

L'UOMO CHE... UNISCE L'EUROPA

**UOMINI CHE HANNO FATTO TANTA STRADA:
INTERVISTA JOSÉ COSTA BRAGA, PRESIDENTE DI ASECAP,
L'ASSOCIAZIONE EUROPEA DELLE SOCIETÀ CONCESSIONARIE DI AUTOSTRADE,
PONTI E TUNNEL A PEDAGGIO**

Siamo a Bruxelles, ancora un po' fredda in questo periodo, ma pur sempre affascinante e ricca di interessanti contrasti. In questi decenni, il fatto di essere diventata il centro dell'Unione Europea ha riportato sulla Capitale belga l'attenzione internazionale che merita.

Non abbiamo molto tempo per dilungarci a scoprire quelli che sono i classici luoghi comuni culinari che la città generosamente offre (cioccolato, birra rossa e cozze con patatine fritte), perché chi ci attende è José Costa Braga, Presidente di ASECAP, l'Associazione europea delle Società Concessionarie di autostrade, ponti e tunnel a pedaggio.

Giunti presso la sede, prima di entrare nell'ufficio del nostro ospite ci sembra doveroso dare alcuni dettagli dell'Associazione.

Le sue origini risalgono al 1973, quando i rappresentanti delle Società Concessionarie di Italia, Spagna, Francia, Grecia, Portogallo, Norvegia ed Austria decisero di riunirsi regolarmente, e in forma strutturata, attraverso la creazione del SECAP, il Segretariato delle Società Concessionarie di autostrade a pedaggio.

Il SECAP operava pertanto come luogo privilegiato per lo scambio di conoscenze ed esperienze sulle varie tematiche relative al trasporto stradale, tra Società operanti nello stesso settore a livello europeo.

All'inizio degli anni Novanta poi, con l'avvento del Mercato Interno e il rapido sviluppo dell'integrazione europea, i Rappresentanti del SECAP ritennero opportuno dare una svolta decisiva alle loro attività e convennero sull'opportunità di costituire una vera e propria Associazione in grado di interagire con le Istituzioni comunitarie e di esprimere - attraverso una sola voce - le posizioni e le esigenze dei Concessionari autostradali europei. L'8 Febbraio 1993 venne dunque costituita l'Associazione ASE-



1. José Costa Braga, Presidente di ASECAP, l'Associazione europea delle Società Concessionarie di autostrade, ponti e tunnel a pedaggio

CAP: all'epoca era composta dai sette membri fondatori, i quali gestivano in complesso una rete autostradale a pedaggio di circa 16.000 km; oggi è diventata una rete di oltre 50.000 km, membri associati inclusi.

Veniamo fatti entrare in un ufficio molto luminoso, pieno di libri e dotato di un moderno computer di cui, dichiara, ha un vero e profondo bisogno: una sorta di braccio destro tecnologico a sua disposizione, anche se Corrado Alvaro - Scrittore italiano vissuto tra il 1895 e il 1956 nel suo "Il nostro tempo e la speranza" - annotava come "L'uomo non si conosce abbastanza per misurare quello di chi ha bisogno".

Dopo il rituale del caffè, cominciamo a cercare di approfondire le attività dell'Associazione.

"Strade & Autostrade": "Cos'è ASECAP e di cosa si occupa? E qual è l'importanza di un'Associazione che riunisca e coordini le attività dei Gestori di tratte a pedaggio?"

"José Costa Braga": "ASECAP è l'Associazione europea delle Società Concessionarie di autostrade, ponti e tunnel a pedaggio che raccoglie 22 membri in rappresentanza di 192 Concessionari.

La visione di ASECAP e dei suoi membri è un sistema di trasporto efficiente a basso impatto ambientale e per ottenere tale obiettivo promuove l'utilizzo dei pedaggi quale strumento più efficace per finanziare la costruzione, la gestione e la manutenzione delle autostrade e delle principali infrastrutture stradali a beneficio dei cittadini europei.

