

Agip, Autostrade, Rai ed Aci tutti in pool
Una serie di video collocati nelle stazioni di servizio
informerà gli automobilisti sullo stato delle strade

Operazione «Viaggiare informati»

«Viaggiare informati» è un pool di enti e aziende - Agip, Autostrade, Rai ed Aci - che concorrono alla realizzazione di un nuovo sistema di videoinformazione per gli automobilisti. Si chiama «telescreen» e consiste in una serie di video collocati presso le stazioni di servizio Agip e Ip in cui compaiono tutte le notizie utili su viabilità, lavori in corso e previsioni del tempo a livello nazionale e locale.

L'esercizio è in moto da un paio di settimane: diciotto milioni di autoveicoli in transito solo sui cinquemila chilometri della rete autostradale nazionale, tra il 20 luglio e il 4 agosto, con una tendenza all'aumento dimostrata dalle prime cifre di luglio nel solo week end di metà mese è stato superato il tetto dei tre milioni e mezzo di veicoli. Evitare gli ingorghi e le micidiali fermate sotto la calura è preoccupazione costante di chi si mette in viaggio.

In attesa di futuri sistemi elettronici di controllo della circolazione, l'unico strumento al momento efficace è un buon sistema informativo. L'idea nuova è venuta all'Agip, a partire dall'esperienza maturata già da qualche anno dalla Rai, con il suo «Onda Verde» per viaggiare informati con la recita dell'apposito slogan. (Un'ottima funzione, con il limite ovvio dell'approfondimento. Nasce così «telescreen», il nuovo strumento di informazione specializzata e capillare - utilizza infatti la rete dei punti vendita Agip della rete autostradale - a disposizione dei professionisti del trasporto stradale e degli automobilisti in viaggio di piacere o di lavoro. Telescreen è in pratica un terminale televisivo composto di quattro schermi da 28 pollici, disposti in modo da formare una immagine unica e governata da un personal computer. Esso riceve via etere tutti i messaggi trasmessi dalla centrale operativa Rai di Onda Verde, gestita dal personale messo a disposizione dall'AcI, a sua volta preposta all'organizzazione dei contatti con le fonti di informazione e alla preventiva verifica - e quindi «certificazione» - delle notizie da trasmettere. Queste ultime sono fornite da polizia, carabinieri, Società Autostrade e analoghe società di gestione, dall'Anas e - novità - dagli stessi gestori Agip petroli collegati al sistema. È stato messo a loro disposizione, infatti, un dispositivo collegato al computer di Telescreen tramite il quale essi possono segnalare, in codice, alcune situazioni standard, come ad esempio, «nebbia», «coda», e così via. Le informazioni pervenute dalle stazioni di servizio, filtrate e verificate dalla centrale operativa dell'AcI,

vengono inserite nel notiziario. Il telescreen fornisce le notizie secondo un programma che le suddivide in quattro gruppi, che appaiono in sequenza sullo schermo: viabilità nazionale, viabilità della zona interessata, viabilità autostradale e notizie meteorologiche, fornite dal ministero dell'Aeronautica. Una sosta nelle stazioni di servizio Agip significa quindi la possibilità di costruirsi la propria mappa di viaggio schivando soste improvvise - chi non ha ben presente il camion piazzato a metà strada con l'allarmante scritta «coda-queue» e via cantando in tutte le lingue, esattamente a cento metri dall'inizio della tratta? - sgraditissime agli utenti nonché costose per la stessa comunità. È stato infatti calcolato dall'AcI che il danno economico derivante da un chilometro di coda - consumo benzina, stress del conducente, usura della macchina - si aggira sui 25 milioni di lire.

Dal punto di vista tecnico, è stata messa in campo l'esperienza maturata da Telescreen Rai nel campo del telesoftware - sistema di trasmissioni via etere utilizzato appunto per il televisivo - con la consulenza di un istituto specializzato, la Telesia. In pratica si tratta di utilizzare interamente le mole di informazioni che giungono alla centrale operativa della Rai sfruttandole in modo mirato. Il bollettino radiofonico e televisivo non è infatti in grado di scendere nel dettaglio delle singole situazioni, né di preavvisare in tempo reale gli utenti di un eventuale intoppo. Questo è ancora più importante per gli automobilisti in autostrada, praticamente senza «vie di fuga» tra un casello e l'altro.

