

**FORUM 2021** Oggi l'evento digitale organizzato da A4 Holding e promosso dal Gruppo Athesis: ripartenza, intelligenza artificiale, transizione ecologica e sostenibilità

# Facciamo strada alla guida sicura

Le tecnologie stanno rivoluzionando anche la mobilità e i trasporti, ma sono i comportamenti al volante a fare la differenza

Claudio Mafri

**P**romuovere la sicurezza stradale è da sempre un impegno e una mission per istituzioni, enti, aziende, associazioni, e lo è ancor di più in un periodo come l'attuale, nel quale la voglia di ripartire dopo il lockdown deve fare ancora i conti con un virus che ha cambiato il mondo e sta trasformando anche il concetto di mobilità. Voglia di ripartire, quindi, ma in sicurezza, come recita il titolo del Forum 2021 organizzato da A4 Holding e promosso dal Gruppo Athesis, l'evento digitale in programma oggi, nel corso del quale si vuole fare il punto della situazione, per consolidare i risultati raggiunti in tema di sicurezza stradale e tracciare le linee per il futuro. La pandemia ha imposto una accelerazione della transizione verso una mobilità sostenibile che oggi appare alla portata, con la trasformazione epocale in atto nel settore auto e con le tecnologie che rendono più smart ed ecologici i veicoli, e più sicure le infrastrutture stradali. Le applicazioni dell'intelligenza artificiale e dei sistemi di guida autonoma non possono però prescindere dal «fattore umano», e cioè dagli effettivi comportamenti di chi si mette alla guida. Un «work in progress» che subisce continue modifiche in base alla situazione psicofisica del conducente, alle condizioni meteo e della viabilità. La sfida, allora, è connettere sempre più l'intelligenza aggiuntiva offerta dalla tecnologia con quella di chi guida e deve gestire - con intelligenza e prudenza - il volante.



**A4 HOLDING**

**In autostrada meno incidenti e vittime: così si tagliano i rischi**

Manuela Trevisani pag. III

**ABERTIS**

**Una «Cattedra» per promuovere studi e ricerche sulle infrastrutture**

pag. V

**LE SOLUZIONI**

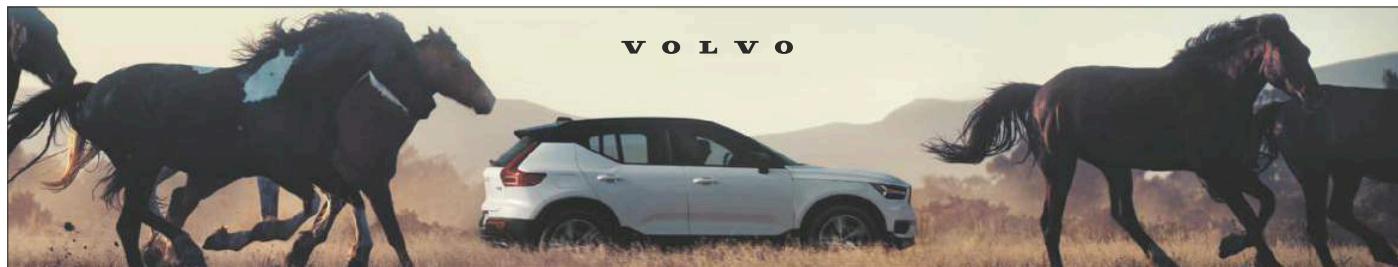
**Non solo tecnica: per ridurre schianti e vittime servono scelte coraggiose**

Francesca Lorandi pag. IX

**LA POLITICA**

**Rotta rilancia: «L'obiettivo Ue è zero morti entro il 2050»**

pag. X



VOLVO

**Volvo XC40 benzina e plug-in hybrid. Il momento perfetto.**

Volvo XC40. Valori massimi nel ciclo combinato: consumo 8,0 l/100km. Emissioni CO<sub>2</sub> 183 g/km. I dati sono preliminari in attesa di omologazione. Valori omologati in base al sistema di misurazione riferito al ciclo di prova WLTP, di cui al Reg UE 2017/1153. I valori ufficiali potrebbero non riflettere quelli effettivi, in quanto lo stile di guida ed altri fattori non tecnici possono contribuire a modificare il livello delle emissioni. Presso ogni concessionario è disponibile gratuitamente la guida che riporta i dati di emissioni CO<sub>2</sub> dei singoli modelli redatta annualmente dal Ministero dello Sviluppo Economico.

**Autoverona**

VERONA - Via Morgagni 16, ang. Via Torricelli - Tel. 045.8630300

# Sicurezza stradale Forum 2021 A4 Holding

**FORUM 2021** L'evento digitale organizzato da A4 Holding e Gruppo Athesis, uno spazio di riflessione su un tema caldo

## Ripartenza in sicurezza la mobilità diventa sfida

Dopo il netto calo del 2020, quest'anno l'incidentalità è tornata a crescere, pur restando sotto la media: per raggiungere gli ambiziosi obiettivi europei ora serve un grande sforzo

Manuela Trevisani

«Voglia di ripartire. In sicurezza». È questo il titolo scelto per il Forum sulla sicurezza stradale 2021, evento digitale organizzato da A4 Holding e promosso dal Gruppo editoriale Athesis con il contributo di VetroCar, in programma questa mattina dalle 10 alle 12.15. Uno spazio di riflessione su un tema prioritario e complesso, in cui varie istanze si intrecciano e si confrontano. Negli studi di TeleArena saranno invitati a partecipare rappresentanti di aziende, istituzioni, associazioni e testimonial, che porteranno la propria esperienza in tema di sicurezza stradale per capire come gestire al meglio una mobilità in continua e rapida evoluzione. Il Forum sarà trasmesso attraverso i siti e le pagine Facebook del gruppo Athesis (L'Arena, Il Giornale di Vicenza e Bresciaoggi), sul sito e sui social di A4 Holding e di Ansa.it, oltre che in differita su TeleArena.

Molti i temi al centro del dibattito, a partire dai numeri degli incidenti stradali che, dopo il vertiginoso calo del 2020 legato al lockdown per l'emergenza sanitaria, sono tornati ad aumentare. Si parlerà della recente riforma del Codice della strada, entrata in vigore lo scorso 10 novembre, e soprattutto ci si confronterà sull'obiettivo «zero morti in strada entro il

**L'Ue per il 2030 punta a dimezzare i morti sulle strade del continente e ad azzerarli entro il 2050**



Gli incidenti sulle strade italiane secondo i dati dell'Istat, nel 2021 sono tornati a crescere dopo il crollo del 2020

2050», promosso dall'Unione Europea, che anche l'Italia punta a raggiungere.

**IL CALO DEL 2020.** I numeri dell'Istat restituiscono un ritratto a chiaroscuro della situazione sulle strade del Paese. Nel contesto della crisi sanitaria ed economica esplosa nel 2020, la mobilità e l'incidentalità stradale hanno subito cambiamenti radicali. Nel 2020 si riscontra un calo, mai registrato prima, di incidenti stradali e feriti coinvolti. I periodi di lockdown imposti dai decreti governativi per contenere la diffusione dei contagi hanno determinato il blocco quasi totale della circolazione da marzo a maggio 2020 e successivamente anche nei mesi invernali, per contrastare la seconda ondata pandemica.

Nel 2020 sono stati 2.395 i morti in incidenti stradali in Italia, in calo del 24,5% rispetto al 2019, e 159.249 i feriti (-34%). Gli incidenti sono stati 118.298, in drastica diminuzione rispetto al 2019 (-31,3%).

Le vittime si riducono per

tutti gli utenti della strada: per conducenti e passeggeri di mezzi pesanti (117; -14,6%), motociclisti (586; -16,0%) e pedoni (409; -23,4%) si registrano i cali più contenuti. Tra gli altri utenti, le vittime su auto diminuiscono del 27,9% (1.018), quelle su ciclomotori del 33% (59), i ciclisti registrano, infine, una variazione pari a -30,4% (176). E del 2020, inoltre, la prima vittima su monopattino elettrico.

Il calo degli incidenti interessa tutti gli ambiti stradali: la flessione più consistente si registra sulle autostrade (-39,9%), seguite dalle strade urbane (-31,7%) e da quelle extraurbane (-27,5%). Le vittime scendono del 37,1% sulle autostrade (195), del 25,7% sulle strade extraurbane (1.139) e del 20,3% sulle strade urbane (1.061).

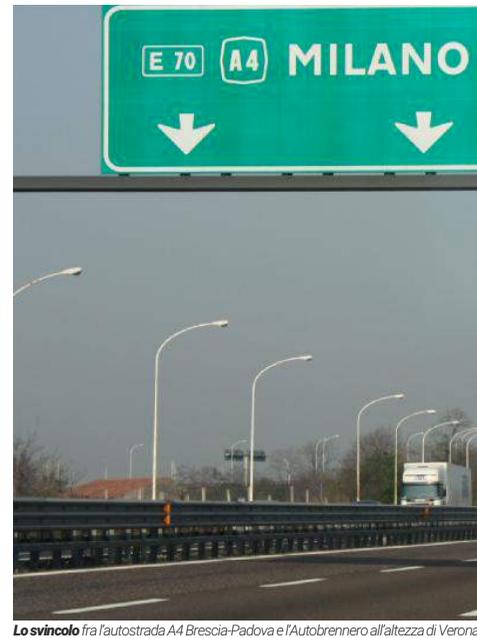
**UN 2021 IN AUMENTO.** E l'anno che sta per concludersi, come è andato? Secondo le stime preliminari dell'Istat, nel semestre gennaio-giugno 2021 si registra, rispetto allo stesso periodo del

2020, un aumento del numero di incidenti stradali (65.116, pari a +31,3%), dei feriti (85.647, +28,1%) e delle vittime (1.239, +22,3%). Complessivamente per l'intero semestre gennaio-giugno 2021 i valori risultano sempre sotto la media 2017-2019, ad eccezione delle vittime nel mese di maggio (+5,4%).

Con riferimento agli obiettivi europei per la sicurezza stradale, il decennio 2010-2020 si è concluso in Italia con una riduzione del 42% delle vittime (target fissato -50%). Tuttavia, come l'Istat stesso sottolinea, ciò non consente di leggere con accensione positiva i traguardi raggiunti. I dati del primo semestre 2021 rilevano infatti una nuova tendenza all'aumento nei mesi di marzo-giugno 2021 anche se, rispetto alla media 2017-2019, benchmark per l'obiettivo europeo 2030, si registra ancora un calo. L'Unione Europea punta, infatti, a dimezzare i morti su strada entro il 2030 e ad azzerarli entro il 2050.

### Il programma

**Il Forum sulla Sicurezza stradale, organizzato da A4 Holding in collaborazione con il Gruppo editoriale Athesis e il contributo di VetroCar, si apre oggi alle ore 10 dagli studi televisivi di TeleArena con una breve introduzione di Mario Pulliero, direttore di TeleArena e Racio Verona. Dalle ore 10.05 alle 10.20 il primo confronto, intitolato «La sicurezza in strada: obiettivi e impegni», tra il presidente di A4 Holding Gonzalo Alcalde Rodriguez, Alessia Rotta, deputata e presidente della Commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici, ed Elisa De Berti, assessore ai Trasporti e alle Infrastrutture della Regione Veneto. Dalle ore 10.20 alle 10.45 è in programma la tavola rotonda su «Innovazione e ricerca per la sicurezza stradale», che vede presenti**



Lo svincolo fra l'autostrada A4 Brescia-Padova e l'Autobrennero all'altezza di Verona

Giulio Maternini, del Centro Studi Città Amica dell'Università di Brescia, Riccardo Rossi, del Centro Studi Mobility and Behavior dell'Università di Padova, e Marco Muraro, direttore commerciale di Roadlink e membro di Visione Sicurezza. L'evento sarà anche l'occasione ideale per presentare la prima edizione del premio «Cattedra della ricerca», promosso dal Gruppo Athesis. A moderare la tavola rotonda è Luca Ancetti, direttore de Il Giornale di Vicenza.

Dalle ore 10.45 alle 11 verranno presentati i dati dell'Osservatorio Stili di Guida di A4 Holding: la parola spetta a Bruno Chiari, direttore generale dell'Autostrada Brescia Padova. Dalle ore 11 alle 11.30 spazio a un nuovo panel, dal titolo «Scollategli dalle cattive abitudini: smartphone e altri comportamenti pericolosi», moderato da Maurizio

Cattaneo, direttore de L'Arena e Bresciaoggi. Tra i relatori, Girolamo Lacquanti, portavoce dell'Associazione nazionale funzionari di Polizia e comandante della Polizia Stradale di Verona; Luigi Altamura, comandante della Polizia municipale di Verona; Luca Baldani Guerra, coordinatore del Sistema categorie di Confindustria Imprese Verona; Maurizio Petris, responsabile provinciale del Sistema mobilità di Confindustria Vicenza; infine, Maurizio Aciri, amministratore delegato di VetroCar.

Dalle ore 11.30 alle 11.40 l'intervento di Massimo Maculan, presidente dell'associazione Verona Strada Sicura, per chiudere - dalle ore 11.40 alle 12 - con «Una storia di ripartenza», protagonista Stefano Raimondi, plurimicropale paralimpico. M.Tr.

NUOVO  
**OPEL MOKKA**  
LESS NORMAL. MORE MOKKA

100% ELETTRICO, DIESEL O BENZINA.

**DA 199€ AL MESE**  
CON INCENTIVI STATALI.  
TAN 5,95% - TAEG 7,44%

TAN 5,95% - TAEG 7,44% - Mokka Edition 1.2T 100 CV MT6 - ANTICIPO 1.400 € - 199,00 €/95 MESI - VALORE FUTURO GARANTITO 12.092,75 € (Rata Finale). Mokka Edition 1.2T 100 CV MT6 al prezzo promozionale di 17.195 € (valido solo con finanziamento SECEA OPEL, attività 10/2020, attività 1/2021 e 10/2021) e 17.195 € (attività 10/2020, attività 1/2021 e 10/2021) con contributo del credito SECEA OPEL. Offerta promozionale valida in caso di contrattazione finalizzata a un veicolo immatricolato prima del 31/12/2021, con il finanziamento del contributo statale di 1.500,00 €, concesso nei limiti del Fondo Finanziario stanziato a fine del esaurimento dello stesso Fondo, concesso e limitatore contributo statale di 657 Legge del 30 Dicembre 2020, n. 178 e successione modificata e integrazioni. Offerta valida fino al 30/11/2021 solo in caso applicazione "Speciala Voucher" valida con rottamazione auto privata. Conoscere i termini, sulle approvazioni Opel Financial Services come commerciali di Opel Bank SpA, attraverso i canali di vendita. Informazioni Europee di base sul credito ai consumatori e sui informazioni presso i concessionari nella sezione Trasparenza del sito [www.opelitalia.com/verona](http://www.opelitalia.com/verona). Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. CONSULENZA CREDITO MOKKA: A4 - C1 (D) FINANZIARIA BANCHE S.p.A. CONSULENZA ENERGETICA MOKKA: 110 - 118 (8) 8000 1000. AUTOTRACCE CREDITO MOKKA: 116 - 122 (8) 8000 1000. Sono presenti costi della frequenza di ricerca, della visita di guida, della assistenza, degli appuntamenti e delle operazioni presso i concessionari e di quelli relativi al veicolo.

Uniche Concessionarie ufficiali  
Opel per Verona e Provincia:

**Autozai** SpA

SEDE - Via Torricelli, 15 - ZA1 Verona - Tel. 045 9210911  
FILIALE - Corso Venezia, 99 - Verona - Tel. 045 8403384  
[www.autozai.it](http://www.autozai.it)

**AutoVighini**

SANGUINETTO (VR) Via Veneto, 40 - TEL. 0442.338.111  
FILIALE DI LEGNAGO: San Pietro di Legnago - Z.A.I. - TEL. 0442.629.232  
[www.autovighini.it](http://www.autovighini.it)

Officine Autorizzate Opel per Verona e Provincia:

**Autofficina Benini** - Avesa  
**Nuova Tecnomotor** - Balconi di Pescantina  
**Tuttauto di Dal Barco** - San Bonifacio

# Sicurezza stradale Forum 2021

## A4 Holding

**AUTOSTRADE** Il presidente della società che gestisce la Brescia-Padova e la A31 Valdastico

# Meno incidenti e vittime

## I risultati di A4 Holding

Rodriguez: «Sinistri ridotti del 12% e indice di mortalità dimezzato grazie agli investimenti fatti. Ma la causa principale è il fattore umano»

Da un lato, azioni preventive e manutenzione attenta delle infrastrutture; dall'altro, campagne di sensibilizzazione rivolte agli automobilisti di oggi e del domani. È su questi due fronti che punta A4 Holding, gruppo che ha in concessione la gestione delle autostrade A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico, per promuovere la sicurezza stradale.

«Il nostro impegno come A4 Holding ha contribuito a produrre risultati importanti che riscontriamo anno dopo anno», è il commento di Gonzalo Alcalde Rodriguez, presidente del gruppo A4 Holding, che dal 2016 fa parte di Abertis, uno dei principali operatori internazionali nella gestione delle autostrade.

«Nel quinquennio 2016-2020 si sono ridotti del 12 per cento gli incidenti in A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico», spiega, «e questo è stato reso possibile anche grazie agli investimenti effettuati da A4 Holding, che destina mediamente in spese per ordinaria manutenzione 51 milioni di euro all'anno e altri 15 in tecnologie a monitoraggio, supporto e gestione del traffico e degli incidenti sull'intera tratta autostradale di 235 chilometri in concessione».

Il miglioramento della serie storica degli indici di incidenza è stato confermato nel 2020: il numero di incidenti stradali e di morti è diminuito sia in valore assoluto, sia in rapporto ai chilometri percorsi (dato più significativo per eliminare l'effetto Covid-19 sul traffico). In particolare, l'indice di incidenza, ovvero il numero di incidenti ogni 100 milioni di veicoli, è stato pari a 16,62 nel 2018, poi sceso a 16,48 nel 2019 e a 14,76 nel 2020. L'indice di mortalità, ovvero il numero di decessi ogni 100 milioni di veicoli, è invece sceso da 0,20 nel 2018 a 0,19 nel 2019, a 0,10

nel 2020.

«Rimane ancora il fattore umano la principale causa ad oggi degli incidenti stradali. Le nostre continue rilevazioni, attraverso lo strumento dell'Osservatorio, evidenziano come l'utilizzo improprio del cellulare alla guida sia l'elemento principale della disattenzione al volante, che è causa di incidenti anche gravi», spiega il presidente del gruppo A4 Holding. «Fare prevenzione attraverso le nostre campagne di sensibilizzazione e tutte le iniziative collegate è una priorità di A4 Holding, a conferma che l'impegno per la sicurezza sulle strade è il primo dei nostri obiettivi. Per il Gruppo Abertis la sicurezza stradale insieme alla mobilità sostenibile sono da sempre oggetto di costante attenzione all'interno della nostra strategia».

Quest'anno i dati emersi dall'Osservatorio «Stili di Guida» di A4 Holding sono stati presentati all'interno delle scuole, davanti a oltre 500 studenti nella sola Verona. «Siamo convinti che la sensibilizzazione si faccia attraverso lo scambio di idee ed esperienze, trovando il linguaggio e le modalità più semplici e immediate nel dialogo con adolescenti e giovani», conclude Gonzalo Alcalde Rodriguez. «Su questo la nostra sperimentazione arriva da lontano e attraverso il network internazionale del Gruppo Abertis la stiamo sempre più affinando e potenziando in base al target degli interlocutori a cui i nostri messaggi sono diretti».

Per rispondere alle principali sfide della mobilità del futuro in termini di sicurezza stradale, fluidità veicolare e contenimento dell'inquinamento il gruppo A4 Holding aderisce attivamente a due programmi strategici del Gruppo Abertis: #RoadTech e #RoadSafety. Il primo punta a una gestione efficiente e



Gonzalo Alcalde Rodriguez presidente del gruppo A4 Holding



Un tratto dell'autostrada A4 all'altezza di Brescia

moderna delle autostrade, con investimenti in tecnologia e ingegneria intelligente per garantire agli automobilisti un'esperienza di viaggio sicura, confortevole, fluida e conveniente. Attraverso #RoadSafety, invece, il gruppo A4 Holding punta a raggiungere un obiettivo concreto e misurabile, zero vittime entro il 2050, nella consapevolezza che, per conseguirlo, sono necessarie misure che coinvolgono in modo sinergico tutti gli attori del triangolo uomo-infrastruttura-veicolo, e una visione della sicurezza stradale come responsabilità condivisa. ● M.Tr.



**MANUTENZIONE** Il miglioramento delle pavimentazioni stradali è fondamentale

## Asfalto drenante e fonoassorbente ma anche cavalcavia e illuminazione

Le tratte A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico sono state progettate per sopportare in media oltre 280.500 veicoli al giorno. Fin dai primi anni Novanta è stato avviato l'impiego di pavimentazioni drenanti fonoassorbenti che coprono l'intera tratta in gestione e che ne migliorano la sicurezza in presenza di condizioni atmosferiche avverse. Nell'ambito della manutenzione delle pavimentazioni sono centrali due aspetti: il monitoraggio e la pianificazione. La qualità della pavimentazione viene regolarmente controllata attraverso prove specifiche che vengono effettuate annualmente: ciò permette di condurre le adeguate verifiche, di pianificare gli interventi conservativi per garantire l'efficienza funzionale della pavimentazione

ne e di attuare eventuali azioni migliorative.

Nello specifico, il pacchetto di pavimentazione è composto da più strati: uno di fondazione, uno di base, uno di binder e un tappeto di usura, drenante e fonoassorbente. Gli interventi di manutenzione sono cadenzati in modo diverso per i vari strati: di prassi, si interviene ogni 6-7 anni sul tappeto di usura, con frequenza decennale sul binder e con frequenza ancora maggiore (ogni 15-20 anni) sugli strati sottostanti. In considerazione dei parametri di riferimento e dello stato di conservazione, nel corso del 2020 la superficie interessata dalle pavimentazioni è stata complessivamente pari a 509.605 metri quadri, di cui 400.471 sulla A4 Brescia-Padova e 109.133 su tangenziali

e svincoli.

Sempre nel 2020 sono stati eseguiti lavori di manutenzione ordinaria su alcuni cavalcavia dell'autostrada A31, nonché interventi su manufatti delle autostrade A4, A31, tangenziali e raccordi e lavori di manutenzione e adeguamento degli impianti tecnologici nelle gallerie.

Inoltre, vicino al casello di Verona Est l'illuminazione delle torri faro è stata sostituita con la tecnologia GuardLed in un'area di 4.000 metri quadri con l'obiettivo di ridurre i consumi e l'inquinamento luminoso. Al contempo si è installato un guardrail realizzato in solido polietilene morbido ad elevato assorbimento degli urti, in modo da ridurre la gravità del possibile impatto di veicoli e motocicli. ● M.Tr.

SONA - VR

**UNA BUONA MANUTENZIONE LASCIA SEMPRE UN BUON SEGNO**

**#Ripartiamo Sicuri**  
Prenota un appuntamento e vieni a trovarci!

Via Molinara, 3 - Sona (Verona) - Tel. 045 6081044

[www.girellifratelli.it](http://www.girellifratelli.it)

Per il tuo veicolo vai sul sicuro affi dati al Service e al Centro Ricambi F.lli Girelli. Da anni nel settore mette a disposizione le proprie competenze al tuo servizio, per farti ripartire in tutta sicurezza con il tuo veicolo seguendo, un tagliando dopo l'altro, la garanzia uffici.

Inoltre F.lli Girelli è il primo Centro Revisioni autorizzato in Italia, con collaudi per gancio traino, impianti GPL, carrelli e roulotte.

# Sicurezza stradale

Forum 2021  
A4 Holding

**AUTOSTRADE** Dall'Italia al Brasile, dalla Francia all'India il gruppo spagnolo è uno dei principali gestori a livello internazionali e investe in tecnologia e sostenibilità

## Abertis, intelligenza artificiale sull'asfalto

Mobilità del futuro e controllo del traffico in tempo reale sono le sfide di Innovation Garage, che raccoglie idee per migliorare i flussi di traffico

Manuela Trevisani

Intelligenza artificiale, Internet of Things, Cloud Computing. Il gruppo Abertis, uno dei principali operatori internazionali nella gestione delle autostrade, di cui A4 Holding fa parte dal 2016, punta sull'innovazione e sulle nuove tecnologie per garantire maggiore sicurezza agli utenti. Nei vari Paesi in cui è presente - Italia, Spagna, Francia, Italia, Cile, Portorico, Brasile, Argentina, India e Messico - Abertis ha promosso l'Innovation Garage, un progetto che mira a ricercare idee innovative per migliorare la gestione delle strade e delle infrastrutture grazie alle tecnologie più avanzate.

L'approccio scelto dal gruppo spagnolo è stato quello di una partnership triennale con il colosso dell'information technology Ibm, siglata per sviluppare congiuntamente alcuni progetti sulla mobilità del futuro e sulle sue molteplici sfide legate principalmente all'implementazione della sicurezza stradale, alla miglior gestione dell'aumento del traffico e alla tutela dell'ambiente.

Sono stati perciò organizzati gruppi di lavoro selezionati

**Internet of Things e Cloud Computing per migliorare l'esperienza dei clienti autostradali**

**Attenzione al continuo monitoraggio dell'asfalto per prevenire i rischi legati al degrado**



**Sicurezza in autostrada:** la gestione delle reti passa da progetti specifici per i territori attraverso

e multidisciplinari tra le società dei diversi Paesi del gruppo Abertis, che sono impegnati da due anni, prima nella raccolta delle proposte più innovative e ora nello sviluppo sul campo delle soluzioni che sono state giudicate più interessanti e utili per migliorare la gestione della mobilità e delle infrastrutture.

I progetti esplorati nell'ambito di questo programma mirano a trovare nuove e sofisticate soluzioni basate su risorse tecnologiche, come l'intelligenza artificiale, l'Internet of Things e il Cloud Computing, adattate per migliorare l'esperienza dei clienti che utilizzano le autostrade di Abertis, offrendo un viaggio più sicuro, più confortevole e sostenibile, sempre più adeguato alle loro esigenze. Le società del Gruppo Abertis e Ibm stanno lavorando insieme per sviluppare queste soluzioni e analizzarne la fattibilità, in modo da implementarle nel breve e medio termine.

I diversi ambiti su cui sono stati imposti i lavori dell'Innovation Garage riguardano le macrocategorie: New Solu-

tions, Physical Infrastructures, Mobility e Commercial Operations.

Dei quattro progetti attualmente in corso, sono due quelli in cui A4 Holding è coinvolta nei rispettivi gruppi di lavoro: nell'area Physical Infrastructures e in quella Mobility.

Nell'ambito del primo programma si è valutato di sviluppare tra tutte le iniziative ideate dai team internazionali un sistema di monitoraggio continuo dell'asfalto per prevenire la degradazione della pavimentazione e garantirne così una manutenzione precisa e puntuale. Le informazioni raccolte permetteranno ai professionisti, grazie all'intervento di software dotati di intelligenza artificiale, di prevedere le esigenze di manutenzione delle varie infrastrutture in maniera sempre più accurata, ottimizzando azioni preventive, tempi e in particolare modo i costi delle stesse.

La seconda iniziativa prevede invece la creazione di un sistema di ottimizzazione delle operazioni invernali, così da minimizzarne l'impatto

di tipo ambientale, sia a livello di traffico.

Attraverso l'utilizzo di tecnologie all'avanguardia come l'analisi e l'elaborazione di big data e l'Internet of Things, che si basa sugli oggetti «smart», si vuole arrivare a prevedere con la massima precisione possibile le modalità di gestione delle operazioni invernali sulle autostrade, in risposta alle previsioni di nevicate. Questo per ridurre al minimo l'impatto degli agenti di scioglimento della neve e del ghiaccio (come ad esempio il sale), delle attrezzature e delle risorse assegnate a questi protocolli stradali, con l'obiettivo di mantenere la sicurezza stradale per i conducenti e ridurre al contempo in maniera significativa l'impatto ambientale di queste attività.

I rimanenti progetti riguardano la creazione di un sistema di supporto alla mobilità senza barriere architettoniche e l'utilizzo dei big data per offrire soluzioni personalizzate ai clienti ed estendere i sistemi senza barriere di pedaggio.



Il Gruppo Abertis gestisce reti autostradali in Europa, America Latina e Asia

IL PREMIO PROMOSSO CON L'UNIVERSITÀ DI PADOVA

### «Cattedra Abertis» promuove la ricerca sulle infrastrutture

questa tipologia di collaborazione su base triennale, che prevede da parte degli organizzatori una donazione di 90mila euro a favore dell'Università di Padova. Inoltre, sempre nel 2021, è stata istituita una nuova «Cattedra Abertis» anche in Messico.

I premi «Cattedra Abertis» sono aperti a tutti gli studenti che nell'anno del bando stanno frequentando o abbiano frequentato un corso di laurea magistrale, un master o un dottorato in una università italiana. Ad assegnare i premi in denaro sarà un apposita commissione, composta da docenti dell'ateneo padovano e da rappresentanti di A4 Holding. I vincitori concorreranno assieme agli altri vincitori dei paesi aderenti al network (Spagna, Francia, Porto Rico, Cile, Brasile e Messico) al premio internazionale «Cattedra Abertis».

Le candidature per il bando dell'anno in corso saranno raccolte fino al 10 gennaio 2022 e maggiori informazioni sono reperibili su <https://www.unipd.it/premio-studio-laureati>. Pochi giorni fa la Rete internazionale delle cattedre Abertis ha premiato a Madrid i vincitori del nono e decimo premio internazionale per la gestione delle infrastrutture di trasporto e la sicurezza stradale. **M.T.R.**



L'analisi del traffico è fondamentale per definire gli standard di sicurezza

Il Gruppo Abertis, Fondazione Abertis e A4 Holding hanno istituito anche in Italia, attraverso la collaborazione con l'Università degli Studi di Padova, il premio «Cattedra Abertis», la cui gestione è affidata al Dipartimento di Ingegneria civile, edile e ambientale dell'ateneo patavino.

L'obiettivo è promuovere la ricerca e lo sviluppo in tema di gestione delle infrastrutture di trasporto e di sicurezza stradale, attraverso un premio destinato agli studenti universitari italiani che

avranno realizzato entro il 2021 il miglior lavoro di ricerca inedito in questi due campi.

Il Gruppo Abertis, uno dei principali gruppi internazionali nella gestione di strade a pedaggio, ha promosso questa iniziativa già dal 2003 in Spagna, creando il premio «Cattedra Abertis» per la gestione delle infrastrutture di trasporto e mutando poi questa esperienza all'interno dei principali Paesi in cui opera.

Ora assieme a Fondazione Abertis e ad A4 Holding, società del gruppo Abertis, anche nel nostro Paese è stata siglata

## AUTO VARMO

### VENDITA - NOLEGGIO

Via Monte Cervino 19 - San Giovanni Lupatoto (VR) - Tel. 045 786 14 41 - [info@autovarmo.it](mailto:info@autovarmo.it) - [www.autovarmo.it](http://www.autovarmo.it)

# Sicurezza stradale Forum 2021 A4 Holding

**CODICE DELLA STRADA** Il decreto Infrastrutture ha modificato 40 articoli: più sicurezza ma anche salute e ambiente

## Tenete le mani sul volante Giro di vite su tablet e pc

Confermati i limiti di velocità ridotti per i neopatentati e più attenzione a tutti gli utenti deboli della strada. Sanzioni pesanti per i trasgressori

Manuela Trevisani

●● Multe più salate per chi occupa i posti riservati al parcheggio delle auto utilizzate per il trasporto di disabili. Divieto di uso di tablet, notebook e pc portatili, oltre che di smartphone, mentre si guida un veicolo. Nuovi stalli rosa riservati alle donne in gravidanza. Aumento delle sanzioni per chi getta rifiuti o altri oggetti dal finestrino. Sono quaranta gli articoli del Codice della strada modificati dal recentissimo decreto legge Infrastrutture e trasporti, convertito in legge dal Parlamento ed entrato in vigore il 10 novembre scorso. Un Codice della strada che risulta cambiato anche nei suoi principi ispiratori: non più soltanto la sicurezza, ma anche la tutela della salute delle persone e la tutela dell'ambiente sono tra le finalità primarie di ordine sociale e economico perseguite dallo Stato attraverso la disciplina della circolazione stradale.

**SMARTPHONE E TABLET** Uno dei temi più rilevanti riguarda il divieto dell'utilizzo di tablet mentre si guida: se fino ad oggi si parlava espressamente solo di telefoni cellulari, per la prima volta si introduce il termine di «smartphone», che viene inteso esteso ai computer portatili, ai notebook, ai tablet e a qualunque altro dispositivo che comporti anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante. Questo perché la distrazione è una delle principali cause all'origine degli incidenti

stradali.

Vengono dunque confermate le multe per chi non rispetta questa regola, che vanno da un minimo di 165 euro a un massimo di 660 euro. Viene poi applicata la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi se la stessa persona commette un'ulteriore violazione nel corso di un biennio.

**NEOPATENTATI** Le novità riguardano anche i neopatentati, ovvero chi ha conseguito la patente da meno di tre anni. Sono stati infatti aboliti i limiti di potenza per le auto che possono guidare i neopatentati nel primo anno, ma solamente se c'è a fianco un passeggero con la patente da almeno dieci anni e che non abbia più di 65 anni. Il requisito dei dieci anni non è richiesto se la patente dell'accompagnatore è di categoria superiore a quella necessaria per il veicolo utilizzato. Restano, poi, i limiti di velocità da rispettare nei primi tre anni dal conseguimento della patente: 100 chilometri orari sulle autostrade e 90 sulle strade extraurbane principali, anziché 130 e 110.

**CATEGORIE FRAGILI** Le nuove norme del Codice della strada prestano, inoltre, particolare attenzione a quelle che sono considerate le categorie più fragili. A cominciare dalle persone con disabilità: raddoppiano le multe per chi parcheggia senza il necessario pass nelle aree riservate ai disabili. La sanzione va da un minimo di 168 a un massimo di 672 euro. Inoltre, dal primo gennaio 2022 i



Troppi automobilisti utilizzano lo smartphone mentre sono alla guida della loro vettura

veicoli per il trasporto delle persone con disabilità possono essere parcheggiate gratuitamente nelle aree a pagamento qualora i posti riservati risultino occupati.

Sempre in tema di categorie fragili, i sindacati con propria ordinanza possono disporre parcheggi riservati per le donne in gravidanza e i genitori con figli di età non superiore a due anni, muniti di contrassegno speciale. Inoltre, possono riservare posti per il parcheggio di veicoli elettrici, mezzi adibiti al carico e scarico delle merci a determinati orari e adibiti al trasporto scolastico. Per quanto riguarda le auto elettriche, il divieto di sosta, con le relative sanzioni, è stato esteso anche alle aree dove si trovano le colonnine per la ricarica dei veicoli: il divieto vale anche per le stesse vetture elettriche che non stanno effettuando la ricarica o se hanno completato da oltre un'ora l'operazione.

**PEDONI** Tra le categorie di utenti «deboli» della strada,

un occhio di riguardo viene riservato ai pedoni: in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, chi è alla guida di veicoli di qualsiasi tipologia è obbligato a dare la precedenza, rallentando o fermandosi, non solo ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento, ma anche a chi si accinge a farlo.

**AMBIENTE E SOCIETÀ** Raddoppiano le sanzioni per chi getta rifiuti dal finestrino dell'auto in sosta o in movimento sporcando la strada, da un minimo di 216 ad un massimo di 866 euro. Multe raddoppiate anche per chi getta dai veicoli in movimento un qualsiasi oggetto: si va da un minimo di 52 a un massimo di 204 euro.

Tra le novità del decreto, infine, anche lo stop alle pubblicità sessiste, con messaggi violenti o discriminatori. La violazione del divieto comporta la revoca dell'autorizzazione all'uso dello spazio pubblicitario e l'immediata rimozione del cartellone.

**MOBILITÀ GREEN** Fenomeno da gestire dopo una crescita selvaggia

## Regole più stringenti per tutti i monopattini

Ridotto il limite di velocità a 20 chilometri orari e a 6 in aree pedonali, e poi casco e stop a chi viaggia in due

●● Da qualche anno i monopattini elettrici hanno fatto il loro debutto sulle strade delle città, ma in molti non hanno gradito il transito e soprattutto il parcheggio selvaggio di questi mezzi nelle piazze, sui marciapiedi, in mezzo alle vie. Le nuove norme del Codice della strada hanno introdotto, dunque, anche una regolamentazione sull'uso dei monopattini, con l'obiettivo di aumentarne la sicurezza e



Nel mirino le elettriche: non si può lasciare l'auto in sosta dopo la ricarica

favorire il corretto uso senza scoraggiare il ricorso a questa forma di mobilità «dolce» diventata sempre più diffusa, sia pure fra mille polemiche a causa dei comportamenti di chi usa questi veicoli per gli spostamenti.

Innanzitutto è stato imposto una riduzione del limite di velocità, che scende dai precedenti 25 chilometri orari agli attuali 20, mentre resta fissa a 6 chilometri orari all'interno delle aree pedonali. I monopattini elettrici non potranno circolare sui marciapiedi, ma solo essere condotti a mano, come già avviene in molti casi per le biciclet-

te, e nemmeno esservi parcheggiati, per lo meno al di fuori delle aree individuate dai Comuni. Per evitare la sosta selvaggia, i noleggiatori di monopattini elettrici dovranno prevedere l'obbligo di acquisire la foto al termine di ogni noleggio per verificarne l'esatta posizione sulla strada. Potrà guidare un monopattino elettrico solo chi ha compiuto 14 anni e, per tutti i minorenni, viene l'obbligo di uso del casco.

Inoltre, l'utilizzo di questo mezzo è sempre singolo: vige un assoluto divieto di trasportare altre persone, oggetti o animali, trainare o farsi trai-

Stai cercando il tuo Habitat Naturale?

**Bolzano**  
da 9,90 Euro\*

Scegliere di viaggiare sui treni DB-ÖBB EuroCity significa avere a cuore l'ambiente, le persone e il territorio. Prenota su [megliointreno.it](http://megliointreno.it)

**DB ÖBB**  
in collaborazione / in Kooperation

\*Tariffa posti imbalsati, a tratta, a persona

# Sicurezza stradale Forum 2021

## A4 Holding

**OSSERVATORIO** Il direttore generale di A4 Holding analizza i comportamenti di chi è al volante

## Stili di guida, sotto accusa smartphone e le distanze

Bruno Chiari: «L'uso improprio del cellulare è il primo rischio, ma ci sono anche velocità, mancato uso delle frecce, utilizzo della corsia centrale»

●● La distrazione, in particolare l'utilizzo di smartphone mentre si è al volante, il mancato rispetto delle distanze di sicurezza e l'eccesso di velocità. Sono questi i comportamenti che stanno all'origine della maggior parte degli incidenti autostradali. A rilevarlo è l'Osservatorio Stili di Guida, promosso da A4 Holding, società del Gruppo Abertis che gestisce le tratte autostradali A4 Brescia-Padova e A31 Valdadige.

«Questo progetto è nato nel 2018 ed è patrocinato dalla nostra capogruppo Abertis», spiega Bruno Chiari, direttore generale di A4 Holding. «Grazie all'Osservatorio Stili di Guida, siamo in grado di comprendere meglio come indirizzare le nuove azioni e campagne di comunicazione tese a sensibilizzare i differenti target di viaggiatori e a modificare i loro comportamenti a rischio, oltre a creare progetti di intervento sull'infrastruttura e sui sistemi che la governano».

A4 Holding dispone, dunque, di un punto di vista privilegiato e diretto sugli stili di guida tenuti da conducenti e viaggiatori. «La rilevazione e l'elaborazione dei dati», precisa Chiari, «è stata condotta attraverso il monitoraggio, effettuato tramite postazioni mobili, di 1.300 veicoli, e postazioni fisse che hanno analizzato oltre un milione di veicoli in transito nelle tratte autostradali di competenza di A4 Holding».

L'uso improprio del cellulare alla guida risulta ancora il comportamento più rischioso per i conducenti in autostrada. È questo il dato principale che emerge dall'Osservatorio stili di guida, secondo cui il 10 per cento del totale dei conducenti monitorati utilizza impropriamente il cellulare, mentre è al volante.

Se si considera poi la tipologia di veicolo condotto, a guidare usando il cellulare in modo non idoneo sono l'8 per cento dei conducenti di veicoli leggeri e il 11 per cento dei conducenti di veicoli pesanti.

Altro fattore rilevante in termini di sicurezza in autostrada è il mancato rispetto della distanza di sicurezza: il 31 per cento dei veicoli leggeri e il 7 per cento di quelli pesanti viaggia a una distanza dal veicolo che lo precede inferiore ai due secondi: due secondi sono considerati il tempo minimo necessario per reagire ed evitare un ostacolo. Questo comportamento è molto rischioso perché in caso di imprevisto o distrazione è quasi impossibile evitare l'incidente.

C'è poi il mancato utilizzo delle frecce per il cambio di corsia: in generale solo il 53 per cento dei veicoli utilizza l'indicatore di direzione per segnalare il cambio di corsia o il sorpasso (54 per cento tra i mezzi leggeri e 54 per cento dei mezzi pesanti).

L'uso delle frecce si riduce ulteriormente per segnalare la manovra di rientro con un 37 per cento del totale veicoli (in particolare il 35 per cento dei veicoli leggeri e il 41 per cento dei veicoli pesanti).

Eventuali eccessi di velocità, che è un altro dei comportamenti di guida scorretti diffusi tra gli automobilisti. La rilevazione dell'Osservatorio Stili di Guida di A4 Holding ha evidenziato che sulla tratta della Serenissima Brescia-Padova la velocità media dei veicoli leggeri è di 111 chilometri orari (il limite è di 130 chilometri orari, che scende a 110 in caso di maltempo).

Nella media, fortunatamente, un comportamento corretto, a cui però bisogna affiancare il 14 per cento dei conducenti di veicoli leggeri che



Bruno Chiari direttore generale di A4 Holding

viaggiano con una velocità superiore ai 130 chilometri orari. Tutt'altra cosa, invece, il dato relativo ai mezzi pesanti, che addirittura nel 67 per cento dei casi supera gli 80 chilometri orari, ovvero il limite consentito per questa tipologia di veicoli.

Per completare il quadro sui comportamenti dei clienti autostradali, l'Osservatorio ha inoltre analizzato l'approccio dei guidatori rispetto all'utilizzo delle cinture di sicurezza, che rappresentano, in caso di incidente, uno dei più importanti meccanismi di protezione per chi si trova su un'auto o un autotreno.

La cintura risulta utilizzata dall'83 per cento dei conducenti (il 97 per cento dei conducenti dei veicoli leggeri e il 73 per cento di quelli pesanti), percentuale che però di-

minuisce in modo significativo se si considera l'utilizzo della cintura da parte dei passeggeri sul sedile posteriore (obbligatorio da trent'anni): a indossarla è in questo caso solo il 27 per cento del totale.

Lo studio ha poi analizzato il modo in cui vengono utilizzate le diverse corsie. Il 45 per cento degli automobilisti viaggia sulla corsia centrale pur avendo la corsia di destra libera. Analogamente il 24 per cento viaggia su quella che viene comunemente chiamata la corsia di sorpasso ingiustamente.

È erroneamente opinione diffusa, infatti, che la corsia di destra in autostrada sia dedicata ai veicoli lenti, e questo comportamento obbliga alcuni veicoli a sorpassare a destra andando incontro a ulteriori rischi. ● M.Tr.

### CATTIVE ABITUDINI

## Tecnologia preziosa ma a patto di attivarla

La questione della velocità oltre i limiti di legge è un nodo da sciogliere anche in autostrada. «Per fortuna, essendo la Brescia-Padova altamente trafficata, è difficile che i conducenti riescano a viaggiare a velocità eccessive», sottolinea Bruno Chiari, direttore generale della rete autostradale di A4 Holding. «Al contrario riscontriamo moltissime auto, pari a circa il 30 per cento del totale, che non rispettano le distanze di sicurezza». Secondo Chiari, un aiuto per correggere questo comportamento scorretto di guida potrebbe venire dalle nuove tecnologie, di cui dispongono le auto di ultima generazione. «I nuovi veicoli sono dotati di dispositivi in grado di impostare una velocità di marcia e di mantenerla costante, senza necessità di premere sull'acceleratore, così come di regolare la distanza di sicurezza dalle auto che precedono», spiega il direttore generale di A4 Holding. «Ovviamente il parco veicoli non è omogeneo e quelli più datati non dispongono di queste tecnologie, che però potrebbero essere utili a porre un freno ai comportamenti scorretti». Il supporto della tecnologia è dunque un aiuto prezioso nel campo della sicurezza stradale. C'è però un limite che è dato dal fatto che questi dispositivi possono facilmente essere disattivati dagli automobilisti, che preferiscono scegliere come condurre la propria auto. «La tecnologia c'è e va utilizzata», conclude Chiari. «È proprio per questo motivo che serve sensibilizzare i conducenti sull'importanza di adottare stili di guida corretti e l'Osservatorio, a questo proposito, svolge un ruolo determinante». ● M.Tr.



Sul monopattino in due: vietato

nare da altri veicoli.

Dal primo luglio del prossimo anno verrà, poi, introdotto anche l'obbligo di dotazione di frecce e stop, oltre alle luci già necessarie.

Quelli attualmente in circolazione dovranno essere adeguati alle nuove norme entro il primo gennaio del 2024. Dopo il tramonto, o di giorno ma con condizioni di scarsa visibilità, chi guida deve indossare un giubbotto catarifrangente o bretelle riflettenti ad alta visibilità.

Dal primo luglio 2022, inoltre, i nuovi monopattini dovranno essere provvisti di segnalatore acustico e di un regolatore di velocità (quelli già in circolazione prima di questo termine devono adeguarsi entro il primo gennaio 2024). Infine è prevista la confisca del mezzo per chi viene sorpreso a circolare con un monopattino manomesso, oltre a una sanzione da 100 a 400 euro. ● M.Tr.

RANGE ROVER SPORT  
STEALTH EDITION HYBRID

PRONTA A OSCURARE  
TUTTO IL RESTO.

VERONA MOTORI

Via Torricelli 42A, Verona - 045 956633  
concierge.veronamotori@landroverdealers.it  
veronamotori.landrover.it



LAND  
-ROVER  
ABOVE & BEYOND

LAND  
ROVER HYBRID

Gamma Range Rover Sport, valori di consumo carburante (l/100 km): ciclo combinato da 3,2 a 14,7 (WLTP). Emissioni CO<sub>2</sub> (g/km): ciclo combinato da 72 a 331 (WLTP). I valori sono indicati a fini comparativi.

# Sicurezza stradale Forum 2021 A4 Holding

**SOLUZIONI TECNICHE** L'innovazione ha reso più sicuri i veicoli e può fare altrettanto per le strade, ma servono investimenti e maggiore attenzione a pedoni e ciclisti

## Ridurre gli incidenti? Più scelte coraggiose

Maternini: «Nelle città indispensabili le zone 30 e disincentivare l'auto». Muraro: «I guardrail a led eliminano i pali della luce»

Francesca Lorandi

Aziende e amministrazioni insieme per ridurre l'incidentalità sulle strade: servono coraggio e investimenti, perché la ricerca e l'innovazione sono tra i principali strumenti in grado di aumentare la sicurezza per conducenti, ciclisti, pedoni. Si parlerà anche di questo al Forum sulla sicurezza stradale, approfondendo il tema nella tavola rotonda durante la quale si confronteranno esperti come Riccardo Rossi del Mobe Centro Studi «Mobility and Behavior» dell'Università di Padova; Marco Muraro, direttore commerciale di Roadlink e membro di Visione Sicurezza; Giulio Maternini, direttore del Cescam, il Centro Studi Città Amica - Università di Brescia.

Il Cescam si concentra proprio sulla sicurezza in ambito urbano dove, spiega Maternini, «si registra il 75 per cento degli incidenti a causa della promiscuità di auto, bici, moto, pedoni, e utenti di tutte le età. Mentre negli ultimi dieci anni per quanto riguarda i veicoli c'è stato un miglioramento, con una flessione del 25 per cento dei sinistri grazie soprattutto a nuove tecnologie adottate dalle case automobilistiche, lo stesso non è accaduto per i ciclisti e i pedoni. Nel loro caso non si è verificato alcun dato positivo: l'incidentalità non è calata e questo ci allontana dagli obiettivi fissati dal Parlamento europeo che punta a raggiungere gli zero incidenti stradali entro il 2050», sottolinea.

Le soluzioni? Ce ne sono, secondo il direttore del Cescam, ma servono scelte coraggiose. «Sono indispensabili più zone 30, anche se dal nostro punto di vista tutto l'ambiente urbano dovrebbe essere a questa velocità perché non c'è dubbio che andare piano riduce il rischio di incidenti. Andrebbero riquilibrare le aree residenziali ga-



Un esempio di strada illuminata con guardrail a led, un sistema smart che elimina i pericolosi pali di sostegno delle lampade



“Interventi onerosi ma in Italia i costi degli incidenti sono pari a 18 miliardi all'anno”

Giulio Maternini  
Direttore del Cescam Brescia



“Aziende interessate segno che la sensibilità si va diffondendo”

Marco Muraro  
Direttore commerciale Roadlink



Ciclisti utenti deboli della strada

e informazioni, quali ad esempio casi di guida contromano o sinistri stradali, segnalando alla centrale e agli automobilisti attraverso i pannelli. Esiste questa barriera, ed è stata recentemente installata lungo la A4, al casello di Verona Est, grazie al contributo di Roadlink, azienda con sede nel Bresciano specializzata in barriere di sicurezza. Il direttore commerciale, Marco Muraro interverrà oggi al Forum. Da diversi anni a questa parte l'azienda, attraverso un evento che si chiama «Visione sicurezza» mostra agli operatori coinvolti le innovazioni del settore.

«Nell'edizione di quest'anno», spiega Muraro, «hanno chiesto di partecipare altre 27 aziende del comparto, che hanno portato le loro soluzioni nate con l'obiettivo di aumentare la sicurezza stradale: è un segnale importante, di una sensibilità che si sta diffondendo, nonostante le difficoltà burocratiche e quelle che si riscontrano talvolta con le aziende che gestiscono le arterie stradali».

RICCARDO ROSSI (MOBE)

### Al simulatore per capire le cause di uno schianto

La sicurezza stradale è una faccenda nella quale comportamenti umani e infrastrutture stradali si incrociano, si sovrappongono. A Padova è nato il Centro Studi «Mobility and Behavior» (MoBe), che vede collaborare insieme il dipartimento di Ingegneria civile e ambientale, che ha un laboratorio dedicato proprio alla sicurezza stradale con tanto di simulatori di guida, e il dipartimento di Psicologia generale. Lo scopo del centro è quello di potenziare le sinergie presenti nelle due specialità, attraverso la promozione e il



Riccardo Rossi (MoBe Padova)

coordinamento delle ricerche nell'ambito della sicurezza stradale, nel trasferimento sul territorio delle conoscenze e delle competenze che ne derivano. «Ci sono delle tecniche, che si basano sull'uso di simulatori, che aiutano a capire i comportamenti e le cause che portano agli incidenti, e permettono quindi di progettare contromisure che possono essere di natura ingegneristica, quindi lato veicolo e infrastrutture, o di tipo comportamentale», spiega Riccardo Rossi, che coordina il MoBe. All'interno del laboratorio ci sono un paio di simulatori di guida auto e uno, da poco installato, di bici: dialogano tra di loro, interagiscono virtualmente.

Significa che pur trovandosi in stanze diverse, l'esperienza immersiva permette a chi si trova nei diversi simulatori di «vivere» la stessa strada, che è poi un'arteria o un incrocio reale riprodotto virtualmente allo scopo di proporre situazioni e comportamenti assimilabili a quelli visti in strada. È stato di recente avviato un progetto anche con i ragazzi delle scuole medie che, attraverso scuole immerse vengono virtualmente «collocati» in incroci stradali e così si può monitorare il comportamento di questi pedoni in un sistema controllato e privo di rischi. «I motivi che emergono più frequentemente e che causano incidenti», spiega Rossi, «sono il colpo di sonno, la fatica provocata da una guida prolungata in ambiente monotono, distrazioni di vario tipo, comportamenti che si assumono talvolta in rotatoria. Sono osservazioni importanti perché permettono a noi del dipartimento di ingegneria civile di progettare soluzioni e infrastrutture che riducano il rischio». Tra gli obiettivi del Centro c'è anche quello di promuovere le interazioni con i partner aziendali del settore per potenziare e favorire il trasferimento tecnologico. «Dall'altra parte», conclude Rossi, «ci sono i colleghi psicologi, che possono intervenire dal punto di vista comportamentale». F.L.

## Il tuo biglietto sullo smartphone

APP **Ticket BUS** verona



Acquistare il biglietto del bus oggi è facile, veloce e sicuro. Scarica subito l'APP!

atv Bus Verona  
 atvbusverona  
 atv Bus Verona  
[www.atv.verona.it](http://www.atv.verona.it)

# Sicurezza stradale

Forum 2021  
A4 Holding

**LA POLITICA** La presidente della Commissione permanente Ambiente, Territorio e Lavori pubblici illustra gli impegni governativi per affrontare questa emergenza

## Incidenti, obiettivo zero morti entro il 2050

Alessia Rotta: «Cali netti a seguito delle modifiche al Codice della strada ma aumentano i feriti gravi. Primo passo: vittime dimezzate nel 2030»

Manuela Trevisani

●● Dimezzare il numero di morti, da 3.000 a 1.500, entro il 2030. È questo l'obiettivo primario del Piano nazionale della sicurezza stradale, messo a punto dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, le cui linee strategiche sono state esaminate nei giorni scorsi dal Parlamento. «Il numero dei morti in Italia è in costante discesa, dai circa 7.000 morti del 1999 ai circa 3.000 del 2020, con un andamento coerente con la progressiva introduzione di norme più restrittive in punto di sicurezza», spiega Alessia Rotta, presidente della Commissione permanente Ambiente, Territorio e Lavori pubblici della Camera dei Deputati.

«Si notano infatti cali netti a seguito, per esempio, delle modifiche del codice della strada in tema di patente a punti, di patentino per i ciclomotori e per la guida in stato di ebbrezza dei guidatori con meno di 21 anni». Tuttavia, dal 2012 al 2018 si assiste a un aumento dei feriti gravi, in particolar modo sulle strade urbane (i morti invece si distribuiscono più o meno equamente tra strade urbane ed extra urbane: rispettiva-



Alessia Rotta è presidente della Commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici della Camera

mente 43 e 48 per cento). «Questi dati ci dicono due cose: il numero di morti è calato ma non ancora a sufficienza, perché anche un solo morto è sempre troppo», osserva l'on. Rotta. «Inoltre, il fatto che i feriti gravi si concentrino principalmente sulle strade urbane evidenzia come sia necessario ridurre il numero di auto che circolano nelle città, promuovendo la mobilità alternativa».

Il Piano nazionale della sicurezza stradale trae forza e vi-

gore da una comunicazione della Commissione europea, che detta gli indirizzi per una mobilità sostenibile, sicura, interconnessa e pulita. Nella comunicazione si dà atto che «grazie all'azione svolta a livello dell'Unione e su scala nazionale, regionale e locale, negli ultimi decenni la sicurezza stradale è notevolmente migliorata. Tra il 2001 e il 2010 il numero delle vittime di incidenti stradali, in Europa, è diminuito del 43 per cento e di un ulteriore 20 per

cento tra il 2010 e il 2017». Tuttavia, si constata che «nel 2017 sulle strade dell'Ue hanno perso la vita ancora 25.300 persone, circa 70 vittime al giorno, e altre 135 mila sono rimaste gravemente ferite, in gran parte pedoni, ciclisti e motociclisti. Questi dati rappresentano un costo umano e sociale inaccettabile. In termini economici, il costo annuale delle morti e delle vittime di lesioni gravi per incidente stradale è stato stimato come superiore a 120 mi-

liardi di euro, pari a circa l'1 per cento del Pil».

«La Commissione ribadisce di far proprio l'obiettivo di "zero morti" entro il 2050 e adotta il Safe System, vale a dire la gestione della sicurezza stradale che rifiuta il compromesso tra mobilità e sicurezza e che poggia a sua volta su quattro assi: sicurezza delle strade, dei veicoli, delle persone e della velocità», prosegue Rotta. «Il Piano italiano 2030 si dà quindi precise linee strategiche. Si fissa come obiettivo generale quello di dimezzare il numero di morti entro il 2030 e individua quali soggetti meritevoli di particolare tutela, i ciclisti, i pedoni, i conducenti di ciclomotori, i bambini e gli over 65 anni», spiega. «Per ciascuna di queste categorie, la parte 5 detta linee strategiche specifiche costituite dall'analisi dei fattori di rischio e dalle azioni da intraprendere».

Come raggiungere questi obiettivi? «Nel Pnrr non sono previsti fondi per la sicurezza stradale, a differenza del Fondo complementare, che stanza 1 miliardo 450 milioni per la sicurezza stradale nel periodo 2021-2026», conclude la presidente della commissione. «L'intervento previsto per la sicurezza stradale avrà, principalmente, come soggetti destinatari, i Comuni, le Province, le Regioni e lo Stato, che, per quanto riguarda la manutenzione di ponti, viadotti e cavalcavia, usufruirà della competenza dell'Anas e delle società concessionarie autostradali».

### NORME PIÙ RESTRITTIVE

#### «La priorità è la difesa delle categorie più deboli»

«La tutela della sicurezza e della salute nella circolazione è scopo primario nell'articolo 1 del Codice della strada», dice Alessia Rotta, presidente della Commissione. «Da varie legislature si attendevano alcune modifiche del Codice e finalmente, con il recente decreto, sono entrate in vigore, a tutela soprattutto delle categorie più deboli». Qualche esempio? «Sono aumentate le sanzioni per chi occupa i posti riservati ai disabili, sono stati previsti parcheggi riservati alle donne in stato di gravidanza o ai genitori con un bambino di età non superiore a due anni», spiega Rotta. «Quanto alle strisce pedonali, i conducenti dei veicoli dovranno dare la precedenza ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada». E ancora, l'obbligo di catarifrangenti per le biciclette in ogni caso di scarsa visibilità e gli strumenti il cui uso è vietato alla guida: non solo smartphone, ma anche tablet, notebook e pc. Sono una quarantina le novità introdotte dal decreto. Tra queste, il giro di vite sui monopattini elettrici. «Hanno pacificamente e anche un po' selvaggiamente

invaso le nostre città: uno strumento che permette però di spostarsi agevolmente in un'ottica di mobilità sostenibile», spiega la deputata. «È giusto, quindi, sostenerne la diffusione e l'utilizzo, ma ciò non può prescindere dalla sicurezza». Ecco, dunque, una serie di nuove regolamentazioni introdotte, come ad esempio il fatto che i minori di 14 anni non possano andare sui monopattini e che tra i 14 e i 18 anni sia necessario il casco, o che non si possa andare in due. Servono poi dispositivi di sicurezza, come le frecce e i freni, non si possono superare i 6 chilometri orari nelle zone pedonali e comunque non più di 20 chilometri orari. Un altro dei temi cari alla deputata è lo stop ai cartelloni pubblicitari discriminatori e sessisti sulle strade. «È una norma di civiltà», commenta Rotta. «Per vendere prodotti non c'è bisogno di discriminare, né di fare sessismo. È una questione di rispetto della persona e in particolare della donna, spesso utilizzata, vestita o svestita, per allusioni poco eleganti». **M.Tr.**

Agenzia  
**Giulia**

ENTE DI FORMAZIONE

#### Adempimenti D.Lgs. 81/2008

- DVR (Documento valutazione rischi)
- Corso RSPP per Datore di Lavoro
- Corso per Addetti Primo Soccorso
- Corso per Addetti Antincendio
- Formazione Lavoratori (impiegati ed autisti)
- Corso Carrelli elevatori - muletti

#### Formazione settore autotrasporto

- Corso di idoneità professionale (74 ore e 150 ore)
- Corso rinnovo CQC
- Formazione cronotachigrafo
- Corso corretto fissaggio del carico
- Corso HACCP per il trasporto di alimenti

**NOVITÀ**  
Corso Ispettori Centri  
di revisione privati,  
veicoli pesanti

Organismo  
di Formazione  
accreditato  
dalla Regione  
del Veneto

VERONA - Via Apollo 15 - Tel. 045.503886 - info@agenziagiulia.it - www.agenziagiulia.it

# Sicurezza stradale Forum 2021 A4 Holding

VENETO L'assessore ai Lavori pubblici e alle Infrastrutture spiega: «Tutte le risorse sono state destinate alla viabilità esistente, ma prima viene il rispetto delle regole»

## Strade sicure, già investiti 143 milioni di euro

Elisa De Berti: «Sono i fondi stanziati dalla Regione e dai Comuni. Dal 2016 finanziati 416 interventi con riqualificazioni, rotonde e percorsi ciclabili»

●● Sono 109 gli interventi finanziati nel 2021 dalla Regione Veneto a sostegno della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile per un totale di 18 milioni e 300mila euro di investimento complessivo. È anche attraverso queste opere che passa la sicurezza stradale, come spiega l'assessore veneto ai Lavori pubblici e alle Infrastrutture Elisa De Berti.

«La nostra Regione ha sempre avuto un'attenzione particolare per questo tema, come dimostra la legge 39 del 1991, che prevede la possibilità di stanziare contributi a favore degli enti locali», osserva l'assessore De Berti.

«Negli ultimi cinque anni, dal 2016 a oggi, sono stati finanziati complessivamente 416 interventi per un totale di 62 milioni di euro e non solo per la messa in sicurezza di strade e incroci, ma anche per la realizzazione di piste ciclopedonali».

Questi 62 milioni rappresentano la quota finanziata dalla Regione, che va sommata a quella dei Comuni: il totale complessivo degli investimenti ammonta a 143 milioni e 800mila euro.

Tutte queste risorse sono state stanziare attraverso specifici bandi.

«Sono oltre 350 i Comuni

che ne hanno beneficiato e alcuni anche per più opere, perché sono stati particolarmente abili nell'intercettare i finanziamenti», spiega l'assessore regionale. «I progetti presentati riguardano principalmente interventi sulla viabilità comunale, provinciale e statale, a seconda delle priorità individuate dai vari enti locali».

L'ammontare dei fondi è variato negli anni: nel 2020 la Regione ha investito 7,9 milioni per 33 opere, nel 2019 810mila euro per tre opere, nel 2018 17,7 milioni di euro per 135 interventi, nel 2017 11,5 milioni per 101 progetti e nel 2016 6,5 milioni per 35 opere.

Dei 109 lavori realizzati nel corso di quest'anno, ben 50 sono stati per la creazione di piste ciclabili e percorsi pedonali, 39 per la messa in sicurezza e la riqualificazione delle strade, 17 per le rotonde e tre per nuova viabilità.

«Soprattutto dopo il lockdown, quando abbiamo sperimentato l'impossibilità di stare all'aperto e di fare una bella bicicletta, è sorta l'esigenza da parte dei cittadini e quindi degli amministratori pubblici, di aumentare il numero delle piste ciclabili», prosegue De Berti. «Ovviamente la bicicletta può esse-

re utilizzata come mezzo di trasporto, ma devono esserci le necessarie condizioni di sicurezza per evitare di trasformarla in rischio ulteriore».

L'assessore veneto ai Lavori pubblici e alle Infrastrutture ci tiene a sottolineare anche un altro aspetto: «Come si può notare dai numeri, tutte le risorse della Regione negli ultimi cinque anni sono state destinate alla messa in sicurezza di strade già esistenti, non per opere collegate a nuova viabilità», prosegue Elisa De Berti.

«Tuttavia, possiamo realizzare tutti gli interventi possibili, ma se poi le persone non rispettano le norme del Codice della strada e mettono in atto comportamenti di guida scorretti, è evidente che gli incidenti continueranno a verificarsi».

Questo perché, come spiega l'assessore, la maggior parte dei sinistri è legata alla distrazione, e in particolare modo all'utilizzo di cellulari mentre si è al volante, e poi all'alta velocità.

«È per questo che è importante sensibilizzare i cittadini e spiegare l'importanza del rispetto delle regole», conclude l'assessore De Berti. «Solo così si potrà garantire davvero una maggiore sicurezza sulle strade».

● M.Tr.



L'assessore regionale Elisa De Berti



L'assessore De Berti con amministratori e tecnici sulla Pedemontana

ADEGUARE LA VIABILITÀ

### Dai Lessini ad Altavilla i cantieri non si fermano



L'apertura del primo tratto della Grezzanella a Villafranca

Molte le opere infrastrutturali in cantiere o appena terminate nelle province di Verona e Vicenza. «Proprio nei giorni scorsi abbiamo completato la strada provinciale Sp 6 dei Lessini con la messa in sicurezza dell'infrastruttura viaria e la realizzazione di un percorso ciclopedonale», spiega l'assessore regionale veneto ai Lavori pubblici e alle Infrastrutture Elisa De Berti. «Questo intervento è stato realizzato in due fasi, una terminata nel 2019 e un'altra pochi giorni fa». Per quanto riguarda la Grezzanella a Villafranca, «il progetto esecutivo è pronto», fa sapere l'assessore. «È aperta

un'interlocazione al ministero per i finanziamenti: speriamo si chiuda a breve». C'è poi tutta la partita della variante di Buttapietra alla statale 12: «Stiamo discutendo con il ministero per inserirla tra le opere commissariate, in modo da poterla realizzare con procedure accelerate in tempo per le Olimpiadi invernali». Altri interventi sono in programma a Vicenza. «C'è un'interlocazione aperta con Anas per la realizzazione di due rotonde sulla regionale 11 nel Comune di Altavilla», spiega De Berti. «Inoltre, la Regione ha cofinanziato risorse per 20 milioni per la bretella dell'Albera». M.Tr.

### CORSO PER LA QUALIFICA DI ISTRUTTORE DI GUIDA (A NUMERO CHIUSO)

I requisiti per il conseguimento dell'abilitazione ad istruttore di guida a seguito di esame presso la Provincia sono:

- avere un'età superiore ai 24 anni;
- avere il diploma di scuola media superiore;
- non avere riportato condanne penali ovvero non essere stato dichiarato delinquente abituale;
- essere in possesso delle patenti A, B, C, D, E, D oltre alle patenti speciali. Se non si è titolari della patente di categoria A non è possibile fare da istruttore nella guida di moto veicoli. Il mancato possesso della patente A impone anche una riduzione a 30 ore, rispetto alle 40 previste, di corso di guida obbligatorio, che prevede una parte teorica di 80 ore in aula;
- avere frequentato il corso di formazione.

Servono, inoltre, una grande capacità di rapportarsi e di comunicare con persone, a volte, molto giovani ed inesperte.

### QUALIFICA DI INSEGNANTE DI TEORIA.

I requisiti necessari per l'abilitazione ad insegnante di scuola guida sono:

- avere compiuto i 18 anni d'età;
- essere in possesso di un diploma di scuola superiore (corso di studio di 5 anni);
- avere conseguito la patente di categoria B o quella speciale;
- non avere subito condanne penali;
- non essere stato dichiarato delinquente abituale;
- avere partecipato al corso di formazione.



Centro di ISTRUZIONE  
sull'EDUCAZIONE STRADALE  
per la FORMAZIONE  
ISTRUTTORI e INSEGNANTI DI GUIDA

INVESTI SU TE STESSO

TRASFORMA LA TUA PASSIONE IN UNA  
PROFESSIONE DIVENTA ISTRUTTORE  
DI GUIDA o INSEGNANTE DI TEORIA  
APRONO LE ISCRIZIONI PER LA SESSIONE 2022

PER INFORMAZIONI SCRIVI A:  
CONSORZIOBUSCAR@GMAIL.COM.  
RICEVERAI UNA MAIL CON LA DESCRIZIONE DEL CORSO COMPLETA  
ED UN NUMERO DI TELEFONO CELLULARE  
PER INFORMAZIONI APPROFONDITE.

Cooperativa Autoscuole Associate Bus - Car a.r.l. - Verona - Via Fleming n. 19 (Zai) www.consorziobuscar.it

# Sicurezza stradale

Forum 2021  
A4 Holding

**MOBILITÀ SOSTENIBILE** Il 18° Rapporto Audimob conferma che la pandemia ha sconvolto le nostre abitudini, facendo però riscoprire la bicicletta e l'andare a piedi

## Cresce il green ma l'auto resta la preferita

La vettura privata vince la sfida, mentre è crollato il trasporto pubblico locale, cala anche il car sharing. Boom degli spostamenti micro e di quelli alternativi

Valeria Zanetti

La pandemia ha sconvolto anche la mobilità, segnando una grande battuta d'arresto per il trasporto pubblico locale (Tpl). È invece cresciuta la cosiddetta «mobilità dolce», che ha fatto riscoprire le bici e contribuito all'affermazione dei monopattini. Il quadro emerge dal 18° Rapporto Audimob a cura di Isfort, l'Istituto superiore di formazione e ricerca sui trasporti, realizzato in collaborazione con Cnel e con contributi scientifici della Struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibile, di Agens (Agenzia federale dei trasporti e servizi) e Asstra (Associazione trasporti).

Nell'anno delle limitazioni agli spostamenti, gli utenti delle infrastrutture stradali hanno ridotto i tragitti durante la settimana (-22,3% in termini di spostamenti e -39,8% in termini di distanze coperte rispetto al 2019) e ancora più nei festivi (-31,1% negli spostamenti). Il mezzo preferito è rimasto l'automobile, che ha mantenuto la sua posizione dominante, con un interesse in netta crescita per l'elettrico. Snobbati invece treni, autobus e tram, per effetto delle regole riguardanti il distanziamento sociale e per paura del contagio. Il trasporto pubblico locale ha visto dimezzare la quota modale (dal 10,8% al 5,4%) e perdere nel corso dell'anno oltre il 50% dei passeggeri; parallelamente è crollata la quota di

**Giana: «Bisogna soddisfare una domanda di trasporto più flessibile, digitale e integrata»**

viaggi intermodali, che sommano al trasporto pubblico altre soluzioni (dal 6,5% all'11,7%).

Per contro, ci si è spostati più a piedi (dal 20,8% del 2019 al 29% del 2020) e si è consolidato l'uso della bici (dal 3,3% al 3,8%). Complessivamente, grazie soprattutto alla grande spinta degli spostamenti a piedi, il tasso di mobilità sostenibile - ovvero l'insieme di spostamenti con soluzioni a basso impatto (piedi, bici, micromobilità e mezzi pubblici) - è salito nel 2020 al 38,2% dal 35% del 2019, ma non in modo omogeneo in tutto il Paese.

Il tasso di mobilità sostenibile - certifica il rapporto - è infatti ora inferiore di quasi 5 punti al Sud rispetto al Nord, di quasi 25 punti nei Comuni più piccoli rispetto alle grandi città, di circa 18 punti nelle aree periferiche e interne rispetto ai Comuni-polo.

Il rapporto dedica un ampio spazio alla mobilità condivisa. La flotta complessiva di veicoli è cresciuta del 65% con un parco disponibile di 85mila mezzi, ma si tratta di un incremento quasi interamente imputabile ai monopattini elettrici (+35mila veicoli in un anno) e agli scooter (+7,360). È invece diminuita la flotta del car sharing (-12%) e rimasta sostanzialmente stabile quella del bike sharing. A complicare l'utilizzo di questi mezzi condivisi il fatto che solo un terzo degli intervistati nell'ambito del Rapporto usa frequentemente o saltuariamente le tecnologie digitali (app, internet) per informazioni sul viaggio e prenotazioni, perché la comunicazione risulta carente.

Nelle previsioni del campione Audimob, l'auto sembra proseguire la fase di recupero già evidente anche nella prima parte di quest'anno (+8,8% il saldo tra quanti pensano di usarla di più nei prossimi mesi e quanti pensano di usarla di meno); dall'al-

tro lato, il quadro di prospettiva dei mezzi pubblici è stagnante, con la parziale e contenuta eccezione del treno (+3,4% il saldo, mentre per l'autobus è -0,2% e per il pullman -2,1%), confermando le difficoltà di ripresa del settore.

Complici di questa crisi sono le norme di distanziamento, la paura del virus e infine la diffusione dello smart-working, che ha fatto ridisegnare la mobilità dei cittadini. Gli smart-workers si muovono molto di più a piedi o in bicicletta (il 34% contro il 22,6% di chi lavora in presenza), molto meno con i mezzi motorizzati, sia in auto (55,6% contro 68,9%), sia con il trasporto pubblico (2,9% contro 4,6%). E nella percezione dei cittadini intervistati c'è ancora spazio di crescita per la micromobilità, la cosiddetta «città in 15 minuti».

Secondo Tiziano Treu, presidente del Cnel, «per contrastare il fenomeno indotto dall'emergenza sanitaria e il crescente ricorso all'autovettura privata, anche per brevi spostamenti, occorre favorire la mobilità alternativa e inoltre ripensare l'allocatione di servizi, che dovranno essere raggiungibili facilmente, in specifiche porzioni di città, adottando misure di trasformazione dello spazio urbano». Serve, inoltre, una grande e capillare campagna di comunicazione sulla sicurezza stradale per responsabilizzare i cittadini, soprattutto più giovani.

Per Arrigo Giana, presidente Agens, «il settore dei trasporti pubblici uscirà da questa crisi profondamente trasformato. Come lo studio Audimob dimostra, l'attitudine alla mobilità delle persone è cambiata. Servono modelli di business innovativi, che intercedano questa nuova domanda di trasporto: più flessibili, più digitali, più integrati», osserva.



Il car sharing durante la pandemia ha subito una battuta d'arresto, ma la richiesta di una mobilità sostenibile cittadina è in crescita

### SISTEMI DI CONDIVISIONE PER LA CITTÀ

## L'elettrico piace di più e corre sui monopattini

La micro-mobilità elettrica nei centri storici delle grandi città è nell'agenda di tutte le amministrazioni locali oltre che della politica. Il punto è come concretizzarla. Tra i mezzi che stanno riscuotendo più successo, un ruolo di primo piano spetta ai monopattini elettrici, che ormai sfrecciano numerosi sulle strade urbane e, a seguito delle polemiche, sono stati oggetto di una recentissima revisione normativa. Quest'ultima cerca di disciplinarne l'utilizzo: impone il divieto di parcheggio sui marciapiedi e prevede zone di sosta dedicate, riduce la velocità massima da 25 a 20 km orari, introduce la possibilità di confisca del mezzo truccato e l'uso del casco obbligatorio per i minorenni.

