

IL NOTIZIARIO ERF

a cura di Irene Fusco*

www.erf.be

L'IMPORTANTE COLLABORAZIONE CON ERF, LA FEDERAZIONE EUROPEA DELLA STRADA, ASSOCIAZIONE SENZA FINI DI LUCRO CHE COORDINA GLI ATTORI EUROPEI IMPEGNATI NEL MONDO DELL'INFRASTRUTTURA STRADALE, FORNISCE LORO UNA PIATTAFORMA VOLTA A FAVORIRNE IL DIALOGO E LA COOPERAZIONE E PROMUOVE LA RICERCA PER UN TRASPORTO SU STRADA PIÙ SICURO, EFFICIENTE E SOSTENIBILE

16° Incontro Mondiale della Strada

1.500 partecipanti coronano un grande successo: il 16° Incontro Mondiale della Strada, tenutosi a Lisbona dal 25 al 28 Maggio, ha attratto circa 1.500 partecipanti e ha visto gli interventi di numerosi esperti del settore. L'evento chiave, dal titolo "Sharing the Road", è stato organizzato congiuntamente dalla Federazione Europea della Strada (European Union Road Federation - ERF), dall'Associazione Stradale Portoghese (Centro Rodoviário Português - CRP) e dalla Federazione Internazionale della Strada (International Road Federation - IRF).

La Conferenza, suddivisa in cinque sessioni tematiche (Mobilità, Trasporti e Infrastrutture/Sicurezza Stradale/Sostenibilità/Finanziamento e Gestione/Tecnica ed Innovazione), ha riunito stakeholders, decision makers, esperti del settore e rappresentanti provenienti da industrie di calibro internazionale per discutere le attuali sfide legate al mondo della strada e alla mobilità, e per proporre idee e soluzioni volte a migliorare il settore delle infrastrutture stradali negli anni a venire.

I numerosi partecipanti hanno inoltre avuto la possibilità di visitare lo spazio espositivo che ha ospitato circa 80 espositori provenienti da tutto il mondo (Figura 1).

L'Incontro Mondiale della Strada ha dimostrato "ancora una volta, che le strade sono un vettore di sviluppo, di crescita e di ricchezza" come ha affermato Jean Claude Roffé, presidente del comitato tecnico e direttivo del Congresso.

Nel corso della cerimonia di chiusura, Christophe Nicodème (Figura 2), Direttore Generale della ERF, ha espresso la sua gratitudine a tutti coloro che hanno contribuito alla buona riuscita dell'evento. Ha inoltre aggiunto che "condividere la strada (dal titolo dell'evento "Sharing the Road") va oltre la mera condivisione delle infrastrutture stradali.

Ciò implica la necessità di condividere e scambiare esperienze, conoscenze, abilità e best practices e sono convinto che questo incontro ci ha fornito l'opportunità unica di fare proprio questo".



Figura 1 - Lo stand della ERF

Gli atti del 16° Incontro Mondiale della Strada sono disponibili online alla seguente pagina www.irf2010blog.com.



Figura 2

GINA testa il GNSS per la tariffazione delle reti stradali

Negli ultimi anni la tariffazione delle reti stradali ("road pricing") ha guadagnato sempre più il favore dei responsabili politici europei. Considerando il continuo aumento del trasporto passeggeri e merci, l'idea del pay-as-you-drive (tariffazione in base all'utilizzo) sembra essere invocata sempre più dai responsabili politici a livello nazionale ed europeo come strumento volto a migliorare la gestione del traffico, a ridurre la congestione e a finanziare le reti stradali.

A livello europeo, oltre alla ben nota direttiva Eurovignette (Direttiva 2006/38/CE), le ultime proposte della Commissione Europea (CE) fanno riferimento sempre più al road pricing.

Le proposte della CE vanno ad integrarsi ai sistemi esistenti a livello nazionale. Attualmente in Europa esistono diversi schemi di tariffazione stradale urbana e interurbana differenziati a seconda del peso e del tipo di veicolo.

Gli schemi esistenti si distinguono in sistemi di "prima generazione" che permettono il finanziamento dell'infrastruttura attraverso la riscossione dei pedaggi e sistemi di "seconda generazione" che fanno uso di tecnologie DSRC (Dedicated short-range communications) e GNSS (Global Navigation Satellite Service) (Figura 3).

Tra i numerosi esempi possibili emerge per ambizione lo schema olandese, il cui obiettivo è implementare sull'intera rete nazionale uno schema basato sul GNSS e in particolare su EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service). Seppur la tecnologia GNSS per implementare sistemi di tariffazione esista, i dubbi circa la fattibilità tecnica ed economica di applicazione su vasta scala rimangono, in particolare per ciò che concerne la precisione, l'integrità, i requisiti di disponibilità e continuità che sono fondamentali per evitare errori quali una sovra-tariffazione degli utenti da un lato o la perdita di entrate per l'operatore dall'altro.

