

<b>Asse/Axe 2</b>	
<b>Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestionali dei rischi</b>	<b>protection et valorisation des ressources naturelles et culturelles, gestion des risques dans les zones de terre et de mer</b>
<b>Obiettivo/Objective 5B.1</b>	
<b>Migliorare la sicurezza in mare contro i rischi della navigazione</b>	<b>Améliorer la sécurité en mer en faisant face aux risques liés à la navigation</b>



Progetto /Projet N° 276

Durata /Duré : 39 mesi /mois

Data di inizio / Date de début : 01.04.2019

Data di fine / Date de fin : 30.06.2022

Logistica e sicurezza del trasporto merci – PROGETTO MULTIAZIONE SULLA GESTIONE MERCI PERICOLOSE IN INGRESSO E USCITA DAI PORTI NELL'AREA DI COOPERAZIONE / Logistique et sécurité des transports de marchandises – PROJET MULTIPLE/ACTION SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES ENTRANT ET EN SORTIE DES PORTS DANS LA ZONE DE COOPÉRATION

## Documento su sistemi ICT di sicurezza e possibili integrazioni

## Document sur les systèmes de sécurité des TIC et les intégrations possibles

**Attività /Activité T.2.2**

**Prodotto /Produit T.2.2.1**

 PROVINCIA DI SASSARI	<b>Data prodotto / Date produit:</b>	31.01.2022
	<b>Periodo / Période :</b>	VI
	<b>Versione /Version :</b>	00.02.00
	<b>Partner responsabile, autore e coordinatore / Partenaire responsable, auteur et coordinateur :</b>	CdA
	<b>Partner esecutore / Partenaire d'exécution :</b>	Prov. di Sassari PP03

## Revisioni e controllo / partners coinvolti

## Révisions et contrôle / partenaires impliqués

Versione del documento - data: bozza n. 2 - 07/12/2021

Version du document - date: projet no. 2 - 07/12/2021

Data del prodotto, ovvero documento finale: 07/12/2021

Date du produit, document final: 07/12/2021

Notes: (es. Confidenziale per I partner e loro collaboratori) / Remarques: (par exemple, confidentialité pour les partenaires et leurs collaborateurs)

### Tabella dell'elaborazione e delle modifiche apportate al documento di Cartografia dei flussi

### Tableau de traitement et modifications apportées au document de Cartographie des flux

Data/ Date	Titolo del prodotto / Titre du produit	Versione della modifica e note / Version du changement et remarques
17_02_2021	@prodotto_T.2.1.1	Bozza stato di avanzamento/ Brouillon état de progress n.1
07_12_2021	@prodotto_T.2.1.1	Bozza / Brouillon n.2 Versione finale/ version définitive
[...]		

### Tabella del referente per ogni partner coinvolti nell'elaborazione del documento / Tableau de la personne de contact pour chaque partenaire impliqué dans la préparation du document

Partner	Soggetto/i coinvolti/i Sujet (s) impliqué (s)	Versione della modifica / Version du changement
DIBRIS UniGE		
Comune di Genova		
Provincia di Sassari	Arch. Giovanni Milia, Dott.ssa Giuseppina Mallardi (Multiss S.p.A.)	
Provincia di Livorno		
CCI Var		

**INDICE / INDEX**

**Synthèse / Sintesi**

**Chapitre 1 - Procédures de travail**

**Capitolo 1 - Procedure di workflow**

**FR**

## **Synthèse**

Le produit fait partie de la composante T2 du projet LOSE+, qui vise à définir les spécifications sémantiques, par type d'incident codé, et les exigences des utilisateurs pour les systèmes TIC qui seront développés ultérieurement dans le projet.

Plus précisément, l'activité T2.2 vise à analyser les systèmes de sécurité actuellement disponibles et leur fonctionnement. L'objectif est de parvenir à une intégration interrégionale des interventions et des exigences en matière d'outils TIC pour soutenir la prise de décision et le suivi, en partant des procédures d'urgence actuelles et des modèles de gestion des secours.

De nombreuses villes se caractérisent par la présence d'importants pôles industriels et/ou de ports à proximité de centres habités, avec tous les problèmes qui découlent de la présence constante de véhicules en transit qui transportent souvent des marchandises dangereuses.

