

Economia

Telepass senza frontiere

Finalmente verrà adottato uno standard unico di radiofrequenza che permetterà di pagare i pedaggi su tutte la rete autostradale dei paesi dell'Unione.

La strada è aperta, e a tracciarla è stata l'Europa: il telepass senza frontiere sarà realtà entro tre anni. A Bruxelles infatti la Commissione europea ha finalmente definito il sistema tecnologico che avrà il compito di supportare la diffusione, su tutta la rete autostradale dei paesi dell'Unione, di un unico sistema di telepagamento al casello. Tutto deve essere pronto entro tre anni per il traffico commerciale, entro cinque per quello privato. In questo intervallo di tempo le società che gestiscono i telepedaggi sulle autostrade, ma anche sui ponti, nei tunnel, nelle gallerie a pagamento dovranno dunque realizzare apparecchiature "compatibili" dovunque, dall'Italia alla Spagna, dal Belgio alla Germania. Facile immaginare i benefici di questa operazione: meno code, meno spese, e anche, perchè no, meno seccature. Perchè per andare da Milano a Lisbona in auto non si dovranno montare sul cruscotto quattro diversi apparecchi per pagare il telepass, ma ne basterà uno solo. Le tecnologie per fare di tutte le autostrade dell'Unione europea un'unica rete che parla la stessa lingua in termini di telepedaggio esistono. Si tratta di applicarle.

Ma vediamo come funzionano oggi gli apparecchi

Le società che gestiscono i telepedaggi sulle autostrade dovranno realizzare apparecchiature "compatibili" dovunque, dall'Italia alla Spagna, dal Belgio alla Germania.

che incontriamo ai varchi autostradali e come cambieranno con la "caduta delle frontiere". Lo abbiamo chiesto a un esperto di questi strumenti, **Samuele Astuti**, ricercatore senior di **Lab#ID**, il laboratorio che all'Università Carlo Cattaneo-Liuc di Castellanza si occupa di sistemi in radiofrequenza. "A livello europeo ci sono almeno tre famiglie di sistemi diversi per il telepedaggio. Il funzionamento del nuovo programma non cambierà moltissimo. Resta infatti un modo di lettura a radiofrequenza del dispositivo posto all'interno del singolo veicolo. La vera novità è che finalmente Bruxelles indirizza tutti verso un unico standard. Che l'Europa detta linee guida ben precise perchè si compia un vero percorso di

omogeneizzazione in tutti i paesi che fanno parte dell'Unione". L'itinerario

dovrà ora articolarsi nella definizione di un unico standard, al quale tutti si dovranno adeguare.

Ecco dunque quale sarà, secondo Astuti, l'itinerario che si dovrà percorrere. "Il contenuto innovativo dell'introduzione del telepass europeo sta nel rendere le singole apparecchiature delle varie auto interoperabili con i differenti sistemi di telepedaggio nei Paesi europei. Gli

standard dei sistemi attualmente in uso si differenziano da Stato a Stato. Noi utilizziamo l'UNI 10.607, la Francia il CEN 278, tanto per fare un esempio. Una volta definito quale sarà lo standard di riferimento

europeo, chi non lo utilizza dovrà mettere mano ai propri sistemi di lettura telepass”.

Tutto era nato nel 1998 con il progetto europeo chiamato Cesare IV, vale a dire Common electronic fee collection system for a road tolling european service: è questo documento a dettare le regole per la standardizzazione dei vari telepass.

“All'epoca la situazione era ancora più differenziata rispetto a quella attuale - continua Astuti - C'erano sistemi molto diversi tra loro: a localizzazione satellitare, a radiofrequenza, a radar. Adesso invece tutti quanti utilizzano un sistema a microonde, ma su diversi standard”.

E così, nel giro di tre anni (per i veicoli commerciali) e di cinque (per tutti gli altri) chi dovrà andare da Milano a Barcellona, o a Lisbona, o a Stoccolma, non sarà costretto a munirsi di apparecchi telepass diversi per poter usufruire del servizio di pagamento automatico al casello. Con una serie di benefici a cascata: una sola fattura per le spese in autostrada, un solo referente per tutta la rete europea, un solo pagamento.

