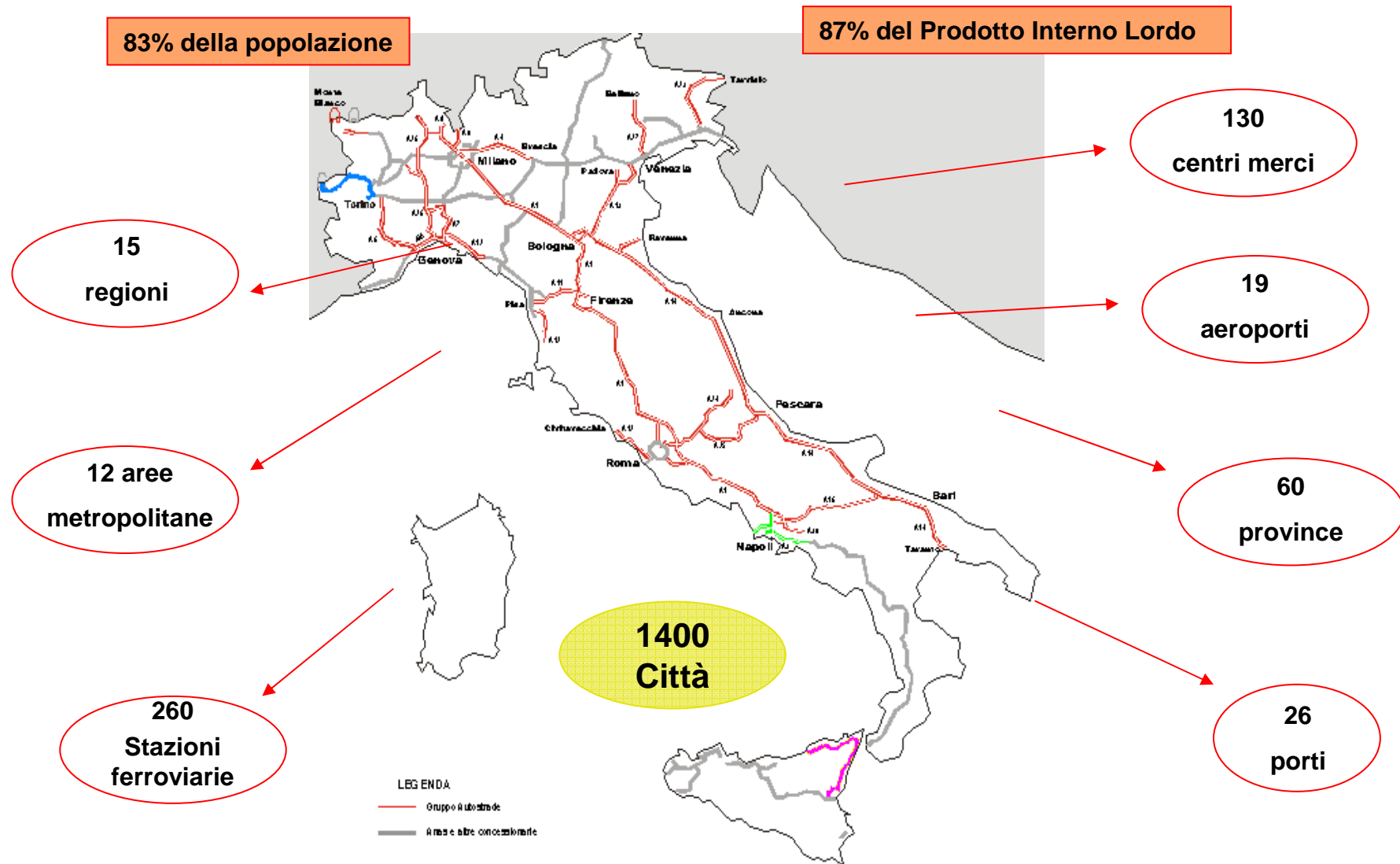


autostrade // *per l'italia*

Il contributo di Autostrade per l'Italia nella gestione degli accessi e del pricing nelle aree urbane

Bologna, 3 luglio 2008

Gruppo ASPI: il network di collegamento con il territorio



L'approccio di ASPI come integratore della mobilità nazionale

- Per la soluzione delle criticità in ambito metropolitano e urbano, accanto ad azioni di tipo infrastrutturale (terze corsie, bretelle, assi di penetrazione), ASPI adotta un approccio da gestore integrato di mobilità, interfacciandosi con i sistemi portuali, interportuali, intermodali e di gestione della mobilità urbana.

