



# News ed eventi

## Spostarsi in sicurezza

TeMA  
02.09

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 2 - No 2 - giugno 2009 - pagg. 97-100

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

Osservatori

© Copyright dell'autore.

### Moving Safely

#### a cura di Enrica Papa

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [enpapa@unina.it](mailto:enpapa@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

#### In questo numero

La sicurezza legata alla mobilità è un tema che sta suscitando notevole interesse e sono numerose le iniziative in corso per la riduzione degli incidenti su strada e su rotaia e per l'aumento della sicurezza per gli utenti e gli operatori della mobilità.

Per quanto riguarda la sicurezza su strada, gli incidenti stradali causano ogni anno un costo sociale e umano elevatissimo. I Paesi dell'Unione europea si sono posti l'obiettivo di ridurre del 50% entro il 2010 il numero di morti e di feriti causati da incidenti stradali. Questo rende necessario disporre di informazioni attendibili, che permettano di monitorare l'effettivo livello della sicurezza stradale. Del resto, la richiesta di sicurezza è strettamente connessa all'esigenza di mobilità che, in Italia, come in tutti i Paesi economicamente avanzati,

è aumentata a un tasso superiore all'incremento del Prodotto Interno Lordo.

Su questo particolare tema sono state selezionate due notizie. In particolare il primo articolo è legato al progetto Black Point, che permette di segnalare in tempo reale su una banca dati nazionale i punti critici della rete stradale. La diffusione di GPS e telefoni cellulari permette quindi una partecipazione attiva degli automobilisti alla creazione di un database nazionale consultabile via web, all'aumento della consapevolezza e di conseguenza della sicurezza della rete stradale Nazionale.

Il secondo articolo è invece incentrato sulle nuove tecnologie per la sicurezza applicate all'industria automobilistica e lo sviluppo ITS per la progettazione di autostrade "intelligenti", orientate alla realizzazione di un sistema per l'integrazione di infrastrutture stradali, veicoli e servizi per il miglioramento dell'infomobilità e della sicurezza stradale, come i segnali stradali intelligenti, in grado di trasmettere informazioni all'automobilista insieme al monitoraggio del profilo stradale da comunicare in tempo reale ai veicoli in transito.

Un altro aspetto che viene trattato riguarda la sicurezza ferroviaria. In particolare, la terza news, partendo dall'incidente di Viareggio pone alcune questioni relative alla sicurezza ferroviaria in Italia.

L'incidente ferroviario di Viareggio ha posto numerosi interrogativi sullo stato delle ferrovie italiane e sul tipo di accorgimenti necessari per il trasporto di merci pericolose, interrogativi a cui si probabilmente verrà data risposta nel corso della Conferenza EU del prossimo settembre in cui si farà chiarezza sul sistema attuale dei controlli e durante la quale verranno identificate azioni concrete per rafforzarne l'integrazione a livello europeo e verranno proposte iniziative per una più semplice e più chiara ripartizione delle responsabilità in materia.



**WCTR 2010**  
12<sup>th</sup> World Conference on Transportation  
Research  
Lisbona 11-15 Luglio 2010  
Tutte le info sul sito: [www.wctr2010.info/](http://www.wctr2010.info/)  
Call for paper fino al 15 settembre 2009



**16th IRF World Road  
Meeting**  
Lisbona  
25-28 maggio 2010  
tutte le info sul sito:  
[www.irf2010.com/](http://www.irf2010.com/)

### Black Point on web ([blackpoint.smaniadisicurezza.it](http://blackpoint.smaniadisicurezza.it))

Una delle principali cause dell'incidentalità è individuabile nei difetti delle infrastrutture esistenti che inducono errori di percezione dell'ambiente stradale da parte dell'utente o amplificano gli effetti di lievi distrazioni durante la guida. In particolare si definiscono Black Point delle aree (ad esempio una intersezione, una sezione di un tronco stradale) in cui si verificano incidenti stradali.

La Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale, con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e con l'obiettivo di dare il proprio contributo alla riduzione degli incidenti dovuti alla cattiva gestione e manutenzione delle strade, ha predisposto il progetto "Black Point" che mira a censire i punti critici della circolazione e dei punti a rischio d'incidente, dando voce a chi circola sulla strada e si trova a subire le conseguenze dei problemi infrastrutturali. Lo strumento è interattivo, in quanto non è solo un archivio di dati e statistiche, ma dà la possibilità agli utenti d'inserire nel sistema Web le informazioni relative ad uno o più difetti. Black Point, fornendo l'ubicazione esatta, la tipologia, la fotografia e la descrizione dell'anomalia individuata, consente di visualizzare tutti i Black Point di una regione, di una provincia, di una città, di un paese, di una strada.

Inoltre il sistema permette di segnalare ai vari proprietari delle strade i problemi riscontrati dai cittadini, indicando la descrizione e l'ubicazione di ogni punto a rischio.

Tramite l'indirizzo e-mail ed il numero verde o attraverso sms ed mms, gli automobilisti possono segnalare i punti particolarmente rischiosi della rete stradale. La Fondazione Ania ha invece il compito di archiviare le segnalazioni degli utenti e di comunicarle agli Enti competenti; la fondazione inoltre si occupa di monitorare, dandone informazione ai cittadini, l'eventuale successivo intervento risolutivo del problema segnalato.

Affinchè la Fondazione Ania attivi la procedura di segnalazione agli Enti competenti è necessario che, per uno stesso blackpoint, siano presenti almeno 3 segnalazioni provenienti da utenti diversi oppure che venga recapitata una foto attendibile e verificabile del black point. Lo sviluppo e l'implementazione della banca dati sui punti a rischio per la circolazione, voluta da Fondazione ANIA, aiuterà la Pubblica Amministrazione ed i Cittadini a migliorare l'attenzione e la sensibilità sul problema. Dal sito è inoltre possibile inoltre scaricare sul navigatore i black point rilevati, le tutte le statistiche dal 2004 ag oggi e visionare la biblioteca fotografica.



#### Transport Research Arena Europa 2010

Brussels 7-10 Giugno 2010

Tutte le info sul sito: [www.traconference.eu/](http://www.traconference.eu/)



#### ITS World Congress

Stoccolma 21-26 Settembre 2009

World Congress and Exhibition of Intelligent Transport System

Tutte le info sul sito: [www.itsworldcongress.com/](http://www.itsworldcongress.com/)



#### The Sustainable City

14 - 16 April 2010

La Coruña, Spain

Tutte le info sul sito: [www.wessex.ac.uk/10-conferences/the-sustainable-city-2010-2.html](http://www.wessex.ac.uk/10-conferences/the-sustainable-city-2010-2.html)

### Sistemi intelligenti per la sicurezza su strada

La sicurezza rappresenta indubbiamente uno degli elementi imprescindibili in tutti i nuovi sviluppi tecnologici per l'auto e le strade "intelligenti". Le nuove tecnologie per la sicurezza applicate all'industria automobilistica e lo sviluppo ITS per la progettazione di autostrade "intelligenti", sono infatti orientati alla realizzazione di un sistema per l'integrazione di infrastrutture stradali, veicoli e servizi per il miglioramento dell'infomobilità e della sicurezza stradale, come i segnali stradali intelligenti, in grado di trasmettere informazioni all'automobilista insieme al monitoraggio del profilo stradale da comunicare in tempo reale ai veicoli in transito.