Le autostrade attualmente coprono il 71,2 per cento del traffico con continui aumenti. La sosta ai terminali telescreen potrebbe perfino significare il classico «prendere due piccioni con una fava», ossia fare benzina. Sembra una sciocchezza, ma secondo le stime dell'AcI, il 15,88 per cento degli automobilisti che chiede il soccorso lo fa per «problemi all'impianto di alimentazione»: una formula molto elegante per significare che sono rimasti completamente a secco.



E nel business «non oil» ecco una società Agip-IP

La distribuzione dei prodotti petroliferi sta subendo da alcuni anni una profonda ristrutturazione, tesa a ottimizzare la struttura con la riduzione del numero dei punti vendita e il relativo incremento unitario delle quantità erogate. Ristrutturare significa nello stesso tempo trasformare la qualità del servizio. Si inquadra in quest'ottica l'iniziativa di Agip e IP di costituire entro l'anno una nuova Società, che commercializzerà su entrambe le reti prodotti e servizi diversi dai carburanti. Sulla base dell'esperienza europea, le previsioni di marketing dicono che anche in Italia aumenterà notevolmente il business «non oil», con una più estesa e diversificata offerta di prodotti e in particolare di servizi all'utente.

Uno degli obiettivi della nuova Società è tra l'altro di modificare il rapporto con gli stessi gestori di impianti, realizzando un diverso equilibrio, nella determinazione del reddito, tra «oil» e «non oil». La nuova società intende muoversi con grande flessibilità

operativa, per valutare gli spazi di mercato che si aprono per i nuovi prodotti da introdurre nelle stazioni di servizio. Fin da ora però è stato individuata la linea di marketing diretta all'ecologia e alla tutela ambientale. Nel comparto «oil», gasolio a basso tenore di zolfo, e sistema «emulsiem» sono le prime iniziative condotte in questo ambito. L'Agip petroli è stata la prima società petrolifera in Europa a proporre il gasolio a basso tenore di zolfo 0,1% anziché il normale 0,3%, limite che supera la soglia normalmente rispondente alle esigenze ambientali - in grado di abbattere le emissioni solforose di circa il 70%. Analogamente, il sistema Emulsiem consiste in microemulsioni che arrivano a ridurre del 30 - 50% le emissioni inquinanti di fumi e ossidi di azoto.

L'altra linea di intervento già avviata da tempo ma destinata a rapida espansione, è la benzina senza piombo. Attualmente i punti vendita autostradali forniti di questi tipo

di carburante sono 190, cui vanno aggiunte altre 760 stazioni di servizio sulla rete ordinaria. A sua volta la consociata IP ha 71 impianti di benzina senza piombo sulle autostrade e 379 stradali. Il totale attuale ammonta quindi a 1400 punti vendita, destinati ad arrivare a 2500 entro la fine di quest'anno. Il tutto, ovviamente, condizionato dall'azione della Pubblica Amministrazione che, attraverso manovre di defiscalizzazione, consente di portare la domanda a livelli europei. La nuova società dell'Agip petroli intende però misurarsi su un ulteriore terreno, quello dei servizi: stozazione, market, officine e catena di Motel sono attività già operanti che richiedono un'ulteriore trasformazione per la mutata qualità della domanda. Non solo servizio indifferenziato, quindi, ma anche risposte mirate rispetto alle esigenze di singole fasce di utenza. Un'evoluzione, evidentemente, stimolata dalla liberalizzazione del mercato europeo prossimo venturo.

Con il «Joy Stick» anche i gestori «parleranno» al sistema

Sono attualmente 100, installati presso altrettanti punti vendita Agip lungo le autostrade. Il programma di sviluppo del sistema prevede però, entro il prossimo anno, di arrivare a un totale di 450 stazioni collegate, di cui circa 250 lungo itinerari non autostradali, dove il servizio potrebbe risultare anche più utile, dal momento che le stesse stazioni sono praticamente prive di assistenza. L'operazione è stata definita dai promotori un vero e proprio servizio civile, un serio e moderno contributo alla sicurezza della circolazione stradale, nel momento in cui la diffusione del sistema consentirà l'assistenza all'automobilista 24 ore su 24. L'idea, in prospettiva, è infatti quella di dare ai punti telescreen il compito di raccogliere informazioni dettagliate di elaborarle e di inviarle in tempo reale. Per ottenere questo risultato occorre un ulteriore impegno di tipo tecnico. Il primo passo è stato l'installazione di un più sofisticato elaboratore elettronico nel centro operativo Rai Onda Verde. Il prossimo passo sarà quello di attivare i collegamenti via terminale con le principali fonti di informazione, per raccogliere, elaborare e trattare i messaggi non più con i mezzi tradizionali ma in modo informatizzato, con notevoli vantaggi in termini di tempo e di funzionalità.