Fornitura di sistemi integrati
“chiavi in mano” di gestione
della mobilità

- Infomobilità
- Controllo e gestione del traffico
- Regolazione degli accessi a Zone a Traffico Limitato, Interporti e Porti
- Utilizzo sistemi avanzati di pagamento
- Parcheggi di scambio in prossimità della rete autostradale
- Sviluppo dell'intermodalità
- Sistemi di controllo della velocità

Lo sviluppo del Telepass: un successo di ASPI

La diffusione della tecnologia Telepass fra i clienti della rete autostradale ha consentito, nel 2008, il superamento dell'obiettivo dei 6 milioni di apparati venduti. Dal 2000, l'incremento delle unità di bordo in circolazione è stato superiore al 400%.

La formula Telepass si è rivelata una soluzione vincente, che ha risposto all'esigenza di definire un unico sistema di pagamento che consentisse l'automatizzazione dell'esazione del pedaggio su tutta la rete autostradale, indipendentemente dalla società concessionaria di gestione.

L'analisi delle modalità di pagamento per la fascia di percorrenza 0-25 km, evidenzia come la modalità Telepass risulti oggi la più utilizzata, con oltre il 52% dei transiti complessivi fra i veicoli leggeri.

Come integratore fra i diversi sistemi di pagamento, il Telepass si pone anche quale supporto fondamentale per la gestione integrata dei diversi servizi di mobilità nelle principali aree urbane, tra cui la gestione degli accessi alle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e la gestione dei sistemi di area/road pricing e congestion charge nelle principali aree metropolitane.

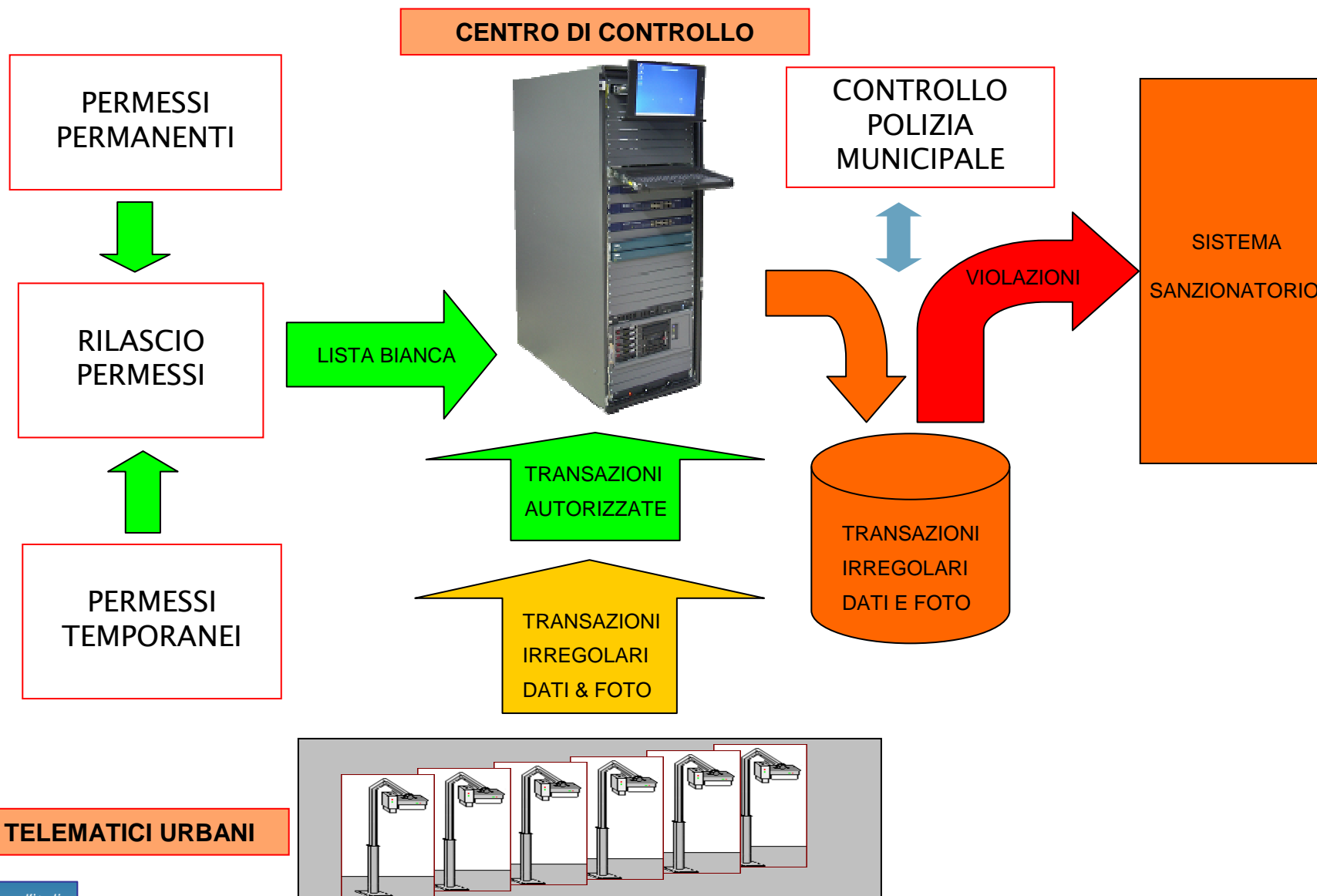
Gli applicativi della tecnologia TELEPASS: l'esperienza di ASPI nelle ZTL urbane:

- ASPI vanta un'esperienza pluriennale sulle applicazioni del TELEPASS autostradale alla mobilità urbana: controllo sicuro, efficace, versatile, rispettoso della privacy e già predisposto per l'addebito automatico dei pagamenti e l'elaborazione dei dati statistici

- Sistema permessi
 - Gestione anagrafiche
 - Gestione autorizzazioni
- Sistema sanzioni
- Sistema dati e statistiche



L'algorithmo di funzionamento



- **FIRENZE**

- Sistema: Centro di controllo, 16 varchi e 35.000 Telepass;
- Servizio: Gestione operativa, manutenzione hw e sw, elaborazione automatica e con operatore delle immagini targa;

- **SIENA**

- Sistema: Centro di controllo, 23 varchi e 14.000 Telepass;
- Servizio: Gestione operativa, manutenzione hw e sw;

- **PISA**

- Sistema: Centro di controllo, 14 varchi;
- Servizio: Manutenzione hw e sw;

- **CAGLIARI**

- Sistema: Centro di controllo, 2+14 varchi;
- Servizio: Manutenzione hw e sw;

- **MACERATA**

- Sistema: Centro di controllo e 2 varchi;
- Servizio: Manutenzione hw e sw, elaborazione automatica e con operatore delle immagini targa;

- **PISTOIA**

- Sistema: Centro di controllo, 7 varchi e 2.500 Telepass;
- Servizio: Manutenzione hw e sw;

- **FOGGIA**

- Sistema: Centro di controllo, 5 varchi;
- Servizio: Manutenzione hw e sw;

Estensione dell'offerta ZTL di ASPI

Schema	Caratteristiche	Tecnologia	Benefici per Comune o Enti locali Interessati	
Controllo accessi ZTL	Ingresso in ZTL solo per residenti e autorizzati, muniti di terminale di bordo	Telecamere, Telepass	Ottimizzazione del personale - vigili urbani e personale amministrativo	Miglioramento viabilità urbana - minore congestione
Area pricing	Tariffa proporzionale al tempo di permanenza in ZTL, differenziata per categorie di veicoli (classe, emissioni inquinanti, fascia oraria, ecc..) e per aree/zone	Telecamere, Telepass	Uso ottimale dello spazio urbano	Valorizzazione del personale di sorveglianza
Cordon pricing/ Congestion charge	Tariffa forfettaria applicata al varco di accesso alla ZTL, in base alle categorie del veicolo (classe, emissioni inquinanti, fascia oraria, ecc..)	Telecamere, Telepass	Uso ottimale dello spazio urbano	Valorizzazione del personale di sorveglianza
Road pricing	Tariffa applicata in base alla sequenza di strade/zone percorse (via di scorrimento veloce o corsie preferenziali)	Telecamere, Telepass, GPS, GPRS	Incremento della velocità di deflusso del traffico	Nuove sostanziali fonti di ricavo per l'Ente locale

Livello di sofisticazione

+

Le modalità di gestione

L'attivazione dei sistemi di accesso controllato alle aree urbane può essere gestita nelle seguenti modalità.

- **Direttamente dal Comune**
- **Da società da questo delegata (regime di autorizzazione per i privati o società municipalizzate)**
- **Totalmente o parzialmente da Autostrade per l'Italia, a seconda delle diverse attività da questa direttamente svolte:**
 - **emissione/distribuzione Telepass;**
 - **rilascio abilitazioni su base targa;**
 - **gestione transazioni;**
 - **gestione foto;**
 - **gestione fatture;**
 - **centri di contatto (call centre, fax, e-mail, altri operatori, ecc.);**
 - **manutenzioni impianti.**

Forme di partnership e gestione degli introiti

Sono previste forme di pagamento differenti e flessibili per l'acquisto e la gestione dei sistemi, da parte dell'Amministrazione o dell'impresa responsabile della gestione.

E' possibile attivare formule:

- **di Project Financing, per la realizzazione e la gestione dei servizi di pricing e accesso controllato alle aree urbane;**
- **di partnership con aziende municipalizzate o altre imprese private per esigenze specifiche.**

Sono previste formule senza oneri per l'Amministrazione pubblica, basate sulla retrocessione percentuale degli introiti derivanti dal pricing sugli accessi e/o dalle contravvenzioni.

