



Si è svolta a Pisa, alla fine dello scorso anno, la prima sperimentazione a livello nazionale di gestione della mobilità urbana con tecnologie RFID UHF: cominciata il 20 settembre, è sfociata nei mesi successivi in implementazione vera e propria, con diverse estensioni previste. Nell'ambito di questo progetto, che coinvolge PisaMo SpA (l'azienda che gestisce i trasporti della città), i consorzi Apice e Cubit e Liberologico come coordinatore tecnico, sono stati consegnati 30 palmari multifunzione (con connessione GPRS, GPS, Wi-Fi, lettore RFID e fotocamera) agli ausiliari del traffico, e inviate ai cittadini oltre 11.000 PisaPass, carte elettroniche multiservizio dotate di tag RFID UHF, che hanno sostituito le autorizzazioni ZTL, PCU e i titoli di sosta cartacei.

Ne abbiamo parlato al telefono con Paola Ponticelli, Business Developer di Liberologico: «dal 2 gennaio il sistema è entrato in uso per tutti i cittadini di Pisa: PisaMo erogherà i tag RFID a tutti i cittadini che hanno permessi di sosta annuali, e sta verificando la possibilità di rilasciarli a tutti i cittadini non residenti che però hanno necessità di sostare nella ZTL per i motivi più diversi». Liberologico è l'azienda che ha effettuato tutta l'integrazione di sistema e lo sviluppo del software per la gestione delle pratiche della mobilità, utilizzando la piattaforma modulare INes. La PisaPass non è un'etichetta, ma una tessera cartonata (inserita in una bustina di plastica all'interno del lunotto) contenente il tag RFID UHF, il cui identificativo è associato alla targa del veicolo: sul tag non risiede altro dato, anche per una questione di privacy. Gli ausiliari del traffico, dotati del palmare multifunzione con il software di emissione di pre-avvisi e verbali sviluppato da Liberologico, semplicemente avvicinando il palmare alla card possono leggere le informazioni relative ai permessi di sosta e, nel caso in cui l'automobile non si trovasse in regola, rilasciare un pre-avviso o un verbale. A proposito, perché è stata scelta la RFID? E perché UHF? «RFID per una questione di sicurezza: il tag è molto difficile da riprodurre, diversamente da un codice di altro tipo» risponde Ponticelli. «E UHF per una questione di distanza di lettura: se la tessera è posta sul vetro di un furgone, l'operatore non dovrà "arrampicarsi" sul veicolo per andare a leggere a contatto. E non ultimo, si può pensare di implementare anche altri tipi di servizi, per esempio la lettura di mezzi in movimento. Per esempio, sono stati fatti dei test in cui questi stessi tag sono stati letti alla velocità di 150 km/h. C'è quindi la possibilità di utilizzare questa tecnologia sui varchi per la rilevazione dei flussi di traffico». Infine, ci sono prospettive di allargamento in altri comuni? «Sì: oltre a Pisa, sono in partenza il comune di Carrara e il comune di Viareggio».