Sui criteri con cui si utilizza il monopattino e sul suo ruolo crescente si è incentrato il webinar «La sfida della micro-mobilità elettrica: opportunità, criticità e soluzioni», organizzato da Noesi public affairs, lobbying & communication in collaborazione con Aware Think Tank. Secondo Riccardo Capechi, esperto della Struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, «si tratta ora di trovare un contesto in cui le regole vengano applicate concretamente alla mobilità urbana: è necessaria una cooperazione tra autorità pubbliche, privati cittadini e erogatori di servizi sharing, tra cui appunto i monopattini». «L'ultimo intervento legislativo del Dl Infrastrutture» aggiunge Luciano Nobili (Italia Viva)

componente della commissione Trasporti «rivendica l'importanza di questi mezzi che a lungo, purtroppo, sono stati demonizzati». Mentre Marco Silvestroni (Fratelli d'Italia), sempre in commissione Trasporti, pur riconoscendo la necessità di guardare ad un futuro più sostenibile, solleva la questione della fruibilità dei monopattini, limitata ad alcune fasce di popolazione. «Ritengo quindi sia necessario prima lavorare ed investire sulle infrastrutture e sulle reti del trasporto pubblico in chiave eco-sostenibile», afferma. Il dibattito tra favorevoli e contrari si accende ed intanto la scuola per i loro piccoli spostamenti, magari nel tragitto casa-scuola. Sono infatti aperte le adesioni al progetto «Helbiz Lab 2040», iniziativa gratuita di Helbiz, gruppo quotato al Nasdaq e leader nella micromobilità. La campagna si rivolge agli studenti delle superiori e nasce per diffondere le tematiche di



Cresce la mobilità elettrica

mobilità sostenibile ed educazione nelle scuole secondarie del territorio nazionale. L'obiettivo è di istituire su sicurezza nell'utilizzo dei mezzi in sharing oltre che creare soluzioni condivise e lungimiranti di concerto con le istituzioni. Previste una serie di attività didattiche in presenza. I docenti interessati dovranno compilare, entro il 31 dicembre il form di adesione su: <https://www.educazionedigitale.it/edustrada/sicurezza-in-monopattino-nelle-scuole-al-via-iniziativa-futuro-mobility-lab-2040/>. **Va.Za.**



**NUOVO - USATO • SEMESTRALE - KM0 • FINANZIAMENTI • PERSONALIZZATI**

**DOVE IL SI FA LA DIFFERENZA**

- SI ALLA TRASPARENZA
- SI AL MIGLIOR PREZZO
- SI ALLA QUALITÀ
- SI AL CLIENTE AL PRIMO POSTO










**CA' DI DAVID (VR) - Via Forte Tomba 16 - Tel. 045 2594678 - info@autosisrl.com**

**SPECIALISTI IN ALLESTIMENTI PER VEICOLI COMMERCIALI E AUTOVETTURE PER DISABILI**

# Sicurezza stradale Forum 2021 A4 Holding

**IRISCHI IN CITTÀ** Il comandante della Polizia locale di Verona sottolinea il pericolo di un ritorno delle «stragi del sabato sera» e avverte: troppe distrazioni al volante

## Altamura: «Prudenza e rispetto delle regole»

Nel mirino la velocità ma anche dell'uso del telefono e il mancato rispetto delle precedenza: «Ora per la legge il pedone è sacro»

Manuela Trevisani

«Il miglior vaccino contro i pericoli della strada si chiama prudenza». È da questo assunto che parte Luigi Altamura, comandante della Polizia municipale di Verona e rappresentante di tutte le polizie locali dell'Anci, per approfondire il tema della sicurezza stradale. «Ultimamente siamo di fronte a un ritorno al passato: si sta ripresentando il fenomeno delle stragi del sabato sera, con un incremento particolarmente significativo di morti sulle strade», osserva Altamura. «Durante il lockdown le persone sono rimaste chiuse in casa per mesi e quando si è concluso, sono tornate a uscire, a viaggiare in auto, a divertirsi. Bisogna ricordare, però, che la mobilità comporta delle regole e che serve prudenza».

Sono tantissimi i comportamenti scorretti messi in campo dagli automobilisti, come spiega il comandante dei vigili, a cominciare dall'utilizzo di smartphone e altri dispositivi elettronici durante la guida. «Spesso dopo un incidente stradale si vanno a guarda-

re i profili social del conducente e si scopre che, mentre era al volante, stava usando il telefonino», spiega Altamura. «C'è un tema che non va sottovalutato ed è proprio quello relativo alla distrazione degli automobilisti, alle condizioni psico-fisiche in cui si mettono alla guida e alla consapevolezza dei rischi a cui vanno incontro. Dopo aver superato l'esame della patente, è come se ci si trasformasse in Superman e non si potesse essere scalfiti da nulla, mentre ci sono situazioni in cui i riflessi non sono pronti».

L'altro grande tema è la velocità. «C'è una battaglia in corso contro gli autovelox, che invece sono l'unico strumento a nostra disposizione per spingere gli automobilisti ad andare più piano», prosegue il comandante della polizia municipale. «Lo dimostra quanto avvenuto con l'autovelox sulla tangenziale T4-T9 a Verona: incidenti e fuoriuscite autonome che si verificavano in quel tratto sono notevolmente diminuiti da quando è stato installato, costringendo i conducenti a ridurre la velocità».

Oltre alla distrazione e all'al-



Luigi Altamura, comandante della Polizia locale di Verona, nella centrale operativa che sorveglia tutta la città

ta velocità, uno dei fattori di maggior rischio nella circolazione sulle strade urbane è la mancata precedenza. «Gli utenti più deboli della strada, come i pedoni e i ciclisti, sono utenti da tutelare», prosegue Altamura. «Loro stessi devono rispettare le regole, ma è anche molto importante che l'automobilista capisca che le sanzioni in caso di mancata precedenza sono severe. Finalmente il legislatore ha ritenuto che il pedone sia sacro: il conducente che non gli dà la precedenza sulle strisce si vede togliere otto punti dalla patente, quasi al pari della guida in stato d'ebbrezza, dove ne vengono tolti dieci». La recente riforma, entrata in vi-

gore dal 10 novembre, introduce inoltre l'obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza non solamente ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento, ma anche a quelli in procinto di farlo.

Le strade urbane, rispetto a quelle extraurbane, sono quelle interessate dal maggior numero di incidenti. «È inevitabile che sia così: in città trascorriamo la maggior parte delle nostre ore, svolgiamo la maggior parte delle nostre attività», spiega il comandante dei vigili. «Per garantire la sicurezza stradale nei centri urbani è necessario raddoppiare il numero di agenti e di controlli. Noi a Verona abbiamo assunto una

settantina di persone e non si occupano solo di fare multe, ma anche di verificare il rispetto del codice della strada, ritirano patenti in caso di violazioni gravi».

La polizia municipale di Verona da 47 anni promuove iniziative di educazione stradale, che sono proseguite anche durante il lockdown grazie alla didattica a distanza. «Oltre alla sensibilizzazione, però, bisogna anche fare attività repressiva», conclude Altamura. «Il modello Verona va esportato, in modo da aver più agenti sulle strade, perché l'attività repressiva passa anche attraverso gli organici e un maggiore presidio del territorio».

UN SISTEMA «GENEROSO»

### Patente a punti, così non va «Rivedere premi e bonus»

Rivedere il sistema della patente a punti per garantire maggiore sicurezza agli utenti della strada. È la proposta del comandante della polizia municipale Luigi Altamura. «Ai conducenti che hanno almeno 20 punti viene attribuito automaticamente un "bonus" di due punti ogni due anni trascorsi senza infrazzioni e così si possono raggiungere fino a 30 punti», spiega Altamura. «Inoltre, se a un conducente, ad esempio, vengono tolti 8 punti per guida con lo smartphone e per superamento dei limiti di velocità, torna poi a 20 punti automaticamente se si comporta bene per altri due anni. Non va bene. Va rivista la premialità del sistema». Dopo due anni di «buona condotta», in sostanza, si torna ad avere punteggio pieno. Ma c'è anche un altro aspetto da riformare, secondo Altamura. «Se si perdono punti è possibile recuperarne sei, frequentando dei corsi nelle scuole guida: il problema è che questi corsi non prevedono nemmeno un esame», prosegue. «Invece è necessario imporre un test dopo le lezioni, in modo da

verificare quanto appreso». Infine, secondo il comandante dei vigili, le decurtazioni di punti dovrebbero essere più tempestive. «Tutti devono essere registrati sul Portale dell'automobilista oggi, perché non arrivano più comunicazioni a casa», conclude. «Pertanto, se si vogliono avere informazioni sui propri punti, è necessario crearsi un profilo sul sito». Il meccanismo della patente a punti è stato introdotto in Italia nel 2003: ogni automobilista ha inizialmente assegnati 20 punti. In caso di infrazione delle norme del codice della strada se ne vede togliere alcuni e dovrà superare di nuovo l'esame di guida qualora dovesse arrivare a perderli tutti. I neopatentati, ovvero chi ha conseguito la patente da meno di tre anni, per ogni infrazione si vedono togliere il doppio dei punti previsti per gli altri. Dal 2010, però, per ogni anno senza infrazzioni ricevono un bonus di 1 punto, che si aggiunge agli eventuali 2 dopo 2 anni senza infrazzioni, ottenendo cinque punti aggiuntivi dopo i primi tre anni di guida. **M.Tr.**

# FINANZIAMENTI

DIPENDENTE o PENSIONATO, sarai accontentato!

## TI OFFRIAMO:

- PRESTITI PERSONALI
- CESSIONE DEL QUINTO
- DELEGAZ. DI PAGAMENTO
- ANTICIPO TFS/TFR
- MUTUO CASA



FIGENPA SOCIAL #Seguirverde

**VERONA**  
tel. **045 2324011**  
Piazza Pradaval, 16/C

IN VENETO SIAMO ANCHE A  
**Padova tel. 049 5476850**

Via A. Cavalletto, 7A

SIAMO PRESENTI IN TUTTA ITALIA.  
www.figenpa.it info@figenpa.it

**FIGENPA**

Diamo credito al tuo mondo.

Importo netto erogato al Cliente

€ 23.382,79

120 rate mensili da  
€ 249

taeg  
**5,21%**  
tan 5,072%

Esempio di finanziamento con CESSIONE DEL QUINTO a tasso fisso per un dipendente pubblico, di 45 anni di età e 10 anni di anzianità di servizio, con capitale finanziato di euro 23.382,79 con rata mensile di euro 249,00 e durata di 120 mesi TAN 5,072% e TAEG 5,21%. Costo totale del credito euro 6.497,21 comprensivo di interessi di euro 6.481,21. Importo messo a disposizione del Cliente euro 23.382,79. Le condizioni riportate nell'esempio possono variare in funzione della Società erogante selezionata, quale migliore per le esigenze del Cliente, inoltre possono variare in funzione dell'età del Cliente, dell'anzianità di servizio, della natura giuridica del suo datore di lavoro, dell'importo richiesto, della durata del finanziamento e per i dipendenti privati, del TFR. Offerta valida fino a 31/12/2022. La somma è erogata direttamente da Figenpa Spa, l'erogazione del finanziamento è soggetta alla insindacabile approvazione della Società.

**CHE RATA VORRESTI PER IL TUO PRESTITO?**

Con Figenpa, definisci la rata migliore che puoi gestire, senza difficoltà.

APPROFONDISCI CON I NOSTRI CONSULENTI LE PROCEDURE DA SEGUIRE.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le condizioni contrattuali e per quanto non espressamente indicato si rimanda ai fogli informativi al modulo FIRC. \*Informazioni europee di base sul credito ai consumatori\* ed alle Guide disponibili sul sito internet [www.figenpa.it](http://www.figenpa.it) e nelle Filiali Figenpa. La concessione del finanziamento è subordinata all'approvazione insindacabile dell'Istituto Erogante. Iscrizione Albo Unico Ex Art. 106 TUB n.159

# Sicurezza stradale

Forum 2021  
A4 Holding

**STRADE EXTRAURBANE** Il portavoce dell'Associazione nazionale Funzionari di polizia rimarca l'importanza dei comportamenti individuali, ad esempio per le distanze

## Più controlli? Deve cambiare la condotta di chi è al volante

Girolamo Lacquaniti: «Non si può pensare di militarizzare il traffico. In autostrada troppi usano la corsia centrale e non quella di destra»

«I controlli di polizia, da soli, non potranno mai essere sufficienti a garantire la sicurezza stradale, se contemporaneamente chi si mette alla guida non mostra attenzione, con la propria condotta, al rispetto della vita propria ed altrui». Ne è certo Girolamo Lacquaniti, dirigente della Polizia stradale e portavoce dell'Associazione nazionale Funzionari di polizia, da sempre in prima linea nella lotta ai comportamenti scorretti al volante. «Gli incidenti stradali sono causati nella maggior parte dei casi da condotte sbagliate dei conducenti e dal mancato rispetto del Codice della strada». In altri termini, secondo Lacquaniti, i controlli sono importanti, ma non potranno mai produrre un risultato efficace, se non accompagnati da iniziative di sensibilizzazione, che possano portare a cambiare la cultura di chi guida.

«Così com'è avvenuto per la pandemia, allo stesso modo per i comportamenti scorretti alla guida, non si può pensare di militarizzare le strade: ognuno deve essere artefice della sicurezza stradale», prosegue il funzionario di Polizia. «Affinché ciò avvenga,

tuttavia, è necessario un salto qualitativo e iniziative come questa del Forum sulla sicurezza stradale sono fondamentali, perché contribuiscono a diffondere informazione e conoscenza».

A volte, infatti, la trasgressione alle regole non è sempre intenzionale: talvolta manca proprio la consapevolezza. Esempio principe, quello della corsia centrale dell'autostrada. «Se si osserva la viabilità in autostrada, si nota facilmente come la maggior parte degli automobilisti tenda a utilizzare la corsia centrale, mentre andrebbe usata sempre quella di destra più libera», analizza Lacquaniti. «Perché nessuno la usa? Questo comportamento implica un incremento degli spostamenti di mezzi da una corsia all'altra, con evidenti effetti negativi a livello di traffico e di sicurezza. Il problema è che molti sono convinti di usare correttamente questa corsia, perché credono che quella più a destra sia riservata ai mezzi pesanti. Questo è un esempio evidente di come la scarsa informazione incida negativamente sulla sicurezza, ma se ne potrebbero fare molti al-



Girolamo Lacquaniti portavoce dell'Associazione funzionari di polizia

tri». Secondo il dirigente della Polizia, serve dunque maggiore conoscenza. Come per ogni altro prodotto, anche per le strade è bene «leggere le istruzioni per l'uso».

Un dato positivo riguarda l'indice di incidentalità. «Le autostrade sono più sicure rispetto a quelle urbane ed extraurbane, ma gli automobili-

sti le percepiscono come più pericolose e questo ci aiuta molto, perché tendono ad adottare comportamenti più scrupolosi», osserva Lacquaniti. «E, come ben sappiamo, la prima causa di incidenti è proprio il disturbo dell'attenzione, dovuto principalmente all'utilizzo di telefoni cellulari e alla stanchezza. A que-

sti si aggiunge poi la guida sotto l'effetto di alcol o sostanze stupefacenti».

Tra i comportamenti più pericolosi, figura poi il mancato rispetto delle distanze di sicurezza. «Molte auto oggi sono dotate di dispositivi che consentono di mantenere il veicolo a distanza di sicurezza da quello che precede, ma pochi conducenti li utilizzano. Spesso non si adottano comportamenti utili, perché non se ne comprende l'importanza», spiega Lacquaniti. «Non tutti, infatti, sanno che stare troppo vicini all'auto che precede crea un "effetto elastico", una serie di microfrenate che portano tutti i veicoli che seguono a frenare, creando traffico e soprattutto aumentando i pericoli in termini di sicurezza».

Per questi motivi l'obiettivo della Polizia di Stato è quello di sensibilizzare i cittadini anche attraverso campagne di prevenzione e informazione. «Le iniziative dedicate all'educazione stradale», conclude il dirigente, «sono indirizzate non solo agli automobilisti, ma anche ai giovani, futuri conducenti del domani, attraverso la diffusione nelle scuole della cultura della legalità, della prevenzione e la promozione dei corretti stili di vita, favorendo la partecipazione di insegnanti, studenti e genitori alle attività organizzate». ● M.Tr.

### IL LAVORO DELLA POLIZIA STRADALE

«Norma efficace se viene recepita dalle persone»

Dall'inizio del 2021 sono state schierate sul territorio nazionale 397 mila pattuglie, che hanno permesso di accertare più di 1 milione e 500 mila infrazioni e di ritirare 21.255 patenti di guida, con 2.477.333 punti decurtati. È stato questo lo sforzo della Polizia di Stato, attraverso la Polizia Stradale, per contenere il numero dei sinistri mortali da gennaio a oggi.

Controlli che la stessa Polizia definisce importanti ma non sufficienti per garantire la sicurezza, perché «la cultura della guida sicura è un valore comune e un impegno corale perché la strada è di tutti e tutti dobbiamo fare la nostra parte per sentirci coinvolti, adottando e pretendendo dagli altri condotte di guida corrette».

La prima causa di incidenti, come spiega il portavoce dell'Associazione nazionale funzionari di Polizia, Girolamo Lacquaniti, è il disturbo dell'attenzione, dovuto principalmente all'utilizzo di telefoni cellulari e alla stanchezza. Quest'ultima, ci tiene a precisare il dirigente della Polizia stradale, si differenzia dal colpo di sonno e indica quelle occasioni in cui ci mette alla guida in condizioni psicofisiche non idonee.

«Tutti l'abbiamo

sperimentata», spiega Lacquaniti. «C'è chi abbassa il finestrino per prendere più aria, chi alza il volume della radio per svegliarsi, invece è necessario fermarsi perché, come testimoniato anche da studi scientifici, è come guidare in stato di ebbrezza: i riflessi sono rallentati, la visione periferica. Gli effetti possono essere devastanti, com'è avvenuto con il tragico incidente del pullman ungherese nel 2017».

L'altro tema centrale è quello dell'utilizzo dei dispositivi elettronici, come smartphone e tablet, mentre si è alla guida. «Serve un cambiamento culturale radicale, alla stregua di quello avvenuto per le sigarette, quando è stato imposto il divieto di fumo nei ristoranti», prosegue Lacquaniti. «Allora si riteneva fosse impossibile da attuare, perché il fumo era un'abitudine fortemente consolidata e invece anche gli stessi fumatori ne hanno capito l'importanza», conclude Lacquaniti. «Una norma non è efficace, se non viene recepita dalle persone. Una sanzione serve per arginare una percentuale minima di soggetti che non si adeguano alla norma, ma quando il fenomeno è altamente diffuso, i controlli da soli non possono risolvere il problema». M.Tr.