Back-up

Tecnologie di varco



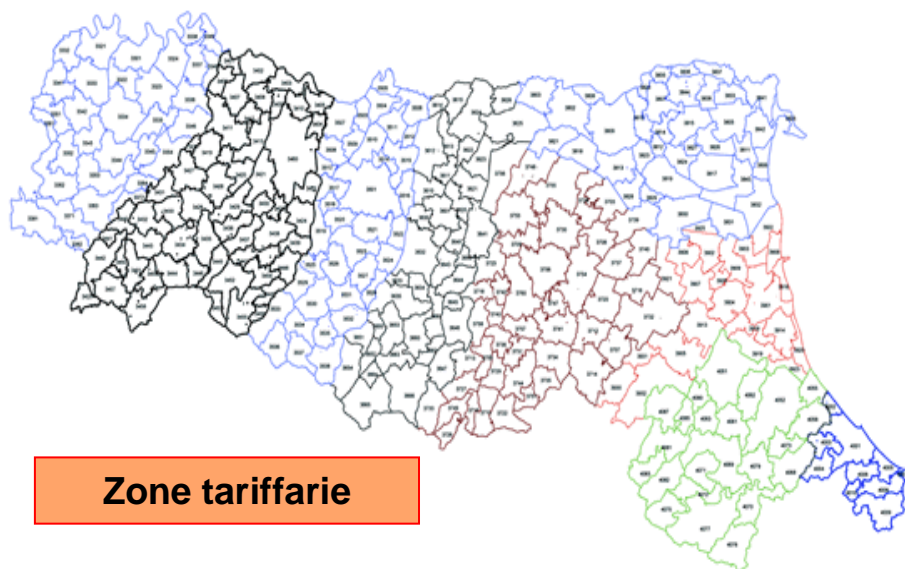
- Perché un sistema Radio, in aggiunta a quello Video (OCR) e Laser, è maggiormente efficiente:
 - il sistema radio è a prova di errore, mentre le targhe riconosciute da OCR (sistema video) sono affette da errori;
 - il sistema radio è rispettoso della privacy;
 - il sistema radio è indispensabile per Carabinieri, Polizia Municipale, ecc..;
 - il sistema radio consente ai disabili di utilizzare qualsiasi veicolo;
 - il sistema radio evita la trasmissione ed il trattamento manuale di grosse moli di dati consentendo economie di gestione nel trattamento degli stessi;
 - il sistema Telepass consente l'interoperabilità ZTL–Autostrade con il medesimo apparecchio di bordo;
 - il Telepass consente di passare efficacemente ai sistemi di Area/Cordon pricing, Congestion charge.

L'integrazione tariffaria nel TPL: il modello STIMER

- La Regione Emilia Romagna ha definito un sistema di tariffe integrate per migliorare il trasporto pubblico locale nella regione. Il sistema denominato STIMER (Sistema a Tariffazione Integrata della Mobilità in Emilia-Romagna) è realizzato in collaborazione con gli Enti Locali, le Agenzie per la Mobilità e i gestori autofilotranviari e ferroviari, compresa Trenitalia S.p.A.
- STIMER utilizza un “biglietto unico”, basato sulla suddivisione del territorio regionale in zone. La tariffazione si definisce “integrata” in quanto:
 - il pagamento del corrispettivo è legato alla tratta percorsa e non ai vettori utilizzati;
 - il documento di viaggio (una card elettronica) è unico per tutti i mezzi utilizzati, autobus o treni, sull'intero territorio regionale.
- Il nuovo sistema STIMER è definito come biglietto “integrato”, in quanto i viaggiatori potranno utilizzare i diversi modi di trasporto, bus urbani ed extraurbani, treni regionali e locali, e altri servizi di mobilità quali, ad esempio, la sosta e il *car sharing* su tutto il territorio regionale, utilizzando un'unica card. Il servizio di tariffazione integrata è già in funzione in alcune città dell'Emilia-Romagna.

La tariffazione a zone nel modello STIMER

- Un importante elemento di riforma introdotto da STIMER riguarda la sostituzione della tariffa per scaglioni chilometrici con una tariffa calcolata in base al numero di zone attraversate. Quest'ultima modalità di tariffazione offre la possibilità di meglio rappresentare il corrispettivo dovuto per il servizio offerto, in special modo in alcune aree, tipicamente quelle di montagna, dove la distanza chilometrica non risulta essere parametro adeguato per il calcolo della tariffa. Con STIMER la tariffa è calcolata in base al numero di confini di zona attraversati per collegare la zona di origine e la zona di destinazione dello spostamento.



- Il modello introdotto è già attivo nella provincia di Modena ed, entro settembre, l'implementazione verrà estesa su buona parte del territorio regionale. Il sistema diverrà pienamente operativo entro il biennio 2009-2010.