

Autostrade: parte la corsa al casello virtuale

Al di là delle incertezze sull'introduzione dei sistemi di pagamento sulle superstrade dell'Anas, il nuovo sistema di riscossione dei pedaggi denominato Free Flow farà il suo ingresso in Italia anche sulla spinta delle norme Ue che chiedono piattaforme aperte e interoperanti. Cosa che oggi il Telepass non è

ALESSANDRA CARINI

Venezia

L'apertura del mercato scatterà nel 2012. Entro quella data, infatti, impone una delibera dell'Europa, chi circola con un camion o con un autobus all'interno dell'Unione Europea deve passare attraverso i diversi paesi usando un sistema unico di pagamento dell'autostrada. La gestione dei pedaggi, quindi, dovrebbe di fatto aprirsi a tutti gli operatori europei e a quelli che vorranno entrare in questo mercato, insidiando uno dei sistemi più diffusi di pagamento, il Telepass, costruito da Autostrade, che domina il mercato italiano. Il sistema, con i suoi 7 e passa milioni di utenti, il più diffuso in Europa. La forza di mercato del sistema italiano costruito da Autostrade ha fatto sì che la tecnologia che lo caratterizza, pur non essendo quella europea, è stata reintrodotto nella delibera che fissa i criteri

ai quali gli operatori dovranno rispondere, dopo un primo momento in cui ne era stata esclusa.

L'assaggio di quello che potrebbe succedere tra poco più di un anno, si gioca in questi ultimi giorni di settembre con la gara indetta dalla Anas per mettere a pedaggio 800 chilometri di raccordi autostradali da lei gestiti.

Il provvedimento del governo che è da poco passato al Senato, è stato accolto da furibonde polemiche da parte degli enti locali, ed è stato messo in discussione. Ma l'Anas ha deciso di andare avanti: per l'ente è questione di vita o di morte visto che il bilancio dello Stato non gli dà soldi e rischia di non vedere una lira quest'anno. E l'unica fonte di introiti rimane, per ora, il pedaggio sui raccordi: dalla messa a pagamento di strade come il raccordo anulare di Roma, o quello che collega Siena a Firenze, fino alla Salerno Reggio Calabria, l'Anas spera di ricavare più di 300 milioni all'anno.

La gara, aperta a tutti gli operatori, è una novità per l'Italia. Non prevede il sistema Telepass, cioè il pagamento automatico, con la sbarra, ma quello più voga altrove, che è il "free flow". Il sistema, simile a quello che viene applicato in Paesi come la Germania, dove funziona via satellite, l'Austria e una parte della Repubblica Ceca è una sorta di tutor: l'automobile passa sotto un ponte di rilevamento e un meccanismo registra il pagamento del pedaggio (prepagato o da addebitare). Ovviamente una telecamera fotografa la targa per consentire di pescare i "portoghesi". E' più complesso come sistema di esazione, essendo senza sbarre, ed è più facile perdere il pedaggio. Funziona, quindi, solo se le multe previste per chi evade sono salate e severe o se qualcuno, polizia stradale o addetti dell'autostrada, si incarica di fermare lungo il cammino chi non paga. Del resto nello stesso provvedimento che fissa i pedaggi e gli introiti l'Anas dà per scontata una perdita dei pedaggi del 10%.

Il sistema free flow è dunque un bel test. Ma da qui in avanti sarà, anche in Italia, il sistema più diffuso sulle nuove strade. Perché verrà

applicato non solo alle superstrade Anas, ma a tutte quelle che stanno per essere costruite, soprattutto nell'asse lombardo-veneto: Pedemontana Veneta e Lombarda, Brebemi, sistema delle tangenziali venete, Nogara-Mare. Per tutte queste nuove autostrade non ci saranno caselli: è per gli operatori e anche per il territorio un risparmio di costi e ambientale non indifferente.

La gara dell'Anas sarà così un test d'assaggio per quelli che saranno i protagonisti di questo mercato, anche se, una volta costruito, il sistema sarà di proprietà dell'Anas stessa. L'appalto vale 150 milioni per un sistema costruito chiavi in mano che dovrebbe far pagare 800 chilometri di strade finora gratuite. Autostrade e per essa Autostrade Tech e una sua controllata americana, Etc, si presenteranno, pronti, con la loro forza, a restare protagonisti del mercato del pagamento dei pedaggi. Anche se considerano il sistema free flow di non facile applicazione per un Paese come l'Italia dove i "portoghesi" potrebbero essere molti con una perdita di tariffe non indifferente. «Abbiamo già costruito sistemi simili e del resto siamo i più grandi operatori europei», dicono ad Autostrade.

Sul filo di lana c'è anche un'altra società veneta, la Veneto Pass, controllata dalla Adria Infrastrutture, che a sua volta fa capo alla Mantovani della famiglia Chiarotto, che da qualche tempo si sta preparando, soprattutto in vista della costruzione delle nuove arterie del lombardo veneto (partecipa ad alcuni project financing come quello della Pedemontana Veneta), e che ha già piazzato delle telecamere sperimentali sul Passante di Mestre. La società è piccola, ma agguerrita: «Siamo pronti a partire, la tecnologia la abbiamo e anche gli accordi per

gestire il sistema di tesoreria per il pagamento», dice Claudia Minutillo, che è l'amministratore delegato e che si occupa di infrastrutture dai tempi in cui era assistente dell'ex presidente della Regione Giancarlo Galan. Ma la società dovrà trovare degli alleati, visto che la gara impone, oltre a requisiti tecnologici, anche di mercato: chi vi partecipa deve avere già un fatturato di almeno 100 milioni e aver venduto sistemi simili per 20 milioni. Se la dovrà vedere non solo con Autostrade, ma con gli altri operatori stranieri, in prima fila l'austriaca Katch, che cerca una chance per entrare sul mercato italiano.

La sfida dunque a trovare uno spazio sul mercato dominato finora da Autostrade Telepass non è certo facile per i nuovi entranti, così come non sarà facile costruire un sistema che l'Europa chiede che sia valido per tutti i suoi Paesi. Ci sono problemi di compatibilità tra le diverse tecnologie, gli operatori dovranno trovare anche accordi. A detta di Autostrade il Telepass non è poi un affare dai grandi margini: i prezzi, dicono, sono fermi dal 1996, agli utenti si richiede un euro al mese, e poi per costruire un sistema europeo ci vorrà una valutazione attenta dei costi.

Ma per gli altri operatori potrebbe essere la premessa oltre che per gestire flussi di cassa che il sistema di pedaggi procura, per costruire, soprattutto con il pedaggiamento delle nuove autostrade lungo l'asse veneto-lombardo, una rete telematica di servizi e di vendita per gli utenti: dalla benzina ai musei, ai ticket per entrare nelle zone a traffico limitato, fino al più complesso problema dello smistamento e della regolazione del traffico per le amministrazioni locali di una delle zone più trafficate e complesse d'Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA