



CIRCOLAZIONE STRADALE

In arrivo il telepass con standard Ue

Maurizio Caprino ▶ pagina 22

Autostrade. Entro l'anno nuova direttiva Ue sui pedaggi: pagamenti anche con apparecchi simili agli attuali

Telepass esteso a tutta Europa

Procedura analoga alle multe per incassare le somme evase da stranieri

Maurizio Caprino

È da vent'anni che si parla di "telepass europeo" e dal 2004 c'è anche una direttiva che lo prevede, attuata cinque anni dopo con una decisione della Commissione Ue (la 2009/750). Ma ancora adesso il telepedaggio è una realtà limitata ai mezzi pesanti e solo in alcuni Paesi (si veda la scheda). Così la Ue sta preparando una rifusione della direttiva 2004/52, che dovrebbe arrivare in porto entro l'anno e mira a diffondere i metodi per pagare senza fermarsi ai caselli tenendone bassi i costi e a facilitare per i gestori il recupero dei pedaggi non pagati anche quando il debitore è straniero. Nel pacchetto ci sono anche modifiche al sistema dell'Eurovignette per i veicoli pesanti.

Per tenere bassi i costi del telepedaggio, dovrebbe prevalere la linea che include tra gli apparati abilitati al pagamento su scala europea anche quelli attuali a microonde, tra cui è leader l'italiano Telepass che attualmente funziona (sia pure a certe condizioni) in otto Paesi. La questione è delicata, anche perché ha risvolti industriali notevoli, dato il giro d'affari.

La Commissione europea, nel testo della rifusione che aveva inviato al Parlamento Ue, ha stralciato l'elenco degli apparati abilitati al telepedaggio, in modo che potesse essere modificato in qualunque momento senza passare per il meccanismo di decisione tra il Parlamento stesso e il Consiglio. Ora quel testo è stato modificato dal relatore al

Parlamento, l'italiano Massimiliano Salini, reinserendo l'elenco degli apparati nel corpo della direttiva, in modo da ripristinare la codecisione se si vorrà modificarlo. Attualmente l'elenco è aperto a tre opzioni: oltre agli apparati a microonde, ci sono quelli Gsm e i costosi satellitari.

Modifiche sono ancora possibili: tra una settimana (il 20 febbraio) scade il termine per la presentazione degli emendamenti. Il dibattito su quelli che saranno proposti è previsto per il 24 aprile. Il dossier sarà poi votato il 15 maggio in commissione Trasporti per poi essere licenziato a luglio in sessione plenaria a Strasburgo. Quindi toccherà al trilogico fra Parlamento, Commissione e Consiglio, che ha durata variabile (da una a tre-quattro sedute). Verosimilmente il tutto si concluderà in autunno, di certo entro fine 2018: la procedura è lunga, ma al momento non ci sono ostacoli sostanziali né si teme che la partita dei pedaggi possa incrociarsi con altre più importanti e suscettibili di far saltare o variare gli accordi politici.

Altro punto qualificante è il recupero dei pedaggi non pagati da stranieri. Il testo prevede un meccanismo analogo a quello delle sanzioni per le infrazioni stradali ritenute più gravi: collegamenti telematici tra gli Stati per rintracciare direttamente i proprietari di veicoli immatricolati all'estero e così notificare loro la richiesta di pagamento.

Quanto all'Eurovignette, si cerca di definire criteri di tariffa-

zione più omogenei di quelli attuali, orientandoli verso i principi del «chi usa paga» e del «chi inquina paga». Dunque, pedaggi proporzionali alla distanza percorsa, abbandonando quelli forfetari che prevedono una cifra fissa per un determinato periodo (da pochi giorni a un anno intero). Ma i Paesi dell'Est vorrebbero mantenere anche quest'ultimo criterio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TARIFFAZIONE

Cambierà l'Eurovignette per i mezzi pesanti: si cerca di generalizzare il criterio proporzionale alla distanza eliminando quello a tempo

Requisiti larghi

01 | IL PUNTO DEBOLE

La possibilità di pagare con un unico sistema senza fermarsi ai caselli non si è ancora affermata soprattutto perché le norme attuali richiedono agli operatori di coprire l'intero territorio Ue in 24 mesi. Una condizione difficile da rispettare, dato il contesto molto variabile da Paese a Paese. Le nuove norme ammorbidiranno questo punto

02 | IL FREE FLOW

Non sarà nemmeno necessario che i futuri sistemi di esazione siano free flow (cioè con portali tipo Tutor che rilevano i transiti senza richiedere di rallentare come al casello): anche per i nuovi impianti si potrà continuare ad avere caselli tradizionali e non sarà obbligatorio adottare sistemi che riconoscano anche le targhe