Le risque routier pour les personnes, déjà très élevé, est considérablement accru par le transport de marchandises dangereuses, qui s'effectue généralement sans aucune planification générale visant à réduire les risques et à tenir compte de la complexité du phénomène.

L'un des principaux problèmes est donc de garantir la sécurité et la santé des habitants vivant en contact étroit avec eux, ainsi que des travailleurs et de l'environnement.

Les marchandises dangereuses sont transportées sur des itinéraires parfois obligatoires en raison des caractéristiques géométriques des routes, qui doivent pouvoir accueillir les formes des poids lourds concernés. Le nombre de routes possibles n'est donc souvent pas très élevé. Le respect des exigences relatives aux routes concernées par ces trajets devrait donc être vérifié par un contrôle minutieux, à effectuer par les organes de contrôle sur la base des conditions opérationnelles et de la disponibilité des ressources.

Cela peut se faire, par exemple, par l'utilisation de dispositifs de contrôle des entrées et sorties de véhicules aux points d'accès des centres industriels et/ou des ports (dispositifs de comptage automatique des véhicules, caméras de surveillance, etc.)

Souvent, cependant, il est également nécessaire de prévoir des opérations de contrôle appropriées sur la route pour garantir le respect des exigences signalées.

La surveillance de la sécurité, à travers la détection d'une série de paramètres, permet ainsi d'élever le niveau de sécurité et de protection du territoire. Cela se fait généralement par l'utilisation d'outils TIC conçus pour superviser le transport routier de marchandises dangereuses.

L'objectif est de surveiller les véhicules transportant ces marchandises, d'identifier rapidement l'apparition de situations d'alarme ou d'urgence et de les signaler aux organismes compétents pour l'activation des procédures d'intervention appropriées.

Le document contiendra une analyse de l'état de l'art des systèmes de sécurité et de surveillance qui existent actuellement dans la province de Sassari.

Dans la deuxième partie, des propositions d'intégrations possibles aux systèmes existants seront définies, en se référant également à des systèmes déjà testés dans d'autres contextes mais qui pourraient être bien intégrés dans les territoires coopérants au sein du projet.

## Chapitre 1 - Procédures de travail.

En vue de poursuivre les résultats du projet LOSE précédent, sur la base de l'état de l'art des systèmes utilisés dans la zone d'intérêt (actuellement seulement la zone de Porto Torres), il est nécessaire de préparer des processus de flux de travail intégrés pour le suivi, de manière à rendre les systèmes déjà existants interopérables et intégrables.

En particulier, il serait souhaitable d'intégrer, voire d'adapter, les systèmes de détection de plaques minéralogiques déjà présents dans la zone considérée.

Le guichet unique fournit actuellement des informations sur les transits, identifiées par la date et l'heure du transit, le nom du guichet, la voie concernée, la plaque d'immatriculation détectée, le numéro UN, le numéro Kemler, la classe ADR, la description des marchandises transportées (par exemple, de l'essence), des images, la dangerosité des marchandises. Il est également possible de disposer d'informations sur les états d'alarme ou sur le transit de marchandises appartenant à des catégories spécifiques surveillées et de "listes noires" avec une liste de plaques d'immatriculation signalées.

Dans un processus d'intégration, un certain nombre de fonctionnalités doivent être mises en œuvre, telles que :

- Possibilité d'enregistrer la vitesse de conduite au moment du passage ;
- Enregistrement des conditions environnementales au moment du passage ;
- Meilleure qualité des images acquises, de manière à pouvoir évaluer, par exemple, la présence éventuelle de dommages sur le véhicule, avant un événement accidentel qui se produit en aval du système.

En outre, toujours dans la perspective d'un processus d'intégration, les systèmes existants doivent être complétés par le codage des accidents définis à la suite de l'activité de projet T2.1 "Codage des accidents possibles".

De cette façon, les informations relatives à l'événement accidentel seront également étayées par les données enregistrées par ces dispositifs, et donc plus facilement utilisables pour soutenir les processus décisionnels, la transmission d'informations entre différents organismes, la mise en évidence des points critiques, la définition de statistiques plus approfondies, etc.