Un ruolo chiave sarà assunto dai gestori delle stazioni di servizio, che disporranno di un joy stick collegato alla centrale per segnalare situazioni locali codificate. I gestori così coinvolti diventeranno parte integrante delle fonti di informazione, e nello stesso tempo daranno alle istituzioni preposte al controllo della viabilità, come la polizia, la possibilità di disporre di un mezzo rapido ed affidabile per trasmettere le loro informazioni senza ricorrere unicamente al telefono come avviene attualmente.

LA BENZINA VERDE IN ITALIA



Piemonte: 43
Val d'Aosta: 5
Liguria: 60
Lombardia: 90
Trentino, Alto Adige: 36
Veneto: 27
Friuli, Venezia Giulia: 13

Emilia Romagna: 57; Toscana: 28; Marche: 14; Umbria: 6; Lazio: 10; Abruzzo: 6; Campania: 6; Basilicata: 1; Puglia: 42; Calabria: 47; Sicilia: 125; Sardegna: 50; Rete autostradale: 182.



Valle d'Aosta: 11
Piemonte: 82
Liguria: 41
Lombardia: 64
Trentino Alto Adige: 26
Veneto: 21
Friuli Venezia Giulia: 2

Emilia Romagna: 30; Toscana: 8; Marche: 12; Umbria: 12; Lazio: 5; Campania: 2; Basilicata: 1; Puglia: 32; Sardegna: 35; Rete autostradale: 71.

Ma ha un nemico: l'acqua Etanolo, il mais fatto benzina

ROMA. Si chiamano ossigenati. Sono gli additivi che sostituiranno il piombo nella benzina. Da sole, infatti, le tecniche di raffinazione non sono in grado di produrre, a costi accettabili, un carburante con una struttura ottica adatta ai moderni motori delle automobili. Tra gli additivi possibili i più noti sono l'Etanolo, il metanolo. Hanno la funzione di aumentare il numero di ottanti della benzina. Ma sono proprio tutti uguali? Niente affatto, se non altro per la differente materia dalla quale derivano. Ad esempio l'etanolo è un ossigenato di origine agricola, è ricavato cioè dai cereali o dalla barbabietola da zucchero. Proprio per questo è stato chiamato «benzina verde». L'etanolo sembra avere molte carte da giocare in una cultura che gli fa sempre più sensibile ai problemi ambientali. Tanto più che l'Europa e gli altri paesi più ricchi devono fare i conti con una superproduzione agricola sempre più preoccupante. Perché, dicono i sostenitori dell'etanolo, non trasformiamo in benzina il surplus produttivo, senza ammassare i cereali in costosi magazzini? Argomento a prima vista affascinante anche se non privo di controindicazioni. Si corre infatti il rischio che il surplus cerealicolo diventi storia infinita, strutturalmente ineliminabile visto il nuovo mercato di sbocco tuttora sommerso artificiale, che si creerebbe con la domanda di etanolo. E poi si tratta di una produzione molto costosa che richiede sovvenzioni pubbliche consistenti non solo nel momento della produzione agricola ma anche in quello della trasformazione industriale. Infine, e non sono obiezioni da poco, il contributo ottantico dell'etanolo è relativamente modesto mentre la sua reazione all'acqua creerebbe notevoli problemi di stoccaggio e di trasporto. Proprio per questo, pur senza aprioristiche prevenzioni, l'Eni ha deciso di puntare sull'Mtbe per la benzina senza piombo.

Ecofuel di Ravenna appena 120mila tonnellate, eppure uno dei più grandi del mondo. Ma la strategia dell'Eni mira altrove: è nelle zone di estrazione del greggio che sarà più conveniente produrre l'Mtbe. In infatti economie di scala e costi sono nettamente vantaggiosi. Per non parlare delle convenienze tecniche. La possibilità di utilizzare butani da campo ha infatti rivoluzionato la produzione di Mtbe consentendo la progettazione di impianti di dimensioni notevoli. E quanto l'Eni ha fatto con accordi in Arabia Saudita ed in Venezuela: il livello di investimento è nettamente superiore rispetto agli impianti tradizionali (150 milioni di dollari invece che 35-60) ma i vantaggi sono più che proporzionali perché, operando accanto ai pozzi non vi sono vincoli sulle forniture di materie prime ed i costi sono molto più contenuti. Del resto l'Mtbe può essere ottenuto anche da residui leggeri della lavorazione del petrolio, altrimenti destinati ad essere scarsamente utilizzati.

