



IL NOTIZIARIO ERF - IRF BPC

a cura di Irene Fusco*

www.irfnet.eu

L'IMPORTANTE COLLABORAZIONE CON IRF, LA FEDERAZIONE INTERNAZIONALE DELLA STRADA, ASSOCIAZIONE SENZA FINI DI LUCRO CHE DIALOGA SU ARGOMENTI DI MOBILITÀ, COORDINA LE OPINIONI DELLE STRADE D'EUROPA E PROMUOVE LA RICERCA CHE CONDUCE A UN TRASPORTO SU STRADA PIÙ SOSTENIBILE

GINA: il pedaggio stradale diventa intelligente

Nel corso della Conferenza sul futuro dei trasporti - organizzata dalla Direzione Generale Trasporti ed Energia (DG TREN) della Commissione Europea e tenutasi lo scorso Marzo a Bruxelles - è emersa, tra le altre priorità, la pressante necessità di adeguare le infrastrutture stradali a una mobilità in continua crescita che tende a consolidare il primato della strada sugli altri mezzi di trasporto.

Alcuni studi ¹ prevedono una crescita dell'attività di trasporto su strada nella UE pari a +60 % per le merci e a +30% per i passeggeri.

La risposta a tale mutamento è da ricercare nello sviluppo e nell'attuazione di nuove tecnologie che hanno il merito di sopperire all'insufficienza e all'inadeguatezza delle attuali infrastrutture stradali e di mitigare problemi quali traffico, inquinamento e incidenti. Tra le soluzioni oggi possibili, grazie soprattutto alle applicazioni di EGNOS (già in funzione) e Galileo (che sarà operativo dal 2013 - Figura 1), emerge lo sviluppo di sistemi innovativi di pedaggio stradale volti a ridurre il margine di errore nella rilevazione automati-

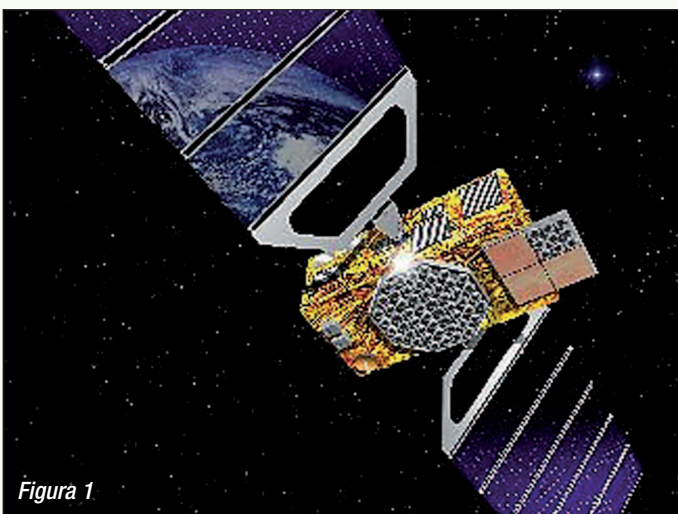


Figura 1

1) - "I Trasporti nella città del XXI secolo: scenari per l'innovazione" di Agostino Cappelli <http://nuke.noauto.org/Portals/0/studi/Cappelli-scenari-per-la-mob1.pdf>.



Figura 2

ca della posizione del veicolo, evitando in questo modo imprecisioni nel calcolo del prezzo.

Negli ultimi mesi, ampio spazio dell'agenda europea sui trasporti è stato dedicato alla discussione sulla proposta

di modifica della Direttiva Eurovignette che ha il fine di stabilire regole comuni sui prezzi dell'infrastruttura. Tale

proposta di modifica, approvata dal Parlamento Europeo

e attualmente in attesa del via libera da parte del Consiglio, riflette il bisogno - a livello europeo - di individuare il giusto prezzo per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale (Figura 2).

GINA (GNSS for INnovative road Applications), un progetto nato nel Marzo 2009 e co-finanziato dalla Commissione Europea e dal GSA, potrebbe in parte soddisfare tale bisogno. Il progetto ha l'obiettivo di rispondere alle tante questioni ancora aperte inerenti la reale efficacia e fattibilità di un sistema di telepedaggio stradale a estensione nazionale ed interamente basato sulle tecnologie offerte dal sistema europeo di navigazione satellitare (Global Navigation Satellite System - GNSS). Nei prossimi 24 mesi, i 12 partners del progetto - tra cui la ERF-IRF BPC - condurranno diverse e approfondite analisi volte a dimostrare, oltre la fattibilità tecnica, anche la convenienza economica e la commercializzazione del sistema.

In particolare, GINA individuerà il valore aggiunto della tecnologia offerta dal sistema europeo GNSS rispetto a quello americano GPS in termini di performance ed efficacia. Pur avendo in media un'ottima precisione, il sistema GPS è carente in quanto a performance e affidabilità specialmente nelle zone urbane in cui i segnali, prima di essere raccolti dal ricevitore, possono essere riflessi da vari ostacoli fisici (multipath error), provocando così errori che, nel caso specifico

Figura 3



del pedaggio stradale, condurrebbero a gravi vizi di calcolo. GINA, svilupperà un sistema di pedaggio in grado di evitare tale problema grazie all'uso dell'integrità della posizione ², che costituisce un valore aggiunto di EGNOS/Galileo rispetto al sistema GPS. L'integrità EGNOS/Galileo infatti, ha la capacità di avvertire l'utente entro un tempo prestabilito nel caso un problema pregiudichi il calcolo della posizione.