# MolinaAUTO



Nuova 208 - Km 0

**200 auto km 0 e semestrali del gruppo Fca, Peugeot e Kia**  
**Tutte le marche ai migliori prezzi di Verona con 7 anni di garanzia a km illimitati**



Nuovo Suv 2008 - Km 0

**FATTI FARE IL PREVENTIVO DOVE VUOI E POI PORTALO DA MOLINAUTO CHE TI FARÀ IL MIGLIORE PREZZO DI VERONA**

**COMPRIAMO IL TUO USATO CON PAGAMENTO IMMEDIATO**

**L'UNICO CON EXTRASCONTO SE PAGHI ALLA CONSEGNA**

MOLINI DI SAN MICHELE (VR) - VIA BERNINI BURI N. 89/A

[www.molinaautosrl.it](http://www.molinaautosrl.it)

Whatsapp 347 1320428



# Sicurezza stradale Forum 2021 A4 Holding

**RIVOLUZIONE ADAS** I sistemi di assistenza alla guida sono in grado di ridurre drasticamente i pericoli per chi viaggia ed entrano in azione attraverso i vetri dell'auto

## Sul parabrezza un alleato che salva la vita

Maurizio Acri: «Dal 6 luglio 2022 tutti i veicoli dovranno essere prodotti con sensori e radar, come è avvenuto con gli airbag»

Francesca Lorandi

I parabrezza diventano sempre più protagonisti della sicurezza stradale. In quei cristalli, un tempo utili «solo» per guardare i percorsi affrontati con l'auto, si nasconde oggi una vera e propria centralina che supporta il conducente alla guida. Queste tecnologie hanno iniziato a prendere piede negli ultimi 5-6 anni; noti con il nome di Adas (Advanced Driver Assistance Systems) sono, in sostanza, sistemi di assistenza che, rendendo la vettura in grado di percepire l'ambiente in cui è inserita, segnalano al conducente eventuali situazioni critiche o pericolose sulla strada e lo assistono quindi nelle manovre di guida. Ad esempio lo avvisano di un ostacolo, rimettendo il veicolo all'interno della carreggiata, rallentando e arrestando azionando in maniera autonoma il sistema frenante.

«I vetri hanno una funzione fondamentale perché contribuiscono per il 30 per cento alla stabilità dell'auto: se non sono integri ne pregiudicano la rigidità strutturale e quindi la sicurezza dei passeggeri», spiega Maurizio Acri, amministratore delegato di VetroCar, azienda veronese specializzata nella riparazione e sostituzione di cristalli per automobili, autobus, truck e veicoli industriali e che conta 200 filiali e 172 service point distribuiti in tutto il Paese. Negli ultimi anni i cristalli sono stati investiti in un ruolo ancora più rilevante. Le telecamere e i sensori dei sistemi Adas, infatti, sono in genere posizionati nella parte interna del parabrezza «che è diventato quindi il fulcro della tecnologia delle auto moderne», prosegue Acri, sottolineando che «se fino a cinque anni fa solo il 3 per cento dei veicoli circolanti possedeva questi sistemi, oggi secondo un'indagine realizzata da Acri, Istat e Quattroruote sia-



Maurizio Acri amministratore delegato di VetroCar

mo a quota 32 per cento. E la percentuale è destinata ad aumentare».

Infatti, «dal 6 luglio 2022 nessuna casa automobilistica potrà produrre veicoli senza radar e sensori Adas. Parliamo di tecnologie destinate a diventare come l'airbag, che un tempo era un optional e poi, per ragioni di sicurezza, è diventato obbligatorio», ricorda Acri. Nel dettaglio, questi sistemi che dovranno essere per forza presenti nelle auto dalla prossima estate, serviranno per il monitoraggio della stanchezza, allertando in caso colpo di sonno o di distrazione, per la frenata automatica di emergenza, il mantenimento della corsia e il controllo della velocità.

Acri snocciola altri numeri: «È stato verificato che gli Adas riducono del 45 per cento i sinistri e, se restringiamo l'analisi sul parco auto più recente con un'anzianità inferiore ai 3 anni, dove questi sistemi sono più evoluti, la riduzione del rischio è tra il 55 e il 60 per cento. Le tecnologie installate sul parabrezza

intervengono soprattutto sulle situazioni di distrazione, che sono alla base del 90 per cento degli incidenti. Queste tecnologie», prosegue l'ad di VetroCar, «richiedono una grande attenzione quando si sostituisce il parabrezza: tutto deve essere settato con gli stessi requisiti e caratteristiche che erano presenti all'inizio», aggiunge Acri, sottolineando come la sua azienda si sia adeguata dal punto di vista tecnologico e anche delle competenze degli operatori. «Fin dall'inizio, quando solo un 3 per cento del parco auto aveva queste tecnologie installate, abbiamo investito moltissimo perché dovevamo assicurare in ogni nostra officina competenze e strumenti in grado di ricalibrare i sistemi Adas nei parabrezza che venivano sostituiti: un errore anche solo di un grado può causare un incidente. E noi, che siamo leader del settore, non potevamo farci trovare impreparati. Oggi», conclude Acri, «i volumi giustificano gli investimenti che abbiamo fatto».

### LA TESTIMONIANZA

## Raimondi: dopo l'incidente è ripartito e alle Paralimpiadi ha vinto 7 medaglie

È il 19 agosto 2013: Stefano Raimondi, in sella al suo scooter, si sta recando con gli amici alla vicina sagra paesana. È da poco rientrato con la Nazionale giovanile di nuoto dalla coppa Comen, brillando nei 100 e 200 rana, e 200 misti. Risultati importanti. Poi la svolta in uscita da una rotondina.

«Sono sempre stato un guidatore prudente: il casco ben allacciato, lo scooter senza modifiche, non caricavo mai nessuno», racconta il nuotatore 23enne di Bonaldo di Zimella. Avere la stoffa del campione e la testa sul collo non preserva dalle insidie. «Da ragazzi sembra scontato sentirsi padroni del mondo, ma ho sempre avuto rispetto della strada e del suo codice, consapevole che i pericoli stanno anche in aperta campagna».

Alle 9 di sera la strada è poco illuminata. «Uscendo dalla rotonda sono stato sorpreso da una curva a 90 gradi, ho frenato ma a causa del ghiaino lo scooter ha perso aderenza e sono finito a terra. Il camion che viaggiava alle mie spalle, prima di finire nel fosso per evitarmi, è passato con la ruota sopra la mia gamba destra. Sono saltati i tre strati di pelle, vedevo il muscolo e l'osso».

Stefano Raimondi, classe '98, era studente alle medie nel periodo in cui la Polizia locale, grazie al Codice della strada del '92, organizzava all'interno delle scuole corsi gratuiti per il conseguimento del patentino per ciclomotori con cilindrata fino ai 50 cc.; poteva partecipare chi compiva i 14 anni prima del termine dell'anno scolastico inviando



Stefano Raimondi campione di nuoto paralimpico

la domanda di iscrizione al dirigente scolastico.

«Nacque una simbiosi fra operatori, alunni e scuola, e il vigile non era più l'uomo delle multe ma un educatore che sapeva metterti in sella. Ci fu una drastica riduzione degli incidenti stradali nell'età compresa fra i 10 e 20 anni che, dati Istat, erano gli utenti maggiormente colpiti», ricorda Luigi Altamura, comandante della Polizia locale di Verona.

Stefano, guidatore prudente, aveva 15 anni. «Dietro al camion veniva Camillo, operatore della Croce Rossa che mi conosceva e seppi subito come intervenire.

incidente stradale», intervieni il comandante Altamura, «abbiamo formato 15 agenti che non si limitano a seguire la parte burocratica, ma si occupano anche del dopo, aiutando le famiglie. Sul luogo dello scontro allestiamo tendoni per difendere la dignità della vittima e non lasciarla allo scorgere curioso dei passanti».

Come ha vissuto quel momento un ragazzo che sarebbe in seguito diventato campione paralimpico, capace di vincere sette medaglie a Tokyo e di collezionare record mondiali? «Ricordo Camillo mentre legava le cinghie alle gambe per fermare l'emorragia. Poi fui sedato, all'ospedale rimasi incosciente per una settimana con febbre oltre i 40°. Il primo pensiero da lucido era poter tornare in piscina. Giancarlo Scarmagnani, il mio allenatore, fu determinante mentre i medici, scherzando, mi dicevano che con quel piede equino potevo pensare solo alla danza. Il mio fu terapeutico e un anno dopo avevo recuperato il 60% della mobilità della gamba, tornando sul grandino del podio in un campionato Fin».

Nelle gare al centro federale viene notato da Marcello Rigamonti, tecnico della squadra paralimpica, che lo tesserò per la Verona Swimming Team. Raimondi non smette di allenarsi con i normodotati, in particolare con Thomas Cecon con cui nasce una bella amicizia, condividendo le corse e l'allenatore Alberto Burlina, e vince alle Paralimpiadi.

Il ricordo di quell'incidente quanto spesso torna? «A volte, è inevitabile che se ne parli, ma preferisco raccontare di come sono ripartito. Mi spiace per i nonni che hanno sofferto due volte, per me e per la mia famiglia». **Anna Perlini**



**LAVORI STRADALI - SCAVI  
ASFALTI - LOTTIZZAZIONI  
DEMOLIZIONI**



**SANDRÀ (Verona) - Via Garibaldi, 66 - Tel. 045 7595300 - Fax 045 7596140  
info@parolinispa.it - www.parolinigiannantoniospa.it**

# Sicurezza stradale **Forum 2021** A4 Holding

**L'EDUCAZIONE** Sergio Maistrello ha un'esperienza quarantennale da istruttore di scuola guida: «Oggi i giovani trascurano di conoscere il comportamento dell'auto»

## «La cosa più difficile? Far capire gli incroci»

«Con la diffusione delle rotatorie è complicato spiegare ai ragazzi come affrontare i semafori. Pochi prestano attenzione ai segnali»

**Karl Zilliken**

●● C'è chi non solo la sicurezza stradale la conosce bene ma chi da anni è il primo (a volte l'unico, in realtà) soggetto a insegnarla direttamente ai futuri automobilisti. Si tratta delle scuole guida, i cui operatori hanno l'enorme responsabilità di far arrivare subito ai giovani (e meno giovani) guidatori tutti gli insegnamenti sul miglior atteggiamento possibile al volante.

Sergio Maistrello, vicentino, è istruttore da oltre 40 anni per le autoscuole "Ready2Go" dell'Acì. «Oggi la percezione dei ragazzi su quanto sia importante conoscere i comportamenti della macchina, per esempio una frenata sull'abs, è molto diminuita rispetto al passato». Ed è per questo che Maistrello continua a battere su alcuni tasti: non basta fissare lo sguardo sulla strada, ma è importante tener conto di tutto ciò che accade intorno per prevenire possibili pericoli.

«Gli allievi di oggi, rispetto a quelli di 40 anni fa, sulla questione delle cinture di si-

curezza partono avvantaggiati dall'obbligo. Non è stato facile abituarli da subito ma ora, fin dalla prima guida, imparano che allacciare le cinture è un'operazione che va fatta. Il problema diventa spiegare quanto siano importanti le cinture di sicurezza posteriori. Spesso facciamo vedere alcuni filmati sulle conseguenze degli impatti sui passeggeri posteriori non allacciati, non solo per la loro incolumità ma perché possono anche gravare su chi sta seduto davanti pur protetto dalle cinture. Chi non guida spesso non è pronto a subire l'urto, con conseguenze peggiori di chi sta al volante».

La parte più difficile dell'insegnamento è quella sugli incroci semaforici: «Non ce ne sono quasi più ed è davvero complicato spiegare ai ragazzi come affrontarli, e non è meno difficile far capire quali siano i comportamenti da tenere in rotatoria. Ecco: la comparsa delle rotonde è forse l'aspetto che è cambiato di più in questi anni, perché quando ho iniziato ce n'erano poche e con la precedenza interna mentre ora sono ovunque». Sono molto differenti anche le lezioni teori-



**Educazione stradale** La formazione dei futuri guidatori è quasi interamente affidata alle autoscuole

che: «I ragazzi, anche quelli che hanno da poco passato l'esame di teoria, non conoscono i segnali. Mentre prima si seguivano più lezioni, ora si preferiscono quiz su quiz con programmi computerizzati che aiutano, certo, ma peggiorano la capacità di imparare la segnaletica».

Il covid ha cambiato le carte in tavola: «Lezioni teoriche online, guide con mascherina e presto probabilmente super green pass» ma anche il nervo sempre più scoperto dei tempi d'attesa lunghissimi

per conseguire la patente: «La problematica delle motorizzazioni è a livello nazionale, perché non riescono più a seguire i ritmi e a dare le patenti in tempi normali. Passano anche cinque mesi tra un esame teorico e uno pratico. Allora hanno pensato di portare a un anno il periodo di validità del foglio rosa ma così penalizzano tanti giovani che potrebbero iniziare a lavorare, magari nel settore delivery in costante espansione. La patente è fondamentale anche per entrare nel mercato

del lavoro ma sembra che lo Stato non la pensi così». Inaspettatamente, gli sviluppi della pandemia hanno avuto un minimo riverbero positivo: «Sia per questioni di tempi, sia per motivi economici, gli allievi guidano molto più di prima a casa con i genitori. Noi li seguiamo e togliamo loro qualche vizio che rischiano di prendere, ma mediamente sembra che i ragazzi abbiano una padronanza del mezzo più elevata rispetto a prima».

**L'INIZIATIVA** Un progetto di Confarca

### Scuola di alta formazione per i titolari di autoscuole

La Confederazione autoscuole riunite e consulenti automobilistici, guidata dal presidente Paolo Colangelo e di cui il vicentino Christian Filippi è segretario nazionale autoscuole, è un'associazione senza scopo di lucro. L'obiettivo che si sono dati i soci fondatori e che è stato fissato nello statuto è quello di rappresentare «gli interessi sociali, morali ed economici di quanti operano nel settore dell'educazione stradale, dell'istruzione e della formazione dei conducenti, nel settore degli studi di consulenza, delle scuole nautiche, nonché dei centri di revisione dei veicoli». Tra gli scopi dell'associazione c'era quello della costituzione di un centro di formazione professionale che promuovesse l'aggiornamento degli operatori. Con questo fine è stata creata la Saf, Scuola di alta formazione e cioè lo strumento di Confarca per lo sviluppo di progetti di formazione professionale e comunicazione rivolti a titolari e collaboratori di



**La patente** Un esame teorico

autoscuole, studi di consulenza e scuole nautiche. Attraverso questo ente, Confarca è riuscita nel tempo a sviluppare progetti ed eventi in sinergia con il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ma anche con il ministero dell'istruzione e con tanti altri soggetti pubblici e privati nazionali e internazionali. **K.Z.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**NUOVE COLONNINE ENERGIA**  
per la ricarica elettrica  
**VERONA**  
Corso Porta Nuova

Ogni stazione AL RISPARMIO è concepita per rifornirsi in qualsiasi momento, anche autonomamente; espone e applica prezzi convenienti, ben leggibili dalla carreggiata.

**VERONA** - P.le Porta Nuova, 3 - tel. 045.8032033  
**VERONA** - C.so Milano, 108 - tel. 045.578048  
**VERONA** - Via Francesco Torbido, 25a - tel. 045.8031736  
**S. GIOVANNI LUPATOTO** - Via Monte Pastello, 15a - tel. 045.8751773

Visita un punto vendita  
**"Al Risparmio"**

# Sicurezza stradale

Forum 2021  
A4 Holding

**ESPERIENZA** L'associazione nata dalla collaborazione fra soccorritori del Suem 118 e Polizia stradale lavora per sensibilizzare i giovani e coinvolgere le famiglie

## Strada Sicura, ecco cosa significa incidente

Maculan: «Portiamo i ragazzi sulla scena di uno schianto e con parole, foto e video ne facciamo capire le terrificanti conseguenze»

Francesca Lorandi

«Era il 2003 e io lavoravo da un anno come infermiere al Suem 118 di Verona. Andrea Scamperle, poliziotto capoufficio incidenti della questura, ha bussato alla nostra porta: lui che rilevava ogni incidente mortale e che aveva poi la responsabilità di andare ad avvisare le famiglie delle vittime, voleva si facesse qualcosa per garantire più sicurezza sulla strada. E ci chiedeva di collaborare per questo obiettivo».

È nata in quel momento Verona Strada Sicura (Vss), che ha iniziato subito la sua azione di sensibilizzazione e azioni soprattutto all'interno delle scuole, diventando nel 2016 un'associazione riconosciuta dalla Regione.

Massimiliano Maculan è ancora infermiere del Suem ed è anche il presidente di questa realtà che, negli anni, si è arricchita di tanti partner, tutti attori che, per lavoro o perché toccati direttamente dai drammi, danno il loro contributo, sotto forma di informazioni o di testimonianze. E, ammette Maculan, sono

queste ultime quelle che più colpiscono i ragazzi delle scuole.

«Due anni dopo la nascita di Vss», ricorda Maculan, «che fino a quel momento era formata da Suem e Polizia, sono entrati i genitori dei cinque ragazzi morti in un incidente stradale a Caselle di Sommacampagna». Una strage che Verona non ha mai dimenticato, così come i nomi dei giovani: Tobia Scandola, 18 anni, Martina Romagnoli, 17 anni, Nicole Costalonga, 16 anni, tutti e tre di Lugagnano di Sona, Valeria Lavarini, 19 anni di Sona e Levi Pasquali, 19 anni di Verona. A questi genitori, negli anni, se ne sono aggiunti altri, che hanno dovuto fare i conti con la perdita di un figlio sulla strada: quelli di Simone Fatuzzo, studente all'Istituto alberghiero di Chievo, morto nel 2012 dopo essere stato travolto sulle strisce pedonali a Marzana, e di Costanza Mancini, la 17enne che nel 2016 è rimasta coinvolta in un terribile incidente stradale a San Pietro in Carignano, insieme alla sorella gemella e a due giovani amici di 18 e 21 anni. «Questi genitori sono estremamente attivi



Massimiliano Maculan presidente di Verona Strada Sicura

all'interno dell'associazione», racconta il presidente, «entrano nelle scuole, parlano ai ragazzi, danno tanto e ricevono molto perché si sentono coinvolti e, attraverso questo progetto, è come desero un senso al dramma che hanno vissuto. Attraverso le loro parole si toccano con mano le conseguenze devastanti che un incidente mortale provoca in una famiglia e in un'intera comunità».

Maculan fa l'esempio dei genitori dei cinque ragazzi che hanno perso la vita a Caselle: «A distanza di sedici anni sentono ancora quel campanello che suona alle due di

notte, con la polizia stradale che, sulla porta, comunica loro la tragedia avvenuta. Le loro parole toccano nel vivo i ragazzi delle scuole all'interno delle quali entriamo. E sono anche importanti esempi di resilienza, perché si sono rialzati e vedono il positivo anche dopo aver vissuto un dramma del genere».