Sarà il successore del piombo? Mtbe, una sfida verso il domani

Ecofuel di Ravenna appena 120mila tonnellate, eppure uno dei più grandi del mondo. Ma la strategia dell'Eni mira altrove: è nelle zone di estrazione del greggio che sarà più conveniente produrre l'Mtbe. In infatti economie di scala e costi sono nettamente vantaggiosi. Per non parlare delle convenienze tecniche. La possibilità di utilizzare butani da campo ha infatti rivoluzionato la produzione di Mtbe consentendo la progettazione di impianti di dimensioni notevoli. E quanto l'Eni ha fatto con accordi in Arabia Saudita ed in Venezuela: il livello di investimento è nettamente superiore rispetto agli impianti tradizionali (150 milioni di dollari invece che 35-60) ma i vantaggi sono più che proporzionali perché, operando accanto ai pozzi non vi sono vincoli sulle forniture di materie prime ed i costi sono molto più contenuti. Del resto l'Mtbe può essere ottenuto anche da residui leggeri della lavorazione del petrolio, altrimenti destinati ad essere scarsamente utilizzati.

Ecofuel di Ravenna appena 120mila tonnellate, eppure uno dei più grandi del mondo. Ma la strategia dell'Eni mira altrove: è nelle zone di estrazione del greggio che sarà più conveniente produrre l'Mtbe. In infatti economie di scala e costi sono nettamente vantaggiosi. Per non parlare delle convenienze tecniche. La possibilità di utilizzare butani da campo ha infatti rivoluzionato la produzione di Mtbe consentendo la progettazione di impianti di dimensioni notevoli. E quanto l'Eni ha fatto con accordi in Arabia Saudita ed in Venezuela: il livello di investimento è nettamente superiore rispetto agli impianti tradizionali (150 milioni di dollari invece che 35-60) ma i vantaggi sono più che proporzionali perché, operando accanto ai pozzi non vi sono vincoli sulle forniture di materie prime ed i costi sono molto più contenuti. Del resto l'Mtbe può essere ottenuto anche da residui leggeri della lavorazione del petrolio, altrimenti destinati ad essere scarsamente utilizzati.



Marmitte catalitiche Per le piccole cilindrate ogni decisione è slittata all'autunno

L'auto «verde» è rimandata a settembre. È infatti assai improbabile che prima dell'autunno il Consiglio dei ministri della Cee decida di definire una posizione comune - da sottoporre poi al Parlamento europeo - sui limiti comunitari alle quantità di sostanze nocive presenti negli scarichi delle auto di piccola e media cilindrata, fino a 1400 cc. Lo slittamento è dovuto al fatto che il governo francese ha annunciato di non essere in grado di sottoscrivere l'intesa di massima (definita «orientamento comune preliminare») raggiunta a maggioranza lo scorso 28 giugno dai ministri dell'ambiente dei dodici.

La Francia ritiene che l'intesa non offra sufficienti garanzie di rispetto delle regole di concorrenza e collega la sua posizione al fatto che il governo olandese intende incoraggiare con sgravi fiscali l'acquisto di auto che rispettino - in anticipo rispetto alle scadenze previste - le nuove norme antinquinamento. La decisione olandese danneggerebbe in particolare le vendite di alcuni modelli francesi, italiani e britannici. L'intesa di massima del 28 giugno - destinata a completare la normativa «auto pulita», già varata per le cilindrate medie e alte - era stata raggiunta col voto contrario di tre paesi (Grecia, Danimarca e Olanda che chiedevano limiti più severi), un sì con sospensione della Gran Bretagna ed il voto positivo di Francia, Italia e Germania ma con la postilla che tale indicazione andava riconfermata dopo un esame nelle rispettive capitali il successivo novembre. Il successivo 28 giugno di non sentirsi legati a impegni in materia di facilitazioni fiscali nel settore. Non è comunque detto che la discussione in corso faccia slittare anche il termine di entrata in vigore delle misure proposte per le piccole cilindrate. Tali misure, infatti, dovrebbero essere attuate dall'ottobre 1992.