GINA inoltre - grazie a un test reale che si svolgerà nei Paesi Bassi e nel quale le applicazioni di EGNOS saranno alla base del sistema di pedaggio autostradale - dimostrerà realisticamente la capacità del sistema di rispondere alla domanda dell'utilizzatore finale (come è già stato fatto per il sistema di telepedaggio olandese AbvM), aprendo così reali possibilità per la commercializzazione. La dimostrazione, che prenderà avvio durante la seconda fase del progetto, prevede l'utilizzo di 100 veicoli che attraverseranno la rete stradale olandese per sei mesi equipaggiati di apposite unità di bordo, le uniche a utilizzare EGNOS e a fornire l'integrità della posizione. Contemporaneamente, verrà portata avanti un'analisi del comportamento degli automobilisti per collegare l'uso di EGNOS/Galileo alla riduzione di emissioni inquinanti e a una migliore gestione del traffico. I progressi nel progetto verranno riportati sul sito www.gina-project.eu.

Setpos e Label: sicurezza e qualità delle aree di sosta riservate ai camion

Lo scorso 29 Aprile si è tenuta a Bruxelles la Conferenza Europea sulle aree di sosta riservate ai camion, la prima a livello internazionale dedicata a questa tematica.

L'evento, a cui hanno partecipato diversi esponenti della Commissione e del Parlamento Europeo, ha avuto il principale obiettivo di illustrare ai 200 partecipanti e alla stampa due progetti, SETPOS (Secured European Truck Parking Operational Services) e LABEL, co-finanziati dalla Direzione Generale Trasporti ed Energia (DG TREN) della Commissione Europea



2) - Misura della fiducia che può essere riposta nella correttezza dell'informazione di posizione che il ricevitore fornisce all'utente.

e volti a migliorare le condizioni di sicurezza e la qualità dei servizi delle aree di sosta per camionisti (Figura 4). I regolamenti europei impongono ai camion di effettuare soste sempre più frequenti per garantire il giusto riposo dei conducenti e la sicurezza sulle autostrade. Allo stesso tempo negli ultimi anni il numero dei camion che ogni giorno attraversano l'Europa è aumentato, così come gli attacchi criminali contro gli autoveicoli, le merci trasportate e i conducenti. Circa il 60% di tutte le aggressioni ai camion avvengono proprio nelle aree di servizio e di sosta, troppo spesso non attrezzate per garantire il giusto livello di sicurezza.

I progetti SETPOS e il suo follow on, LABEL, nascono per far fronte a questa situazione. In particolare, i 38 partner partecipanti a SETPOS hanno definito degli standard di sicurezza uniformi per le aree di sosta riservate ai camion, e le hanno implementate in cinque stazioni di servizio modello. I risultati - inclusi nel Best Practice Handbook (Manuale delle buone pratiche) - serviranno come guida per garantire in futuro aree di sosta ancora più sicure.

Il progetto ha inoltre sviluppato un sistema europeo intelligente di prenotazione, guida ai parcheggi e informazione, già disponibile online all'indirizzo <http://www.truckinform.eu>.

Spingendosi ancora oltre, LABEL (Figura 5), successore di SETPOS, permetterà di realizzare un unico sistema europeo di certificazione e classificazione, approvato da tutti i partecipanti (tra cui la ERF - IRF BPC), con l'obiettivo di informare i conducenti, in modo più semplice ed efficace, sulla qualità delle aree di servizio, e dare l'opportunità agli operatori delle aree di sosta di differenziarsi gli uni dagli altri. Questo permetterà agli spedizionieri e ai camionisti di avere informazioni specifiche sulle misure di sicurezza e qualità dei servizi offerti dalle aree di sosta.



Figura 5

Oltre ai controlli interni eseguiti dalle organizzazioni operanti, la certificazione dovrebbe includere indagini e test indipendenti, nonché le valutazioni degli utenti. Gli operatori certificati, che dimostreranno di avere un livello di sicurezza e qualità rispondenti ai criteri della certificazione, riceveranno, oltre al riconoscimento e divulgazione sulla piattaforma Internet TRUCKinform, un'etichetta, un label appunto, che indicherà il livello dell'area di sosta in merito a sicurezza e qualità. Questo label potrebbe essere, ad esempio, il simbolo del "catenaccio" per indicare il grado di sicurezza, segnale che indica l'area di sosta riservata ai camion nei Paesi Bassi e la "stella" per indicare la qualità. Il progetto LABEL è iniziato nel Settembre del 2008 e si concluderà a Maggio del 2010. Maggiori informazioni sono disponibili sul sito del progetto <http://www.truckparkinglabel.eu/>.

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

* Institutional Affairs Officer dell'ERF - IRF BPC