

La motorway che va oltre

GRANDI PROGETTI DI SVILUPPO AMBIENTALE AFFIANCATI ALL'AUTOSTRADA, IMPIEGO MASSICCIO DI TECNOLOGIE INNOVATIVE (DALLE APP AI SATELLITI), SERVIZI EVOLUTI A BENEFICIO DEGLI UTENTI. SONO ALCUNI DEGLI SPUNTI EMERSI DALLE RECENTI GIORNATE ASECAP DI MADRID, A CUI LE STRADE HA PARTECIPATO. LA RICETTA PER UN ULTERIORE SALTO DI QUALITÀ: UNA LEGISLAZIONE AD HOC, BASATA SU REGOLE CERTE, CHE SOSTENGA AD UN TEMPO CRESCITA E COLLETTIVITÀ.

1 Autostrade

1. Paseo de Castellana, l'arteria principale di Madrid sede degli Asecap Days 2016

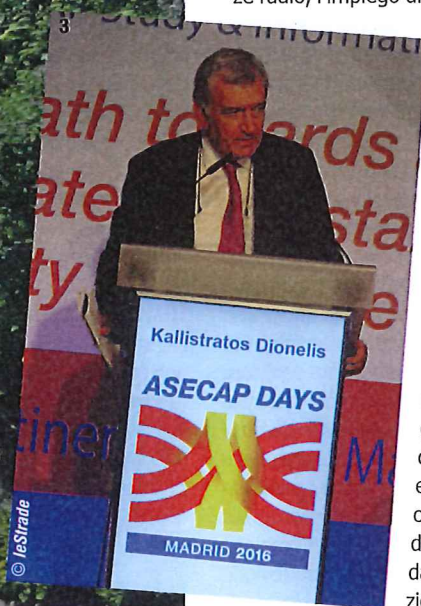
2. Malika Seddi (ASFA, Francia) con il portoghese José Braga, nuovo presidente dell'Asecap

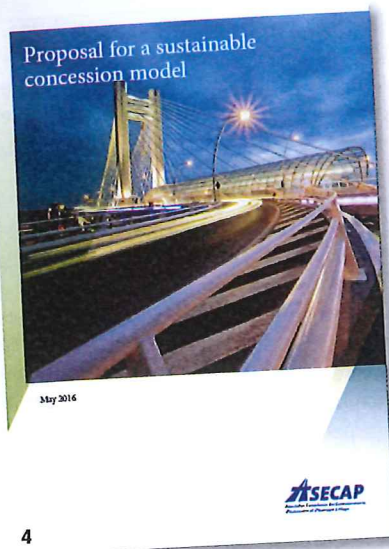
3. Il segretario generale dell'associazione del tolling Kallistratos Dionelis

La strada - anzi l'autostrada - verso una mobilità integrata e sostenibile, in Europa, passa anche e soprattutto attraverso il suo "circondario", ovvero quel che "circonda" l'infrastruttura autostradale. Posto che il cuore pulsante resta il nastro, fatto di sottofondi, pavimentazioni, dotazioni di sicurezza o antirumore, viadotti e gallerie, cresce sempre di più l'attenzione verso il contesto. Due esempi su tutti: sempre di più a un'autostrada si affianca una arteria green di dimensioni quasi pari a quella della motorway (ricuciture verdi, parchi, itinerari ciclopedonali, eccetera: è l'idea, che si sta traducendo in realtà, del Passante Verde veneziano o di quella ancora in progetto della Greenway della Pedemontana lombarda); sempre più spesso si punta al miglioramento dei servizi per la sosta, articolati anche per tipologie di utenti (si pensi ai professionisti dell'autotrasporto). Andando oltre quel che sta accanto all'autostrada, un alto elemento dimensionale sempre più all'attenzione degli operatori è naturalmente quello tecnologico, fattore che di fatto spalanca le porte a temi quali l'implementazione delle procedure di pedaggio, la preparazione del settore all'avvento dei veicoli autonomi, la gestione ottimale delle frequenze radio, l'impiego di software sempre più avanzati per la