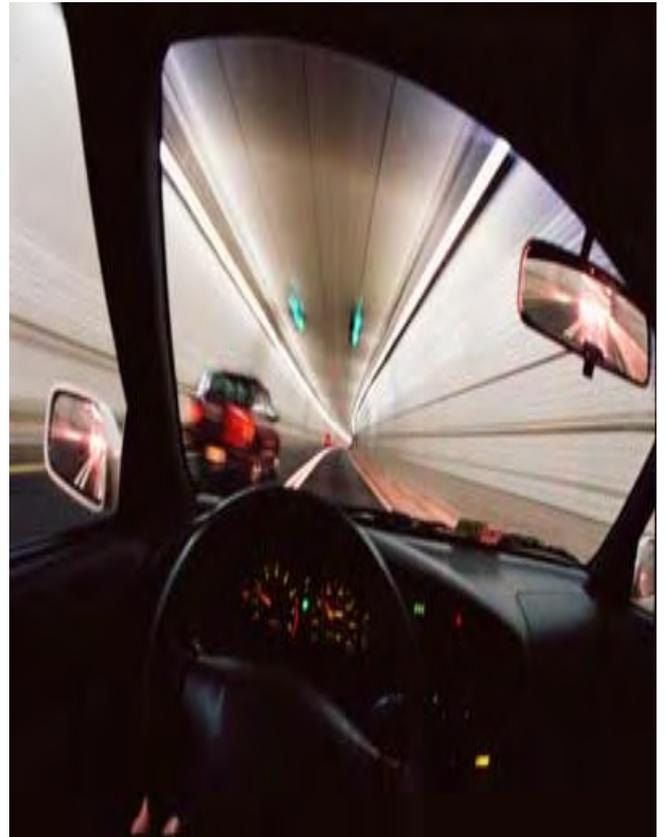
L'incremento del livello di sicurezza in futuro sarà determinato sia dal miglioramento dei sistemi che già oggi equipaggiano il veicolo, sia dallo sviluppo di tecnologie per la sicurezza passiva, attiva e preventiva in grado di intervenire tempestivamente dopo l'incidente.

Tra gli obiettivi della ricerca tecnologica sul tema:

- la cooperazione tra veicoli ed infrastrutture;
- la modifica dei comportamenti pericolosi;
- l'assistenza alla guida sicura;
- il monitoraggio dello stato del guidatore;
- l'intervento in caso di emergenza.

Negli ultimi vent'anni, la tecnologia ha cambiato radicalmente l'automobile ed il modo con cui le persone pensano alla mobilità.

Tra le principali innovazioni applicate ai veicoli, si segnala l'E-call-box, ovvero un dispositivo in grado di effettuare una chiamata di emergenza automatica a una centrale di controllo, in presenza di parametri di comportamento del veicolo associabili ad un incidente, oltre che di inviare la segnalazione satellitare della posizione dello stesso veicolo ai soccorritori.



Tale dispositivo dovrebbe diventare obbligatorio in Europa entro il 2010. Un altro sistema riguarda il "Night Vision" - in grado di coadiuvare il pilota nella guida notturna attraverso la visione a infrarossi della sede stradale.

Altri sistemi sono relativi al sistema di sicurezza preventivo che si avvale di sensori radar con una portata di 150 m che tengono sotto controllo la zona antistante la vettura.

Questo innovativo sistema migliora la reattività della vettura e, oltre ad avvertire il guidatore, concorre a ridurre la velocità e quindi anche l'entità dell'impatto. La ricerca inoltre sta conducendo numerosi studi e applicazioni sulla sicurezza attiva e sulle tecnologie di assistenza ai guidatori. I veicoli si scambieranno informazioni tra loro e con l'infrastruttura stradale, intraprenderanno azioni correttive ove opportuno e forniranno un feedback importante per i guidatori. Le informazioni saranno scambiate tra gli autoveicoli e l'infrastruttura stradale attraverso sensori, in modo che la vettura possa interagire con il suo ambiente, ad esempio in caso di un improvviso tamponamento a catena.

#### Regional Development, Spatial Planning and Strategic Governance

Belgrado, 7 e 8 dicembre 2009

tutte le info sul sito: [www.iaus.ac.rs/](http://www.iaus.ac.rs/)



#### Urban Transport 2010

5 - 7 maggio 2010 Cipro

tutte le info sul sito: [www.iaus.ac.rs/](http://www.iaus.ac.rs/)

I lavori presentati alla conferenza saranno pubblicati dalla WIT Press nel volume WIT Transactions on the Built Environment (ISSN:1743-3509).