Sono, appunto, incontri emozionali quelli che Verona Strada Sicura organizza nelle scuole. Partecipano sempre un operatore del Suem, le forze dell'ordine e altre realtà che negli anni si sono unite al progetto diventandone partner: i vigili del fuoco, gli ausi-

liari della A4 e il Gsc Giambenini, che promuove l'attività sportiva tra i disabili ed è sempre presente con un suo testimonial. Che racconta il momento in cui la sua vita è stata stravolta, ma anche il percorso di rinascita. «Il nostro obiettivo, come associazione», prosegue Maculan, «è sensibilizzare, fare informazione. E lo facciamo prendendo per mano i ragazzi e portandoli sull'incidente, attraverso immagini, video, racconti, mostrando loro le conseguenze terrificanti che si manifestano già dopo i primi istanti, e poi in famiglia, tra gli amici, nella comunità». Un approccio d'impatto, che funziona, «tanto che l'associazione, grazie alla collaborazione dell'Ufficio scolastico provinciale, ogni settimana veniva chiamata in una scuola».

Usa il passato, Maculan, perché il Covid e le successive restrizioni hanno ridotto le opportunità di incontro: sono stati sperimentati dei webinar «che però non hanno lo stesso impatto di quelli in presenza», ammette. L'associazione non si rivolge solo ai ragazzi: «Nella nuova sede che il Comune ci ha dato in via Bassetti, vogliamo diventare un punto di riferimento anche per quelle famiglie che perdono un figlio. I "nostri" genitori più volte si sono messi a disposizione di altri che, dopo il lutto, hanno bisogno di capire cosa accadrà loro, quali saranno le fasi, come poter continuare a vivere».

IL TESTIMONIAL DI VSS

### Andrea col suo esempio coinvolgeva gli studenti

«Quando Andrea Conti parlava, si creava il silenzio tra i ragazzi. Con le parole riusciva a incantarli, lui che era anche poeta, cantante, intrattenitore, sapeva farci con i giovani: era la nostra punta di diamante». Massimiliano Maculan ricorda con queste parole il campione di handbike che se ne è andato a fine settembre. Persona positiva che sapeva vedere il lato bello delle cose in ogni circostanza, il suo atteggiamento era tanto più meritorio perché usciva da una vita e da una famiglia che può dire di vantare un grande credito con la fortuna. Lo stesso incidente che gli procurò il grave handicap ad appena 18 anni e che poteva essere la pietra tombale sui suoi sogni di adolescente, divenne motivo di riscatto per una vita e un carattere che molti gli hanno invidiato. Dava sempre tanta forza agli altri, faceva coraggio a tutti senza mai lamentarsi o brontolare. Conti a settembre è rimasto vittima di un incidente, in un pomeriggio di pioggia: era sulla sua handbike quando un'auto lo ha travolto. «Per noi è stata una grave perdita»,



Andrea Conti morto a settembre

prosegue Maculan, «per noi e per tutta la comunità». Anche grazie a testimoni come lui è cambiato l'atteggiamento dei giovani verso la strada: «Se nei primi anni il trovavamo distratti, superficiali talvolta, col tempo si sono rivelati sempre più preparati, attenti perché purtroppo ormai ogni scuola conta casi di incidenti gravi, anche mortali, che hanno coinvolto studenti». Il problema, semmai, riguarda più la fascia dei quarantenni e cinquantenni, ammette il presidente, «che provocano incidenti per motivi evitabili. È una generazione che non ha avuto una formazione, non è stata sensibilizzata e, negli anni in cui ha preso la patente, i controlli stradali erano molto meno rispetto ad ora». F.L.

## DALLA GERMANIA, LE SOLUZIONI PER FAR CRESCERE IL TUO BUSINESS

VEICOLI COMMERCIALI OPEL



OPEL LEASING

DA 139€ AL MESE  
TAN 2,99%  
TAEG MAX 4,67%

Uniche Concessionarie ufficiali Opel per Verona e Provincia:

**Autozai SpA**

SEDE - Via Torricelli, 15 - ZAI Verona - Tel. 045 9210911  
FILIALE - Corso Venezia, 99 - Verona - Tel. 045 8403384  
www.autozai.it

**AutoVighini**

SANGUINETTO (VR) Via Venera, 40 - TEL. 0442.338.111  
FILIALE DI LEGNAGO: Son Pietro di Legnago - Z.A.I. - TEL. 0442.629.232  
www.autovighini.it

Gomma veicoli commerciali a partire da Combo Cargo 1.5 Diesel 75 CV 585 MT5 Edition al prezzo promozionale di 11.825,73 € (I.P.T. e messa su strada escluso); anticipo 2.985,00 € (comprensivo di prima quota leasing 139,00 € e spese gestione pratica 250,00 €); importo totale del credito 11.865,08 €. L'offerta Opel LEASING include: Protezione SalvoR per 1 anno in omaggio e seguenti servizi facoltativi: FLUXCAR SALVER per 4 anni/60.000 km (Estensione Garanzia, Assistenza Stradale, Manutenzione Ordinaria, FLXPROTECTION 16, 41, 81 km per 4 anni, Provincia MI (Bicredo) e Pavia, Provincia CR (Città), Eventi Naturali, ACT Terminali), FLXSERV per 1 anno, Provincia MI (Polizza RCA); interessi 110,168 €; imposta di bollo 30 €; spese gestione pagamenti 3,5 €; spese invio comunicazione periodica 3 €; importo totale dovuto 13.677,76 € in 47 quote mensili da 139,00 € e che a scadenza finale di riscatto 6.451,76 € e i resti si intendono IVA Esclusa. TAN Fisso 2,99%, TAEG 4,67%. Durata del contratto pari a 48 mesi. Offerta valida sino al 31/12/2021 con immatricolazione entro il 31/12/2021 per vetture in stock solo per aziende con parco auto maggiore di 2 unità con prima immatricolazione auto presso i Concessionari aderenti, salvo approvazione Opel Financial Services nome commerciale di Opel Bank SA. Chiamata gratuita 16-000. Immagini a scopo illustrativo. Informazioni Europee di base sul credito ai consumatori e sui servizi presso le concessionarie e nella sezione Trasparenza del sito www.opel-financialservices.it. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Consumi gamma veicoli commerciali (litri/100km): Combo Cargo, Vivaro e Movano: ciclo combinato 8/100 km da 4 a 11. Emissioni CO2 (g/km): da 158 a 288. Valori determinati utilizzando la nuova procedura di test WLTP secondo le normative Reg. (CE) n. 715/2007 e Reg. (UE) n. 1013/2017. I valori non tengono conto della frequenza di ricarica, dello stile di guida, della velocità, degli equipaggiamenti e delle opzioni e possono variare in funzione dello tipo di pneumatico, della temperatura esterna e di quella interna al veicolo.

# Sicurezza stradale

Forum 2021  
A4 Holding

**CONFARTIGIANATO IMPRESE** In vent'anni la circolazione dei mezzi pesanti è aumentata di molto e ai fattori di rischio si è aggiunta la diffusione e l'utilizzo dei device

## «Boom di traffico, serve la quarta corsia»

Baldani Guerra: «Infrastrutture da ammodernare». Iraci Sareri: «Controlli più severi sui veicoli in transito dall'Europa orientale»

Francesca Lorandi

● Erano i primi anni Duemila quando Confartigianato contribuiva alla stesura e alla divulgazione del progetto «Siamo tutti sulla stessa strada», sostenuto dall'Albo Nazionale Autotrasportatori Conto Terzi e dall'Inail.

«Rivedendo ora quel progetto», commenta Luca Baldani Guerra, coordinatore del Settore Categorie di Confartigianato Imprese Verona, che interverrà al Forum sulla sicurezza stradale in programma oggi, «è evidente come siano cambiate molte cose.

«Allora erano elencati come principali fattori di rischio nella guida la velocità, la distanza di sicurezza, i sorpassi, la sistemazione dei carichi, le curve, la guida con scarsa visibilità, il traffico intenso. Non era ovviamente elencato il fattore di rischio dovuto dalla distrazione per l'uso dei device digitali. Oggi invece, la percezione che si ha è che molti incidenti abbiano come causa l'uso dello smartphone e dei dispositivi elettronici in genere».

«Quando si guida, si guida e basta», era lo slogan di una campagna di sensibilizzazione di qualche tempo fa promossa da Anas, con l'obiettivo di invitare a «collegarsi» dalle cattive abitudini, dall'u-

so dello smartphone alla guida, e da altri comportamenti che distraggono. Anche il legislatore si è accorto di questa emergenza, alla luce dell'incremento di incidenti causati da distrazioni, e nel nuovo Codice della strada entrato in vigore nelle scorse settimane ha inserito il divieto di utilizzo di «smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi» quali fattori di rischio qualora «comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante».

Non è questo tuttavia, l'unico fattore di rischio secondo Confartigianato Verona.

«Sull'autostrada A4», aggiunge il presidente dell'associazione Roberto Iraci Sareri, «la densità di traffico è elevatissima, anche in particolare trattandosi di un'arteria di collegamento essenziale per i veicoli pesanti dell'area orientale dell'Europa. È sotto gli occhi di tutti il flusso di veicoli in ingresso e in uscita dai confini orientali, ad esempio autocarri che operano anche in regime di cabotaggio, con evidente dumping sociale e concorrenza al ribasso per le imprese del nostro territorio, come da sempre denunciato da Confartigianato, che chiede maggiori e più severi controlli. Questo aumento di traffico», prosegue Iraci Sareri, «determina che la cir-



Il traffico merci nel nuovo millennio è aumentato, peggiorando la sicurezza

colazione di tutti gli utenti sulla A4 ha ormai limitati gradi di libertà longitudinali e trasversali e quindi non sono sempre garantite le manovre di evasione, qualora intervengano turbative nel traffico, come improvvisi rallentamenti o modifiche di traiettorie non segnalate. Questo, insieme all'uso dei device, si trasforma in una combinazione rischiosissima sotto il profilo della sicurezza».

Ne segue che, per Confartigianato Verona la sicurezza sul luogo di lavoro, come è la strada per i professionisti del trasporto, «non è solamente

una questione di cultura e di comportamenti virtuosi, legata alla consapevolezza che siamo tutti sulla stessa strada, o al fatto che quando si guida, si guida e basta», aggiunge Baldani Guerra, «ma ha a che fare anche con l'ammodernamento delle infrastrutture, come la costruzione di una quarta corsia che pare ormai inevitabile». Si dovrà intervenire su tutti questi fattori per raggiungere l'obiettivo annunciato da Adina Valean, la Commissaria europea per i Trasporti: «Nessun decesso e lesioni gravi sulle strade europee entro il 2050».

IL PROTOCOLLO D'INTESA

### Corsi, incontri, webinar con la Polizia stradale

Confartigianato, a livello regionale, da oltre dieci anni rinnova il protocollo di intesa col compartimento della Polizia Stradale per il Veneto. Nel corso del 2021 sono stati organizzati cinque incontri con la formula del webinar, centrati sulla sicurezza, in particolare destinati al trasporto professionale. Tra le altre iniziative, sono stati programmati anche corsi di sicurezza stradale, ad esempio sul Regolamento 561 sui tempi di guida, interruzione e riposo. Inoltre Confartigianato Imprese Verona, in collaborazione con Vicenza, ha realizzato una pubblicazione specifica, presentata nel corso di dieci incontri, in una sorta di tour sviluppati tra le due province, che hanno visto una presenza che ha sfiorato i mille partecipanti. Nei mesi scorsi, con l'ultimo rinnovo del protocollo d'intesa, Michele Varotto, presidente regionale Confartigianato Trasporto



Luca Baldani Guerra

Merci, aveva sottolineato come questa iniziativa «testimonia il nostro costante impegno per la sicurezza: quella sul lavoro è da perseguire con la massima efficacia, curando le relazioni con i soggetti istituzionali. In questo senso il rapporto con la Polizia Stradale ci apre orizzonti nuovi di collaborazione». «Sono convinto», aveva aggiunto a sua volta il responsabile del Compartimento Polizia Stradale del Veneto, Ottavio Aragona, «che i migliori risultati si possano raggiungere solo mediante l'azione sinergica di tutti gli attori a vario titolo coinvolti, ancor più quando,

come in questo caso, si tratta di intervenire in un settore la cui regolamentazione è demandata all'applicazione di una normativa nazionale e comunitaria particolarmente complessa e in costante evoluzione». Un progetto che rientra a pieno titolo tra le tante azioni necessarie affinché, con la ripresa post pandemica e l'incremento dei flussi di veicoli lungo le strade, non aumenti anche l'incidentalità. «In Veneto dal 2018», aggiunge Roberto Iraci Sareri, presidente di Confartigianato Imprese Verona, «si è registrato un calo di incidenti stradali, con un deciso crollo rilevato tra il 2019 e il 2020, certamente quale effetto delle restrizioni in risposta alla pandemia. Quali saranno i dati finali del 2021 o del 2022 lo sapremo in futuro, ma sicuramente la ripartenza di tutte le attività, la riduzione delle restrizioni e, si spera, l'uscita definitiva dalla fase di emergenza pandemica faranno aumentare gli spostamenti di persone e merci, con un aumento di traffico e, conseguentemente, di incidenti. Per questo serve un intervento per una ripartenza in sicurezza». F.L.



**megareti**  
ENERGIA E GAS



**NESSUN PAGAMENTO  
RICHIESTO**



**AVVISO DI INTERVENTO  
DI SOSTITUZIONE  
CONTATORE ELETTRICO**

# Sicurezza stradale

Forum 2021  
A4 Holding

CONFINDUSTRIA VERONA Il presidente della sezione Trasporti e logistica sottolinea la massima attenzione delle aziende su gestione e formazione del personale

## «Più tecnologia e sensori non disattivabili»

Corsi: «Molti camionisti faticano a tollerare i dispositivi di sicurezza e a usare telecamere in manovra. Ma questi non sono optional»

●● Esperienza, velocità, ridotta e tecnologie di supporto. Ma anche regole e infrastrutture adeguate. Sono tanti e diversi gli elementi che concorrono alla sicurezza stradale, anche per il trasporto merci. E molto si potrebbe fare per migliorare la situazione, ammette il presidente della sezione Trasporti e logistica di Confindustria Verona Giacomo Corsi.

Partendo da ciò che non è evitabile, ossia le condizioni meteorologiche, Corsi sottolinea che «quando sono avverse, quando cioè si presentano nebbia, o pioggia o neve, la visibilità davanti e dietro il veicolo si riduce. In questi casi la competenza fa la differenza, perché porta a ridurre la velocità per evitare incidenti». Là dove l'esperienza non arriva, possono però arrivare le tecnologie, in particolare

«Meno incidenti la domenica quando l'80% dei Tir è fermo: segno che le imprese si impegnano»

quei sensori che avvertono di quanto accade intorno, se ad esempio ci si avvicina troppo a un ostacolo, a un guardrail o a un altro veicolo. «Ma è importante mantenerli accesi questi strumenti», spiega Corsi, «e invece molti conducenti faticano a tollerare continuamente, nelle otto ore di turno, i suoni che arrivano da questi dispositivi. E quindi li disinseriscono, cosa peraltro piuttosto facile da fare. Sarebbe importante invece tenerli accesi, perché agevolano il lavoro del camionista, lo tutelano e proteggono anche tutti gli altri utenti della strada». Ci vorrebbe insomma più attenzione da parte del legislatore, secondo il rappresentante di Confindustria, per renderli obbligatori e non disattivabili.

La tecnologia potrebbe diventare un supporto ulteriore anche sulle strade urbane, quelle attraversate da ciclisti e da pedoni. Fermi restando, per Corsi, la necessità di piste ciclabili che permettano a chi viaggia sulle due ruote di essere maggiormente tutelato, si può fare di più per evitare quegli incidenti che coinvolgono mezzi pesanti e bici. Ogni camion, come ogni au-



Giacomo Corsi presidente della sezione Trasporti e logistica di Confindustria Verona



tomobile, ha il cosiddetto «angolo cieco», cioè una fascia in cui la visibilità è ostacolata o non è inquadrabile dagli specchietti retrovisori: in pratica, una zona inaccessibile al campo visivo del conducente che, quindi, non ha una visione chiara e precisa di ciò che lo circonda. E se il ciclista o il pedone si trovano proprio in quel punto quando, ad esempio, il camion sta facendo una manovra, il rischio che avvenga un incidente è molto elevato.

«Ci sono tecnologie che possono risolvere questo problema salvando vite», spiega Corsi, riferendosi «a telecamere che permettono di avere un campo visivo ampio

completo, anche su quegli «angoli ciechi»: il fatto è che questo ed altri strumenti, venduti da privati, non sono ancora riconosciuti dal Codice della strada».

Prosegue il rappresentante della categoria: «Lo specchietto risolve l'80 per cento dei problemi, e lo fa da vent'anni a questa parte. In quest'arco di tempo però non si sono fatti passi avanti per recuperare il restante 20 per cento. Io credo che questi strumenti non dovrebbero essere un optional, altrimenti poche aziende ci investono: andrebbero resi obbligatori per l'immatricolazione di un camion».

Di imprese responsabili tut-

tavia ce ne sono. E Corsi riporta un dato per dimostrarlo: «È stato osservato che alla domenica, quando l'80 per cento dei mezzi pesanti è fermo, si verificano meno incidenti rispetto agli altri giorni. Significa che le aziende di trasporto si impegnano». Ma poi è necessario anche il senso di responsabilità del singolo conducente. E su questo tema, spesso è il collaboratore straniero a richiedere maggiore attenzione, «perché capita che porti qui in Italia regole e abitudini del suo Paese. Ecco allora che le aziende hanno il compito di istruirlo, formarlo. Sperando che, una volta in strada, si comporti con giudizio».

● F.L.

### I NODI DA SCIogliere

## Dai sorpassi ai cantieri ecco quello che non va

Dai divieti di sorpasso ai lavori di manutenzione stradale. Giacomo Corsi, presidente della sezione Trasporti e logistica di Confindustria Verona, mette sul tavolo una serie di proposte, che potrebbe essere prese in mano dai gestori stradali e dalla pubblica amministrazione, allo scopo di migliorare viabilità e soprattutto sicurezza.

«I divieti di sorpasso andrebbero gestiti in autostrada con pannelli variabili, in relazione al traffico presente», è la prima proposta del presidente. Lungo queste arterie ci sono tratte nelle quali ai camion è consentito superare occupando quindi la seconda corsia, altre dove è vietato, indipendentemente dal bollino nero, rosso o verde dal flusso più o meno voluminoso di veicoli presenti. «Gli autisti che lavorano nelle aziende serie, che sono tante, hanno tempi limitati di guida, che si dilatano quando si trovano davanti un mezzo che, per il carico o per vari motivi, viaggia a una velocità più lenta e non lo possono superare», spiega Corsi. «Andrebbe dato

il via libera alla possibilità di sorpasso quando il traffico è scorrevole e non si incontrano quindi disagi», obbligando invece i mezzi pesanti a restare in prima corsia quando è maggiore. Così, secondo Corsi, si rispetterebbe il lavoro di tutti garantendo comunque la sicurezza.