gestione dei dati, e via di questo passo. La conferma di questi trend è arrivata dalla recente 44ª edizione degli Asecap Days, le tradizionali Giornate di Studio e Informazione dell'Asecap, l'associazione delle concessionarie autostradali europee a pedaggio, quest'anno riunite a Madrid, in Spagna, dal 23 al 25 maggio. A fare gli onori di casa, il segretario Asecap e Seopan, ovvero l'associazione nazionale che ha collaborato all'evento insieme all'ICEX (Ministero dell'Economia e Competitività spagnolo). *leStrade* ha partecipato all'edizione spagnola come media partner esclusivo per l'Italia ed è stata anche citata tra gli strumenti per la corretta divulgazione sull'industria del pedaggio dall'IBTTA (www.ibtta.org), l'associazione mondiale del tolling con base USA. Rimandiamo a tutte le info utili sull'evento

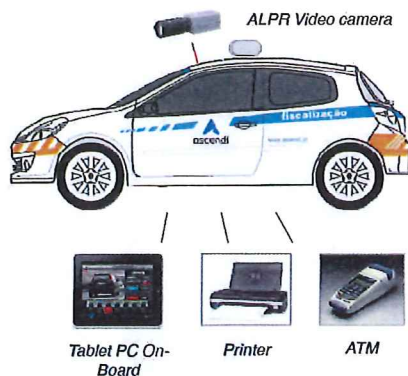
ai siti web www.asecap.com e www.asecapdays.com per tornare a concentrarci sul "disegno" di autostrada emersa dal summit. Quello per l'appunto di un'infrastruttura-ambiente sempre più evoluta, sofisticata e interconnessa. Grazie alla tecnica, alla tecnologia e alla pianificazione e con tutto vantaggio di sicurezza, ambiente e quality life. Per raggiungere pienamente questi obiettivi - notano le società autostradali - occorre tuttavia essere dotati di strumenti contrattuali (leggi: concessioni) che abbiano caratteristiche ottimali per diventare volano di sviluppo. È la grande questione, insomma, del "framework normativo europeo", che da molto tempo impegna i gestori, storicamente detentori di specifico know how in campo autostradale, e che a Madrid è stato messo sotto i riflettori.





4

04/ Mobile Enforcement Teams (MET)



5



Awarded

Best technological and business value projects
Embedded Technology for Mobile Enforcement Teams – Portugal CIO Awards 2013



Manifesto sul pedaggio

Dopo lo studio sulle concessioni presentato lo scorso anno e di cui abbiamo pubblicato un estratto in doppia lingua italiano-inglese sul numero di maggio 2015, a Madrid l'Asecap ha presentato un "manifesto" dal titolo "Il futuro delle concessioni stradali - proposta per un modello di concessione sostenibile". Si tratta di un documento politico che descrive compiutamente benefici di concessioni basate sul pedaggio, i requisiti per un loro corretto sviluppo e che spiega come trarre vantaggio adottando il modello del "toll concession" nei progetti di investimento ancora in definizione. Il manifesto include quindi alcune "raccomandazioni" per facilitare un'adozione sempre più diffusa dello strumento concessorio in Europa. Alcune di queste in estrema sintesi: rigoroso e pieno rispetto dei contratti, assicurazione di un termine adeguato per il loro espletamento ("long term approach"), ampliamento dell'uso dell'"Adossement system" (pedaggi delle autostrade più "mature" impiegati per finanziare nuove tratte "addossate" alle prime), nuove gare da bandire a fine concessione, revisione del rischio per i nuovi contratti, nuovi schemi concessori per futuri contratti con limitati volumi di traffico, chiarificazione dei criteri Eurostat per stabilire che i progetti di concessione

6



non impattano sul debito, promozione degli schemi "pay-per-use", riflessione su eventuali azioni da intraprendere per la revisione della normativa corrente. I principi cardine alla base di questa posizione: stabilità dei contratti e certezza del diritto, mercato competitivo basato sull'equivalenza pubblico/privato, pagamento secondo l'uso, procedure chiare e condivise per le modifiche dei contratti. Questo approccio - nota l'Asecap - rappresenterebbe la base di una legislazione comunitaria dedicata al settore autostradale che avrebbe molteplici meriti: tra cui favorire la crescita economica dell'Ue e garantire la soddisfazione del pubblico interesse.