A questo punto però, si tratta di stabilire quale sarà lo standard di riferimento. A sentire gli esperti, per l'Italia non dovrebbe essere un problema partecipare al progetto a pieno titolo. “Il nostro è il Paese in cui il sistema di pagamento telepass è più diffuso in assoluto - spiega infatti

Nel giro di tre anni (per i veicoli commerciali) e di cinque (per tutti gli altri) chi dovrà andare da Milano a Barcellona, o a Lisbona, o a Stoccolma, non sarà costretto a munirsi di apparecchi telepass diversi.

A livello europeo ci sono almeno tre famiglie di sistemi diversi per il telepedaggio. La vera novità è che finalmente Bruxelles indirizza tutti verso un unico standard.

Astuti - Basti pensare che circa il 40% degli apparecchi telepass in circolazione in Europa sono montati su veicoli italiani. Va precisato però che il nostro sistema di telepedaggio, a differenza delle altre nazioni, è basato sulle norme UNI 10607. Questo significa che dovremo condurre un lavoro di 'normalizzazione' al fine di sviluppare soluzioni che rendano questo sistema compatibile con i sistemi di telepedaggio stradale dell'Unione europea,

basati invece sulle norme CEN TC278”.

L'Italia però ha già dei precedenti in fatto di esperimenti “integrativi” in questo senso... “Esatto. In passato aveva avuto successo il progetto “free flow” con un sistema unico per Italia e Austria, che avrebbe potuto rivelarsi utilissimo per l'intenso traffico, soprattutto commerciale, che c'è tra i due Paesi. Ma fino a questo momento iniziative di questo tipo sono sempre state di nicchia: progetti sperimentali, limitati e quindi con effetti poco significativi. Lo stesso si può dire del progetto ‘Easy Go’ che aveva riguardato l'integrazione del sistema telepass tra Norvegia, Svezia e Danimarca”.

Ma adesso, grazie all'intervento dell'Europa, si farà sul serio. E ci guadagneranno tutti, in termini ambientali, di costi, di efficienza. Secondo le prime stime (dati Enea del 2009), le tecnologie ‘Intelligent traffic systems’ nel settore stradale ridurranno i tempi di percorrenza del 15-20%, i consumi energetici del 12%, l'inquinamento del 10%. E aumenteranno la capacità della rete viaria del 5-10%. Numeri che parlano chiaro: un significativo contributo al miglioramento della qualità della vita. Soprattutto di chi guida.

Isabella Dalla Gasperina

COME FUNZIONERÀ IL TELEPASS EUROPEO

Si chiama telepass europeo il sistema tecnologico che farà da supporto alla diffusione di un unico sistema di telepedaggio, lungo tutta la rete autostradale dell'Unione europea. Si potrà finalmente avere un solo contratto con un solo fornitore di servizi, ci sarà un solo apparecchio sull'auto che funzionerà in tutti i paesi aderenti al progetto e una sola fattura. Una comodità sia per i privati abituati a viaggiare molto e in tutta Europa, sia per gli imprenditori sempre in movimento per il loro business. Ad approvare il nuovo sistema è stata la Commissione europea, che ha dunque messo in moto il meccanismo normativo e di conseguenza tecnologico che porterà alla realizzazione della importante iniziativa. Al nuovo sistema si dovranno adeguare le 152 concessionarie attive nei 21 paesi interessati dell'Asecap (l'Associazione europea delle concessionarie delle autostrade e di opere a pedaggio), che gestiscono una rete complessiva di 41.921 chilometri. Una comodità che interesserà diversi milioni di utenti. A fine 2008 gli abbonati al telepedaggio nei paesi interessati erano 16,7 milioni. E l'Italia è in pole-position tra gli utilizzatori del servizio: nel nostro Paese gli abbonati al telepass sono 6,5 milioni, cioè il 39% del totale. In Francia gli abbonati al sistema locale, il Liber-T, sono 2,9 milioni (il 17%), in Portogallo quelli che usufruiscono del Via-verde sono 2,3 milioni (il 14%). E il progetto che sta per decollare farà un gran favore a tutti, ma soprattutto all'ambiente. Il progetto snellerà il traffico e taglierà code e incolonnamenti, velocizzando la circolazione in auto e quindi abbattendo anche l'emissione di gas inquinanti. Un'iniziativa che per una volta unisce business ed eco-compatibilità. (I.d.G.)