Tutte le info sul sito [http://](http://www.wessex.ac.uk/10-conferences/urban-transport-2010.html)

[www.wessex.ac.uk/10-conferences/urban-transport-2010.html](http://www.wessex.ac.uk/10-conferences/urban-transport-2010.html)



## La sicurezza ferroviaria in vista della Conferenza Europea di settembre 2009

La sicurezza nel trasporto ferroviario è tornata prepotentemente sulle prime pagine dei quotidiani in seguito al gravissimo incidente di Viareggio. Le statistiche relative al numero di incidenti dimostrano che la situazione è sotto controllo, infatti il numero di incidenti gravi sulla rete ferroviaria italiana è sceso dai 202 del 1993 ai 19 nel 2008; inoltre il tasso di incidentalità dei binari in Italia è tra i più bassi d'Europa, appena peggio della Gran Bretagna, sui livelli d'eccellenza di Francia e Germania. Inoltre come riportato in un'intervista al prof. Ponti, in Italia e in tutta Europa sono state implementate politiche molto forti, incentrate sullo spostamento di merci pericolose dalla strada alla ferrovia, assumendo che quest'ultima sia più sicura. L'incidente di Viareggio apre un punto di domanda su questa politica. È infatti ovvio che l'uso di un treno di merci infiammabili, come il Gpl, ha senso solo se concepito con un elevato carico, quindi un grande numero di carri attaccati insieme. Teniamo conto che ogni carro porta più o meno la quantità di due grandi autocisterne, il che consente di evitare numerosi trasporti di questo tipo su strada.

Una delle prime considerazioni è legata quindi al ripensamento della normativa in vigore perché un treno merci composto da 20 carri di materiale infiammabile che passa in zone fittamente abitate, come ovunque avviene in Europa, è in effetti un grossissimo rischio.

Un'altro punto riguarda la manutenzione e la frequenza dei controlli. In questo settore la normativa italiana prevede per tutti i pezzi che compongono il singolo vagone un severo manuale di controllo. Per quanto riguarda le manutenzioni ogni treno viene rivisitato con una frequenza quasi analoga a quella che si impiega per gli aerei, oltre a regolari controlli relativi al chilometraggio, all'usura e alle sostituzioni.

In ultimo esistono problemi di tipo gestionale, secondo i quali è possibile individuare un legame tra la sicurezza ferroviaria e gli aspetti gestionali legati alla liberalizzazione del mercato ferroviario. In primo luogo è da evidenziare il ruolo dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, istituita, con sede in Firenze, sulla base dell'articolo 4 del Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 di recepimento della direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, con lo scopo di separare il controllo della sicurezza da Ferrovie dello Stato. La separazione è stata fatta affinché la sicurezza non diventasse un pretesto per limitare la concorrenza e per ridurre le tempistiche per il rilascio di certificati di sicurezza.

Il secondo problema indiretto rispetto alla concorrenza e alla sicurezza è legato alla società Trenitalia Cargo, che facente parte di Trenitalia, continua ad operare in perdita da diversi anni. Molti esperti evidenziano come per il settore merci sia

necessaria una maggiore concorrenza per aumentare la sicurezza e lasciare agire le forze del mercato in modo che gli operatori più efficienti, che abbiano risorse per investire anche in sicurezza e per sviluppare il proprio business, possano essere liberamente lasciati competere nel mercato del trasporto ferroviario.

La risposta Europea e Nazionale all'incidente di Viareggio potrebbe avvenire durante la conferenza Ue che si terrà a settembre sul tema della sicurezza ferroviaria, in cui si proporrà un sistema europeo dei controlli del settore. A convocarla è stato il vicepresidente della Commissione Europea Antonio Tajani, responsabile dei Trasporti.

La Conferenza, cui saranno invitati i Paesi Ue, le autorità responsabili della sicurezza e gli operatori del trasporto merci ferroviario, "farà chiarezza sul sistema attuale dei controlli, identificherà iniziative concrete per rafforzarne l'integrazione a livello europeo e proporrà iniziative per una più semplice e più chiara ripartizione delle responsabilità in materia", evidentemente attraverso un aggiornamento della Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose.

Secondo Tajani, "la liberalizzazione del trasporto merci per ferrovia è una realtà cui deve seguire una maggiore integrazione del sistema dei controlli". Dunque, prosegue il responsabile Ue, "dobbiamo passare dai controlli nazionali ad un sistema di controlli veramente europeo". Per questo, conclude Tajani, "l'Agenzia europea per la sicurezza ferroviaria dovrà avere più poteri sul modello di quelle per la sicurezza aerea (Easa) e marittima (Emsa)".