Innovazioni in carreggiata

Mentre il "framework" si tratteggia, l'evoluzione sul campo non cessa comunque di muovere le acque, come hanno dimostrato proprio gli Asecap Days. Complici i primi venti di ripresa (la stessa Spagna, per esempio, sta registrando i primi segni "+" in tutti gli ambiti infrastrutturali) e i progressi di molte concessionarie europee, il panorama generale ci porta davanti agli occhi un habitat autostradale sempre più evoluto e di facile attraversamento. Sul fronte del pedaggio va registrata l'avanzata dei sistemi *free flow*, ovvero senza caselli e

7. La cover del nuovo documento Asecap

5. Attrezzatura Ascendi per l'accertamento delle violazioni del pedaggio

6. Smartphone come password per i caselli autostradali: è un progetto Sanef

7. La app di Abertis che aiuta l'utente e migliora la sicurezza

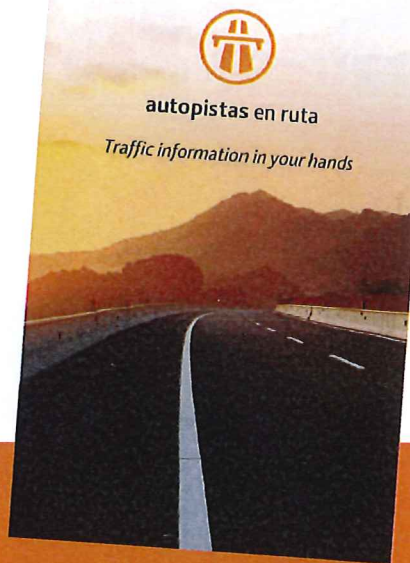
8. Tecnologia per evitare gli ingressi in senso contrario (Autostrada del Brennero)

9. Schema dell'Autoparco Brescia Est

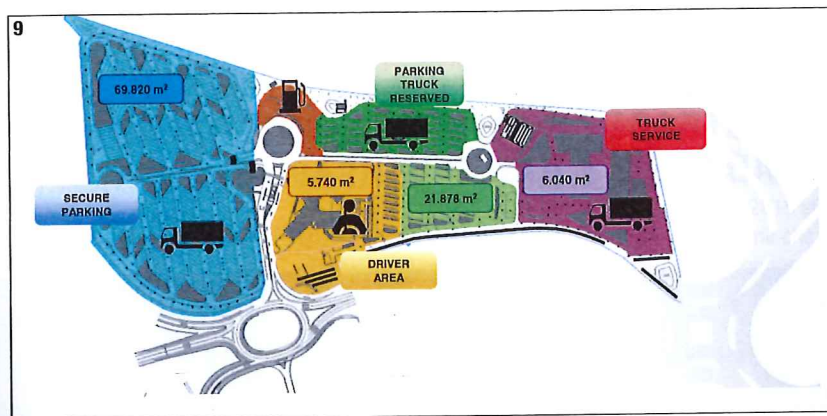
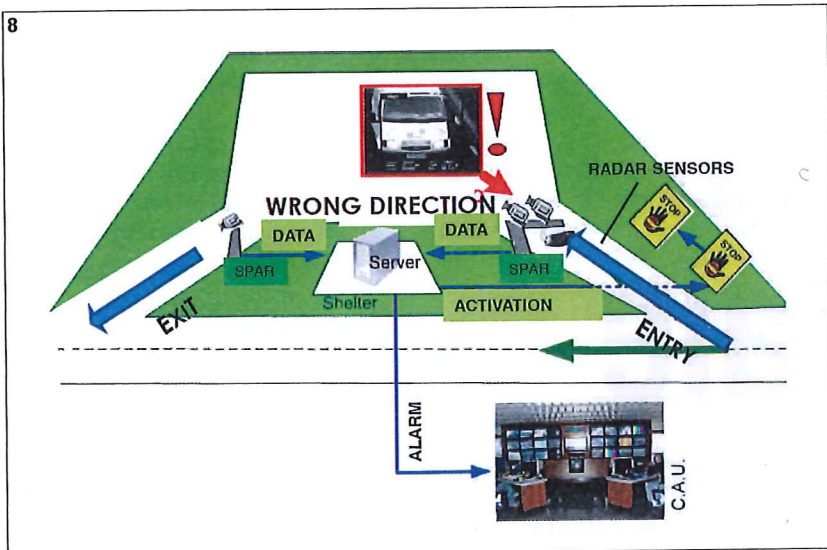
10. Emanuela Stocchi (Aiscat), primo vice-president IBTTA