Tutti i Paesi membri ASECAP si scambiano esperienze di manutenzione e di gestione delle autostrade ad alta capacità al fine di migliorare la sicurezza stradale e la sostenibilità ambientale attraverso i metodi di riscossione del pedaggio più moderni".

Prima di riprendere, tra una breve digressione e l'altra, con grande entusiasmo chiarisce che l'ambiente del suo ufficio gli consente, a seconda delle circostanze, di concentrarsi e di "ricaricarsi" o da solo o con la sua eccezionale squadra, come la definisce: "Quello che mi piace di esso è che si tratta di uno spazio luminoso e confortevole in cui poter trascorrere sia momenti di intenso lavoro sia di riflessione per trovare ispirazione in quelli meno densi di impegni. Vi tengo i libri che mi piacciono" oltre, ovviamente aggiungiamo noi, l'indispensabile computer.

"S&A": "Quanti sono i chilometri di strade a pedaggio in Europa? Quali sono gli Stati facenti parte di ASECAP che hanno le maggiori estese di reti a pedaggio?"

"JCB": "I Paesi membri gestiscono una rete a pedaggio di oltre 50.000 km: Francia e Italia sono gli Stati che hanno le più estese reti a pedaggio. L'affiliazione ad ASECAP è richiesta dalle Associazioni Concessionarie nazionali europee".

Cerchiamo di comprendere meglio chiedendo...

"S&A": "Quanti e quali sono attualmente i metodi di riscossione del pedaggio?"

"JCB": "I metodi di riscossione del pedaggio più comunemente utilizzati sono essenzialmente due: manuale, attraverso il quale - presso il casello - l'esattore raccoglie (in contanti o con carta) il valore dovuto in base al riconoscimento automatico di classificazione del veicolo; automatico, tale per cui un pedaggio elettronico (ETC - Electronic Toll System) rileva la presenza del veicolo, la sua classe, il percorso attraversato e ne determina l'importo dovuto attraverso l'uso di un dispositivo OBU (Unità di Bordo elettronica Obbligatoria) nella maggior parte dei casi UE. Tali operazioni riducono significativamente la velocità del veicolo di passaggio al casello e nei sistemi di pedaggio free-flow il veicolo mantiene la propria velocità passando sotto il portale di esazione.



2. (Fonte: KAPSCH T.S.)



3. (Fonte: OLYA, France)

L'attuale Legislazione europea considera le seguenti tre tecnologie per consentire l'interoperabilità nei sistemi automatici dei vari Paesi: la localizzazione satellitare, comunicazioni mobili che utilizzano i sistemi standard GSM-GPRS o le comunicazioni dedicate a corto raggio (DSRC) a 5,8 GHz.

Naturalmente, come sappiamo, la tecnologia è sempre innovativa; pertanto, ci aspettiamo di riuscire ad individuare nuovi metodi di esazione. La priorità, naturalmente, rimane la stessa: i metodi devono salvaguardare sia un servizio su strada di alta qualità per l'utenza sia un sistema affidabile e trasparente di riscossione".

Concordiamo e, ricordando che anche il grande Filosofo greco Aristotele si attribuisce il pensiero: "La legge è ordine e una buona legge è un buon ordine", passiamo alle domande successive...

"S&A": "In Italia, sulla rete di Pedemontana Lombarda, il pedaggio è riscosso tramite il sistema free flow: potrebbe diventare un sistema comune?"

"JCB": "Il primo obiettivo delle Concessionarie e dei Fornitori di servizi è quello di realizzare un sistema di raccolta veloce, efficiente e facile da usare. Per il traffico locale, il metodo "free-flow" è diffuso in molte strutture. Per il traffico di lunga percorrenza e senza esclusione sul tipo di traffico, questa tecnologia è già in uso in vari Stati membri in Europa. In questi casi, l'applicazione viene attuata utilizzando le foto delle targhe di immatricolazione dei veicoli".