Altro nodo sono i lavori stradali come le asfaltature «che andrebbero realizzati di notte come avviene all'estero, e non pieno in giorno, bloccando il traffico e facendo perdere tempo e risorse», aggiunge il presidente.

L'ultimo appello è alle amministrazioni comunali, soprattutto quelle che ospitano zone industriali di un certo rilievo: «I camionisti hanno necessità di aree sicure e comode nelle quali potersi fermare e riposarsi. Il rischio altrimenti è che i distributori lungo le strade vengano intasati oppure i conducenti si trovino costretti a dormire lungo l'autostrada con tutti i disagi e i rischi che ne derivano. Oppure, ancora, a fermarsi nelle aree residenziali disturbando chi vi abita». F.L.

## COSA VUOI FARE DA GRANDE? VIENI A SCOPRIRLO DA NOI

EDUCANDATO STATALE AGLI ANGELI  
PREPARA IL TUO FUTURO DAL 1812



SCUOLA IGCSE CAMBRIDGE  
INTERNATIONAL SCHOOL



PORTE @PERTE

TUTTO IN PRESENZA

- Scuola Primaria
- Scuola Secondaria 1° Grado
- Liceo Coreutico
- Liceo Classico Europeo
- Liceo Scienze Applicate con lingua cinese
- Liceo Scientifico
- Liceo Classico
- Liceo Classico - Arti sceniche
- Liceo Classico - Beni culturali
- Convitto

SCUOLA PRIMARIA  
SCUOLA SECONDARIA 1° GRADO

4 Dicembre / dalle 9:00 secondaria 1° grado e dalle 14:30 primaria

LICEI

11 Dicembre / 15 Gennaio  
primo turno ore dalle 15:00 - secondo turno dalle 16:30

SABATO AL LICEO

11 Dicembre dalle ore 9.00 alle 12.50

Vi aspettiamo  
a scuola  
in presenza!

Via Cesare Battisti, 8 - 37122 - Verona  
Tel. 045 8006668 / 8000357

orientamentoliceo@educandatoangeli.edu.it www.educandatoangeli.edu.it



# Sicurezza stradale

Forum 2021  
A4 Holding

LA STORIA L'imprenditore Lino Dainese, 73 anni, nel 1972 creò la nota azienda di abbigliamento per moto: le sue intuizioni sono state applicate a molte altre discipline

## Protezione, una sfida dallo sport alla strada

«Per me si è trattato soprattutto di tutelare degli amici, quasi fratelli. Anche il Mit di Boston si è ricreduto dando ragione a una nostra idea»

Karl Zilliken

«L'uomo non è fatto per viaggiare a 200 all'ora e per me si trattava soprattutto di proteggere amici, quasi fratelli». È iniziata così l'avventura di uno che di sicurezza stradale se ne intende. E pure molto. Lino Dainese, 73 anni, nel 1972 ha fondato a Vicenza la leggendaria azienda di abbigliamento sportivo e protezione per moto e moltissime altre discipline. Di fatto qualsiasi motociclista esca di casa per salire in sella alla due ruote e metta una protezione per la schiena e il collo, di qualunque marca sia, lo deve a Lino Dainese che nel 1978 ha rivoluzionato le competizioni in pista, introducendo la prima protezione dorsale, progettata in collaborazio-

ne con Marc Sadler e il campione del mondo Barry Sheene. «All'inizio, così come poi è successo per le protezioni ad aria, c'era scetticismo - racconta Dainese, passeggiando lungo i corridoi del Dainese Archivio - Mi dicevano che era un po' pesante e che faceva sudare. Io guardavo gli scettici e rispondeva che però salvava le vite. Ho avuto ragione». Fondamentale anche la concezione della protezione integrata: «Un produttore faceva il casco, un altro i guanti e quindi un prodotto era largo, un altro stretto. Invece, centralizzando la progettazione e la produzione si ottimiziano peso e aerodinamica. Da questa idea è nato il testa-piedi». Le saponette su cui i piloti si appoggiano per piegare in curva sono state introdotte da Dainese nel 1980; nell'86 è arrivata la gobba aerodinamica per le tute da pista, nel '95 sono stati rivoluzionati i guanti che, grazie all'uso di kevlar e carbonio, sono diventati dei veri e propri scudi per le mani.

All'alba del nuovo millennio, l'attenzione della Dainese si è spostata agli stivali. Le protezioni sono state adattate e studiate anche per tanti



L'esposizione Il «Dainese Archivio» raccoglie i progetti che hanno segnato il progresso nel campo della sicurezza

altri sport, come lo sci per cui servono algoritmi completamente diversi. «Il guscio che ora si usa nello sci è diventato indispensabile - prosegue Dainese - Oltre ai piloti, ci sono ciclisti, gli atleti del downhill e quelli dello sci». Un'altra rivoluzione di Dainese è stata l'introduzione della protezione ad aria: «Anche il Mit (Massachusetts institute of technology, ndr) ci disse che sarebbe stato impossibile. Ma noi ci abbiamo lavorato dieci anni e siamo riusciti a creare una protezione in grado di offrire l'80 per cento in più di copertura rispetto alle generazioni precedenti. Si attiva in meno di un battito di ciglia. Il progetto dell'airbag è nato in pista, con i sen-

sori che erano sulla moto.

Grazie alla collaborazione con l'Università di Padova siamo riusciti a spostare i sensori sui piloti e questo ha cambiato tutto, perché ci ha dato la possibilità di portare l'airbag ovunque, anche in strada. Tutto nasce da un'immersione in cui avevo utilizzato una protezione ad aria. Mi ricordo che, subito dopo, ho fatto uno schizzo molto simile all'airbag che poi è andato in produzione». Entrando nella «stanza delle tute», è chiaro quanto e quale sia stato il lavoro dietro alcune delle protezioni che ormai ogni motociclista indossa: «In un primo momento, le tute si buttavano via - prosegue l'imprenditore - Poi, c'è stata l'intuizione che sarebbe stato il caso di raccogliere e studiare per capire quali erano i danni di ogni caduta. Abbiamo avuto la capacità di portare la nostra tecnologia dalla competizione alla strada».

attiva. Tutto nasce da un'immersione in cui avevo utilizzato una protezione ad aria. Mi ricordo che, subito dopo, ho fatto uno schizzo molto simile all'airbag che poi è andato in produzione». Entrando nella «stanza delle tute», è chiaro quanto e quale sia stato il lavoro dietro alcune delle protezioni che ormai ogni motociclista indossa: «In un primo momento, le tute si buttavano via - prosegue l'imprenditore - Poi, c'è stata l'intuizione che sarebbe stato il caso di raccogliere e studiare per capire quali erano i danni di ogni caduta. Abbiamo avuto la capacità di portare la nostra tecnologia dalla competizione alla strada».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I PROGETTI Un marchio divenuto leggenda

«La natura ha ispirato quei primi paraschiena»

Passaggiando nel Dainese Archivio, il patron Lino si ferma su una vetrina e indica la corazzata di un armadillo: «Anche noi ci siamo ispirati alla natura per le nostre prime protezioni». Ed effettivamente tra la forma dell'animale e quella di alcuni paraschiena affiancati, le differenze sono davvero poche. Tra le tante convinzioni dell'imprenditore vicentino, in grado di sintetizzare il distretto della pelle con quello della confezione trasformando poi il capoluglio berico in un tempio dell'abbigliamento tecnico per motociclisti, c'è che la rivoluzione, negli ultimi anni, è passata soprattutto dalla transizione della protezione rigida a quella a aria.

Impossibile quindi non soffermarsi su D-air, il primo tra i motoairbag. Una centralina elettronica registra e analizza i dati dai sensori circa un migliaio di volte ogni secondo e può riconoscere le situazioni di rischio. In caso di pericolo, scatta l'attivazione di un airbag integrato nella giacca studiato per coprire le parti vitali del motociclista. L'airbag

usa un brevetto composto di microfilamenti che permette un gonfiaggio uniforme, fornendo una protezione che Lino Dainese quantifica come per «l'80 per cento più efficace» di un protettore rigido. Lo sviluppo di questo prodotto rivoluzionario iniziò nel 1995 da un'intuizione personale di Dainese. Nel 2000 arrivò il primo prototipo funzionante che poté iniziare i test in pista. Dopo dodici anni dall'idea dell'imprenditore vicentino, nel 2007, durante le prove del Gran Premio di Valencia, si registrò la prima attivazione in una competizione ufficiale. Arrivò sul mercato nel 2011. Lo sviluppo continuò per proteggere i motociclisti stradali. Arrivando a 20 anni dopo la prima intuizione, Dainese nel 2015 è riuscita a immettere sul mercato la prima giacca da moto con un sistema d-air integrato. Sempre nella convinzione che la centralizzazione della progettazione e della produzione delle protezioni sia la ricetta per garantire la sicurezza a chi guida in pista. E in strada. K.Z.

Grazie ai sensori sui piloti l'airbag ora si può usare ovunque pure sulla strada

LINO DAINESE  
IMPRENDITORE

## NUOVA ŠKODA FABIA

### DRIVE YOUR DIFFERENT





**ŠKODA**

Un'etichetta non basta per definirvi, perché esistono tanti modi per raccontare la propria unicità. Scopri Nuova ŠKODA FABIA, personalizzabile con 14 combinazioni bicolor della carrozzeria, ancora più spaziosa, più connessa e con guida assistita di livello 2.

Da **129 €** al mese. TAN 3,99% - TAEG 5,56% - Anticipo 3.565 € - 35 mesi - Rata finale 8.655 €

skoda-auto.it 

ŠKODA FABIA Ambition 1.0 MPI 48 kW/65 CV a € 15.200,00 (chiavi in mano IPT esclusa) con contributo delle Concessionarie ŠKODA aderenti. Offerta valida fino al 30/11/2021. Esempio di finanziamento ŠKODA CLEVER VALUE (esempio numerico riferito al caso senza rottamazione): Anticipo € 3.565,81 - Finanziamento di € 11.935,19 in 35 rate da € 129,00. Interessi € 1.234,30 - TAN 3,99% fisso - TAEG 5,56% - Valore Futuro Garantito pari alla Rata Finale di € 8.654,49 - Spese istruttoria pratica € 300,00 (includere nell'importo totale del credito) - Importo totale del credito € 11.935,19 - Spese di incasso rata € 2,25 / mese - costo comunicazioni periodiche € 3,00 - Imposta di bollo/sostitutiva € 29,83 - Importo totale dovuto dal richiedente € 13.283,32 - Gli importi fin qui indicati sono da considerarsi IVA inclusa ove previsto - Informazioni europee di base/Fogli informativi e condizioni assicurative disponibili presso le Concessionarie ŠKODA. Salvo approvazione ŠKODA FINANCIAL SERVICES. La vettura raffigurata è indicativa della gamma FABIA e può contenere equipaggiamenti a pagamento. Consumo di carburante di prova combinato (Min-Max) (l/100 km) 5,8/7,1 - 6,1/5,1. Emissioni CO<sub>2</sub> ciclo di prova combinato (Min-Max) (g/km) 133,9 - 139,7. Dati riferiti a ŠKODA FABIA 1.0 TSI 81kW (110 CV) DSG. I valori indicativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> sono rilevati dal Costruttore in base al metodo di omologazione WLTP (Regolamento UE 2017/1151 e ss.mm.ii.). Eventuali equipaggiamenti aggiuntivi, lo stile di guida e altri fattori non tecnici, possono modificare i predetti valori. Per ulteriori informazioni sui predetti valori, vi invitiamo a rivolgervi alle Concessionarie ŠKODA, dove è disponibile gratuitamente presso ogni Concessionaria una guida relativa al risparmio di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub>, che riporta i valori inerenti a tutti i nuovi modelli di veicoli.

ŠKODA. Simply Clever.

ŠKODA Financial Services finanzia la vostra ŠKODA

**NUOVA VERONAU TO SRL**

Via Gardesane, 13 - VERONA - Tel. 045 890 22 11  
www.nuovaveronauto.it/info@nuovaveronauto.it

# Sicurezza stradale

Forum 2021  
A4 Holding

**ASSICURAZIONI** Il direttore Danni auto del gruppo Cattolica illustra la rivoluzione che le Compagnie stanno affrontando: monitoraggio degli stili di guida e incentivi

## Assistenza attiva per prevenire gli incidenti

Barcarolo: «Da pagatori di sinistri a erogatori di servizi alla clientela. La telematica inciderà sempre più nelle dinamiche del settore»

Francesca Lorandi

●● La pandemia ha influito sulle abitudini di guida degli italiani. Ma il Covid ha segnato un prima e un dopo anche per chi, quotidianamente, si occupa di protezione: le compagnie di assicurazione. «La crisi pandemica ha accelerato alcune tendenze che erano in atto già da tempo, si pensi ad esempio all'importanza che ha assunto in questo periodo la digitalizzazione di processi e servizi. Fissando lo sguardo a quel che succede sulle strade, è indubbio che le dinamiche correlate alla mobilità siano state rivoluzionate da questa situazione», spiega Luigi Barcarolo, direttore Danni Auto del Gruppo Cattolica Assicurazioni.

Ma quanto pesa la componente «sicurezza stradale»? «La nostra mission», spiega Barcarolo, «è garantire protezione. Siamo dunque sempre in prima linea quando si parla di sicurezza stradale. E non si tratta semplicemente di rimborsare un danno: in questi anni siamo diventati protagonisti di una rivolu-

zione che ci sta portando dal ruolo di pagatori di sinistri a quello di erogatori di servizi, mettendo sempre più al centro i bisogni del cliente e lavorando anche in un'ottica di prevenzione. Anche se il prezzo continua ad avere un'importanza decisiva, le scelte dei clienti sono sempre più spesso orientate dalla capacità delle compagnie di servire il cliente a 360 gradi».

La tecnologia, però, viene in aiuto anche del portafoglio. L'incentivo premiante che garantisce sconti in base allo stile di guida ha ripercussioni anche sul calo della sinistrosità? «La telematica è destinata a incidere sempre di più nelle dinamiche del settore Auto», ricorda Barcarolo. «Le cosiddette black box oggi sono in grado non solo di monitorare lo stile di guida del conducente, ma anche di offrirgli consigli su come migliorare il comportamento al volante. E questo, inevitabilmente, migliora la sicurezza di tutti. Noi, grazie alla partnership sottoscritta lo scorso anno con il Gruppo Generali, abbiamo potuto usufruire delle competenze di Generali Jeniot, società specializzata nei servizi IoT, per potenzia-



Black box la scatola nera che monitora i comportamenti al volante



Luigi Barcarolo di Cattolica

re la nostra offerta Active Auto con una serie di servizi digitali focalizzati sulla sicurezza, sulla protezione e sullo sviluppo consapevole di uno stile di guida virtuoso e prudente. In caso di incidente, oltre a far scattare una chiamata automatica dalla Centrale di Assistenza per impatti oltre determinate soglie, questa soluzione assicurativa garantisce raccolta e rielaborazione dei dati per la ricostruzione della dinamica del sinistro e la sua gestione».

Quali sono le garanzie che l'automobilista dovrebbe conoscere meglio al momento della sottoscrizione della polizza? «I clienti ormai sono molto ben informati», chiarisce

subito Barcarolo, «ma come dicevo prima è indubbio che la forte spinta verso la personalizzazione del servizio ha ulteriormente messo in evidenza la fondamentale importanza del ruolo degli agenti d'assicurazione. La profonda conoscenza delle esigenze del cliente aiuta a confezionare soluzioni su misura. In generale, ritengo che le garanzie 'tutela legale', 'infortuni conducente' e l'assistenza stradale siano un'ottima base da cui partire per mettersi al volante sereni. Poter contare su un'assistenza 24 ore su 24, con servizi in grado di geolocalizzare il veicolo o di far scattare l'allarme nel caso in cui il conducente non sia in grado di fare una telefonata, sono solo alcuni esempi di quel che la tecnologia oggi è in grado di offrire».

Un'evoluzione che interessa anche la mobilità. Quali sono i nuovi trend? «Anche in questo campo», spiega, «la pandemia ha cambiato lo scenario. Pensiamo ad esempio alle conseguenze sul car pooling, di fatto quasi scomparse. Mentre abbiamo assistito al vero e proprio boom della micromobilità, con l'utilizzo sempre più diffuso dei monopattini elettrici: secondo l'ultima ricerca Aci-Istat i servizi di sharing solo a Milano registrano 7.500 noleggi al giorno e 5mila a Roma, numeri che stanno facendo evolvere la regolamentazione in termini di sicurezza e emergere nuove necessità di protezione».

### IL FENOMENO URBANO

## Micromobilità «dolce» fra rischi e opportunità

Un vero e proprio boom con migliaia di noleggi quotidiani e la conseguente proliferazione dei servizi di sharing: i monopattini elettrici sono i nuovi protagonisti della mobilità urbana post-Covid. Un fenomeno che ha interessato tutti gli addetti ai lavori nel campo della sicurezza stradale e che ha portato alla revisione del Codice della strada, introdotta con il decreto Infrastrutture: stop alla sosta selvaggia sui marciapiedi, riduzione del limite di velocità a 20 Km/h e divieto di utilizzo ai minori di 14 anni. Ma niente obbligo di casco per i maggiorenni, né di copertura assicurativa. «La micromobilità rappresenta uno strumento di grande interesse per la sostenibilità e la tutela dell'ambiente», riflette Alberto Guidi, direttore Sinistri di Cattolica Assicurazioni. «Questo potenziale contributo alla nostra salute deve però trovare corrispondenza nell'altrettanto importante tutela di tutti gli utenti della strada, con particolare attenzione a quelli "deboli", che in caso di incidente subiscono conseguenze

spesso gravi». È la cronaca a ricordarci che, dall'inizio dell'anno, sono stati già 11 i conducenti che hanno perso la vita mentre si trovavano a bordo di un monopattino. «Questo mezzo», spiega Guidi, «espone il conducente, ma anche i pedoni che circolano nella stessa area, ai rischi della circolazione, tra i quali non vanno dimenticati quelli conseguenti al frequente cattivo stato del manto stradale. Una condizione che, per mezzi con ruote di piccole dimensioni, costituisce una significativa insidia in grado di causare gravi conseguenze, specialmente in assenza di casco protettivo». Qualcosa, però potrebbe cambiare: «Si fa strada la convinzione che la cosiddetta mobilità dolce potrebbe innescare un circolo virtuoso che, diminuendo il numero di veicoli a motore, riduce l'incidentalità», spiega Guidi. «Questo a sua volta comporta un aumento di biciclette e monopattini e una loro maggior presenza in strada che impone agli automobilisti e ai motociclisti una maggior attenzione alla guida», conclude. F.I.L.

seguici su



Per orari e indirizzi visita il sito [www.iper.it](http://www.iper.it)