11. *leStrade*, media partner Asecap per l'Italia, era presente a Madrid con un dossier in italiano e inglese

7



Autostrade



barriere, come quello di Pedemontana raccontato dal partner tecnologico Autostrade Tech. Quando poi il casello sopravvive, valicarlo oggi è possibile anche appoggiandovi delicatamente unò smartphone e attivando la comunicazione NFC. Questa rapida modalità d'uso è diventata oggetto di una sperimentazione condotta da Sanef (Gruppo Abertis) in Francia. Il cellulare intelligente non si limita tuttavia, di questi tempi, a dare solo una mano nel pagamento del pedaggio, ma può diventare un autentico co-pilota nel viaggio o nella ricerca rapida di alternative al medesimo in caso di ingorghi o inconvenienti vari. Questo è possibile grazie alle "app" come quella sviluppata dalla stessa Abertis in Spagna e denominata "Autopistas en ruta". Sempre rimanendo sul fronte tecnologico, un altro ambito di ricerca riguarda la questione dell'"enforcement", ovvero della sanzione delle violazioni di pedaggio, come prova una presentazione del gruppo portoghese Ascendi, che ha sviluppato anche un innovativo software per la gestione delle manutenzioni e della gestione autostradale (si chiama SustIMS). A proposito di software, una menzione va a InVision Consulting, azienda greca specializzata nello sviluppo di strumenti per l'esercizio autostradale. Un recente campo di applicazione dei suoi sistemi: lo spettacolare ponte a pedaggio Rio-Antirio gestito da Gefyra, protagonista di una best practice presentata a Madrid. Se poi passiamo dalla terra al cielo, non possiamo dimenticare i progressi dell'impiego dei satelliti (progetti Galileo ed EGNOS) in campo trasportistico in generale e nel tolling in particolare. Come ha provato la presenza a Madrid degli esperti dell'European GNSS Agency (proprio durante i giorni della kermesse, tra l'altro, avvenivano in Guyana Francese i lanci di nuovi satelliti). Infine, un cenno alla squadra degli italiani. Abbiamo già citato Autostrade Tech. A Madrid c'erano inoltre i vertici di CAV, che hanno raccontato il loro Passante Verde (si veda l'articolo dedicato sul numero di *leStrade* maggio) e gli specialisti di Autostrada del Brennero, che si sono concentrati sugli aspetti della sicurezza. Quindi è stata molto apprezzata la presentazione di A4 Trading incentrata sui nuovi standard di security dell'Autoparco Brescia Est sull'autostrada A4. La struttura è la più grande d'Europa e ha recentemente ottenuto il livello 3 di certificazione ESPORG (European Secure Parking Organisation). Chiudiamo - ma molti di questi spunti li svilupperemo senz'altro nei prossimi numeri - con qualche informazione da mettere in agenda, come si suol dire: la prossima edizione degli Asecap Days sarà a Parigi, dal 29 al 31 maggio 2017. Qualche mese prima, dall'11 al 14 settembre 2016, è in programma a Denver il meeting annuale IBTTA, il cui primo vice-president è l'italiana Emanuela Stocchi, che da diverso tempo fa parte del nostro comitato di redazione. Infine, la news sul (programmato) cambio vertici Asecap: Fabrizio Palenzona, presidente Aiscat, ha passato il testimone al portoghese José Braga. ■