"S&A": "Quali sono le principali problematiche per giungere a un sistema di riscossione del pedaggio valido in tutta Europa?"

"JCB": "Le diversità normative tra i vari Stati membri rappresenta un ostacolo per l'interoperabilità. Tuttavia, è stato risolto attraverso un dialogo aperto tra gli operatori. ASECAP e i suoi membri hanno sviluppato le condizioni necessarie per la creazione di un mercato allargato a livello europeo. In una prima fase, alcuni Stati membri con restrizioni comuni hanno stabilito

reciproci accordi di interoperabilità con notevole successo. Ritendiamo quindi che gli accordi regionali saranno la forma migliore per sviluppare progressivamente un sistema di pedaggio europeo”.

Interrompiamo il piacevole faccia a faccia per conoscere meglio l'uomo oltre al Presidente e chiediamo quale sia l'ultimo film visto al cinema. La sua risposta è rapida e senza esitazione: “La La land”, scritto e diretto da Damien Chazelle e pluripremiato ai recenti Oscar.

Come hobby, adora la musica classica e noi concordiamo pensando - esattamente come scriveva nel Settecento il Filosofo francese Jean Baptiste Le Rond d'Alembert - che “Ogni musica che non dipinge nulla è un rumore”.

Si continua, così, con le domande...

“S&A”: “Sicurezza e sostenibilità ambientale sono punti importanti della vostra mission: come opererete in futuro in queste direzioni?”.

“JCB”: “Entrambi i punti sono fondamentali per ASECAP e da considerarsi non in modo disgiunto ma con un approccio olistico, globale.

In ASECAP i nostri membri “gestiscono” le nostre strade giornalmente: la “gestione” è un ambito complesso e noi diamo priorità alla sicurezza stradale e alla sostenibilità ambientale



4. (Fonte: AISCAT)

quali priorità di tale contesto e, come sappiamo, questi due elementi sono il risultato diretto della nostra gestione quotidiana efficiente.

Non dobbiamo dimenticare che ASECAP è una vera sostenitrice dei due principi fondamentali che portano l'UE verso l'era della decarbonizzazione: “chi usa paga” e “chi inquina paga”. Entrambi i motti sono fortemente in linea con le questioni sopra sollevate”.

5. (Fonte: SEOPAN)



"S&A": "Quanto i sistemi ITS (Intelligent Transport Systems) per la gestione del traffico potranno migliorare la viabilità del futuro verso la strategia "Europa 2020"? Quanto e in che modo gli ITS potranno influire sulla viabilità futura?"

"JCB": "È piuttosto semplicistico parlare di ITS a vuoto, facendo supposizioni senza valutare le situazioni concrete. Fino ad oggi, i vari settori ITS in più rapida evoluzione desiderano "investire nel cambiamento" e sviluppare soluzioni attraverso la ricerca in laboratorio. Il trasporto su strada è però un ambito delicato in cui interagiscono molti attori creando la cosiddetta rete di trasporto. Questa rete ha però una complessa particolarità: le sue differenti connessioni hanno diverse velocità, quindi se tra loro (e tra le loro velocità) non dovesse sussistere un profondo coordinamento la rete si romperebbe.

Tutti noi riconosciamo il fatto che l'industria automobilistica si rinnovi ogni sei mesi: i sistemi ITS devono perciò essere la risposta alle esigenze della crescente mobilità, il che significa più di un insieme di sistemi che utilizzano un'avanzata tecnologia: l'ITS deve essere uno strumento al servizio del benessere e rappresentare la più forte urgenza per i nostri utenti".

Una piccola pausa prima di chiudere l'intervista e, nell'interloquire, veniamo a sapere che per quanto concerne le vacanze preferite la sua risposta non lascia dubbi: "Amo la montagna e, quando il lavoro me lo consente, vado a respirare aria buona". In proposito ci sentiamo di aggiungere che proprio l'aria è diventata un elemento talmente prezioso che, purtroppo, in alcuni Paesi - come ad esempio la Cina - viene addirittura venduta dentro i barattoli: da non credere...

