per veicoli lenti. Attenzione particolare viene prestata poi alla protezione acustica (attraverso barriere antirumore o pavimentazioni eufoniche) delle aree urbane o alla promozione turistica. Dal 2011 per esempio sono attive aree naturalistiche allestite in collaborazione con i comuni e vengono organizzate escursioni alla piccola isola di Sprogø. La società, infine, è attiva anche nel campo della salvaguardia del patrimonio culturale. Un esempio tra gli altri: i restauri del castello di Sprogø costruito da re Valdemar il Grande nel 1165, o di un faro storico del 1868.

Best practice in carreggiata

Infine, il capitolo *tolling* in senso stretto con ritorno, per forza di cose, al fattore tecnologia. Iniziamo con il caso di Autostrade Tech, che ha vinto un'importante commessa per la gestione automatica del nuovo sistema di tassazione dei veicoli merci in transito sulla rete stradale in Francia, il progetto "Eco taxe", che riguarda tutti i mezzi di trasporto di merci (circa 800mila) con peso superiore alle 3,5 ton in transito sui 15mila km della rete stradale nazionale e dipartimentale francese tassata. Tutti i veicoli devono essere equipaggiati con un dispositivo che utilizza la più avanzata tecnologia satellitare GPS allo scopo di determinare con precisione se il veicolo viaggia su un itinerario soggetto alla "tassa" e



su quale distanza. In questo modo, l'ammontare è determinato con esattezza in funzione della distanza percorsa sulla rete interessata a pedaggiamento. Quindi, sempre a proposito di mezzi pesanti, uno sguardo al caso tedesco, in cui l'operatore Toll Collect si occupa della gestione del pedaggio su una rete di circa 14mila km. A Dubrovnik l'attenzione è stata puntata sui sistemi di controllo delle violazioni, di tipo tradizionale (fisso) e innovative (postazioni mobili). Queste ultime possono essere facilmente posizionate sui cavalcavia e hanno senza dubbio un effetto di maggiore deterrenza rispetto agli apparati fissi.

Chiudiamo, ricordando che i prossimi Asecap Days 2014 si terranno ad Atene, in Grecia, padrone di casa l'associazione locale Teo, con una citazione a quelli che sono stati i *partner* delle Giornate croate (per quanto riguarda i media, **leStrade** è stata media partner della manifestazione): dalla già citata Toll Collect a Efkon, passando per C.C.Com, Kaba, GEA, Kapsch TrafficCom, GNSS Agency (GSA) e le italiane IMQ (Istituto Italiano del Marchio di Qualità) e DBA Lab. ■■



12. Funzionamento dei dispositivi di enforcement per mezzi pesanti in Germania (progetto Toll Collect)

13. Andreas Arnaoutis di Teo: la Grecia ospiterà le Giornate 2014

14. Tratto autostradale ellenico