Inoltre, la mancanza di prove concrete circa l'impatto della tariffazione stradale (Road User Charging - RUC) attraverso il GNSS sulla congestione e sull'inquinamento, ha agito come

un ulteriore ostacolo, rafforzando la convinzione tra i cittadini che il pay-per use equivalga a un'imposta aggiuntiva rispetto a quelle già in vigore. A questo proposito, lo scorso marzo è stato lanciato il primo test su larga scala, a livello nazionale nei Paesi Bassi al fine di verificare le potenzialità del sistema.

La dimostrazione è condotta su un periodo complessivo di sei mesi nel contesto di GINA (GNSS per applicazioni stradali innovativi) (Figura 4), un progetto co-finanziato dalla UE e dalla GNSS Supervisory Authority (GSA).

L'obiettivo è quello di stabilire in che misura e fino a che livelli di prestazione, la tecnologia GNSS basata sull'infrastruttura europea di navigazione satellitare (EGNOS e Galileo), possa sostenere l'attuazione di uno schema RUC e giustificare il suo valore aggiunto rispetto all'utilizzo esclusivo del GPS.

La dimostrazione è divisa in due fasi.

La prima fase si è svolta su un periodo di quattro settimane nel mese di Marzo, 2010: due veicoli dotati di unità di bordo (OBU) GMV I-20 e apparecchiature ad alta efficienza hanno percorso delle rotte predefinite individuate dal progetto.

Tali rotte, pur restando rappresentative delle condizioni reali, sono state selezionate al fine di testare fino in fondo le prestazioni del GNSS.

L'obiettivo della prima fase è verificare le prestazioni di EGNOS in termini di accuratezza e integrità rispetto al sistema GPS. Aspetti quali, la precisione di misurazione della distanza, le prestazioni nell'identificazione di oggetti e la precisione complessiva del sistema di tariffazione, saranno dettagliatamente analizzati.

La seconda fase si protrarrà per sei mesi, durante i quali 100 veicoli muniti di OBU GMV I-20 percorreranno liberamente i Paesi Bassi, senza essere limitati dalle rotte predeterminate. L'obiettivo di questa seconda fase è duplice: effettuare una valutazione complessiva della capacità del sistema da prospettive diverse (comprese le capacità di generare le fatture, la valutazione dei conducenti, reazioni e feedback, ecc.) ed elaborare un'analisi esaustiva delle prestazioni per le variabili che non richiedono un sistema di riferimento.

Oltre alle prove in corso nei Paesi Bassi, il progetto GINA intraprenderà dei test complementari in Portogallo durante i mesi estivi. Eseguiti da ASCENDI, un operatore autostradale portoghese, l'obiettivo dei test sarà quello di valutare le prestazioni del sistema GINA e GNSS rispetto alla tecnologia DSRC (Dedicated short-range communications).

I risultati finali del test saranno presentati in una Conferenza prevista per l'inizio del 2011 a Bruxelles.

Si spera che il successo dei test di GINA agirà da catalizzatore, spianando la strada ad una maggiore diffusione in Europa delle applicazioni GNSS su strada.



Figura 4

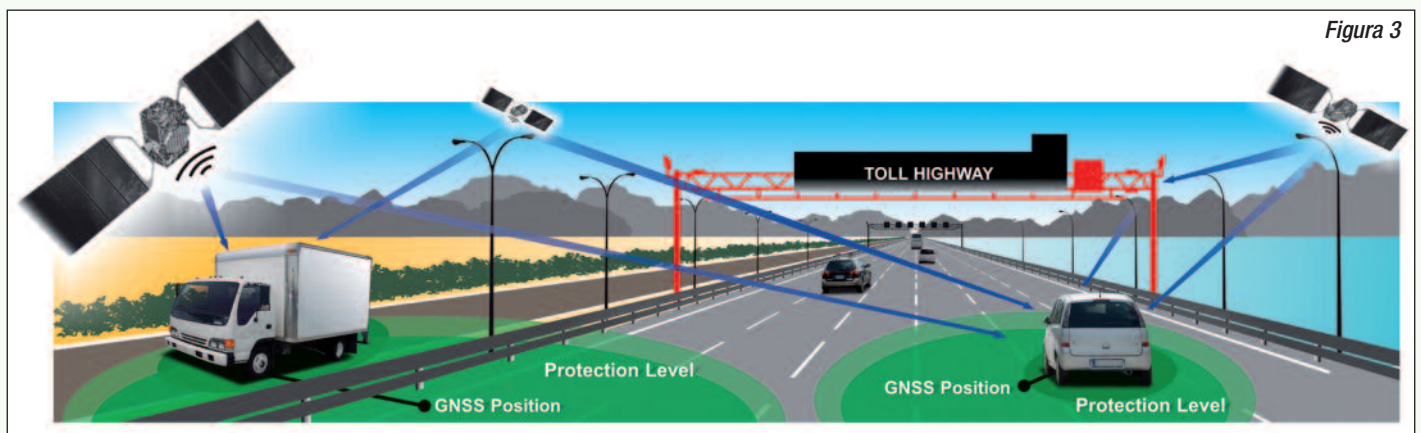


Figura 3

Corsi completi tenuti nei Workshop disponibili sul sito <http://www.irfnet.eu/en/areas/engineering-safer-roads/>

* Institutional Affairs Officer dell'ERF