Chiudiamo quindi il nostro incontro con le ultime due domande...

"S&A": "Ritiene debba essere applicata la soluzione presentata sui veicoli di peso superiore a 3,5 t denominata "Viapass"?"

"JCB": "Come ho detto, al fine di definire degli efficaci sistemi di esazione del pedaggio, dobbiamo sempre tener conto delle specifiche realtà di ogni Paese o regione, delle sue abitudini, della Legislazione e dell'attività economica. Come noto, in Europa andiamo molto d'accordo con la diversità e la molteplicità dei sistemi. Naturalmente, l'interoperabilità sarà sempre l'obiettivo finale, ma ci vuole tempo e richiede il dialogo e interscambio e interazione di sistemi".

"S&A": "Quali vantaggi porteranno alla mobilità integrata e sostenibile d'Europa i mezzi pesanti equipaggiati con la soluzione di navigazione satellitare (GNSS)?"

"JCB": "Semplice: il GNSS (Global Navigation Satellite System) è un sistema di navigazione e di posizionamento. Da questo punto di vista, sulle nostre strade i veicoli pesanti ottengono un adeguato servizio e di conseguenza lo offrono alla mobilità europea.

Tuttavia, vi è un elemento da ricordare: il "trasporto su strada" è un servizio che viene prodotto e consumato, cioè qualcuno lo produce e qualcuno lo consuma, e ha caratteristiche di qualità e un costo proporzionato.

È ovvio che i veicoli pesanti preferiscano ricevere un servizio simile, ma il mercato deve salvaguardare il fatto che il costo attinente è completamente coperto e che le strade a pedaggio

ricevono correttamente i ricavi per il servizio che forniscono. Nell'Unione europea quest'ultimo aspetto è un problema che è necessario risolvere, sia dal punto di vista economico sia societario, perché in linea di principio il sistema GNSS ha ancora lacune in materia di riscossione del pedaggio".

Ringraziamo, salutiamo e usciamo, convinti di aver incontrato una persona che difficilmente dimenticheremo. Questo perché, oltre la riconosciuta professionalità, le sue risposte sono state una giusta miscellanea tra competenza, signorilità e gioia di vivere.

Persino un po' di più di quanto ebbe a scrivere Michel de Montaigne, Scrittore francese vissuto dal 1533 al 1592, nel suo "Essais" in cui sosteneva che "Il mio mestiere e la mia arte sono la vita".

Un di più che fa la differenza e che aiuta persino chi fa il nostro mestiere. Alla prossima! ■

Curriculum Vitae di José Costa Braga

Di nazionalità portoghese, classe '47 e laureatosi in Economia e Commercio presso l'Università Tecnica di Lisbona, José Costa Braga vanta un'esperienza di più di 30 anni di attività maturata in diversi ambiti del settore delle autostrade a pedaggio (organizzazione, pianificazione, controllo e rapporti con il Concedente e i Fornitori).



È un Economista dalla profonda esperienza e conoscenza del comparto delle autostrade a pedaggio da sempre coinvolto in tutto ciò che concerne lo sviluppo tecnologico, in particolar modo nei sistemi di operatività e di controllo.

Dal 1981 al 2000 ha lavorato, con differenti incarichi e responsabilità, presso il Brisa Group SA.

Dal 2000 al 2005 è stato Direttore Generale di Via Verde Portugal, con attiva partecipazione sia alla creazione e all'implementazione del sistema Via Verde che della Società stessa.

Dal 2010 al 2012 è stato Direttore Generale di AEA Auto-Estradas do Atlantico SA per diventarne poi Amministratore Delegato nel 2012.

Dal 2011 è Presidente della APCAP, l'Associazione delle concessionarie portoghesi delle autostrade a pedaggio e dei ponti e, per il periodo di 2016-2017, è Presidente di ASECAP, l'Associazione europea delle Società Concessionarie di autostrade, ponti e tunnel a pedaggio.