

LE INIZIATIVE DI ATHESES

La sicurezza stradale

62

Negli ultimi cinque anni sono stati finanziati dalla Regione Veneto ben 416 interventi per 62 milioni di euro

111

La velocità media dei veicoli leggeri è di 111 chilometri orari, un 14 per cento di automobilisti viaggia oltre i 130 orari

IL FORUM Prospettive e target: a confronto il presidente di A4 Holding, l'assessore regionale e la deputata del Pd

Obiettivo meno incidenti Zero vittime entro il 2050

Alessia Rotta: «È il traguardo fissato dall'Europa e condiviso dal nostro governo». Alcalde Rodríguez: «Da perseguire lavorando su tre fonti: infrastrutture, veicoli e fattore umano»

Manuela Trevisani

●● Voglia di ripartire, in sicurezza. Istituzioni, aziende del mondo della mobilità e dei trasporti, associazioni e testimonial pronti a fare fronte comune per mettere al primo posto la sicurezza stradale, puntando all'obiettivo europeo "zero morti" sull'asfalto entro il 2050. L'intento condiviso è emerso nel corso del Forum sulla sicurezza stradale, organizzato ieri dal Gruppo A4 Holding e promosso dal Gruppo editoriale Athesis in collaborazione con Vetocar e trasmesso su Telearena e attraverso i siti e i canali social di Athesis, A4 Holding e Ansa.it.

L'evento si è aperto con una breve introduzione di Mario Puliero, direttore di Telearena e Radioverona, che ha poi passato la parola agli ospiti in studio. «Questo è un momento ottimo per la ripartenza, ma dev'essere una ripartenza in sicurezza. Per noi questa è da sempre la priorità», ha commentato Gonzalo Alcalde Rodríguez, presiden-



«Negli ultimi cinque anni interventi con una spesa di 62 milioni»
Elisa De Berti
Assessore regionale Infrastrutture

te di A4 Holding, gruppo che ha in concessione la gestione delle autostrade A4 Brescia-Padova e A31 Valdadastico. «L'obiettivo di ridurre l'incidentalità è fondamentale e può essere perseguito tramite tre pilastri: infrastrutture, veicoli e fattore umano».

Diverse ma complementari, dunque, le strategie da adottare: mettere in sicurezza le strade già esistenti, adeguare i veicoli, dotandoli ad esempio di innovativi dispositivi di sicurezza, e infine puntare sulla sensibilizzazione degli automobilisti. «Nel quinquennio 2016-2020 si sono ridotti del 12 per cento gli incidenti in A4 Brescia-Padova e A31 Valdadastico», ha spiegato il presidente di A4 Holding, che dal 2016 fa parte di Abertis, uno dei principali operatori internazionali nella gestione delle autostrade. «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 tecnologia a monitoraggio, supporto e gestione del traffico e degli incidenti sull'intera tratta autostradale di 235 chilometri in concessione».

Sul tema della messa in sicurezza delle strade è intervenuta anche Elisa De Berti, assessore regionale alle Infrastrutture e ai Lavori pubblici. «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», ha fatto sapere De Berti. «Negli ultimi cinque anni sono stati finanziati 416 interventi per 62 milioni di euro e non solo per la messa in sicurezza di strade e incroci, ma anche per piste ci-

clodoponali». 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. Nel 2021, in particolare, gli interventi a sostegno della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile finanziati da Palazzo Balbi sono stati 109 per 18,3 milioni di euro e per investimento complessivo di 40,5 milioni di euro. Sul tema non poteva non intervenire Alessia Rotta, deputata veronese, presidente della Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici.

«L'Unione europea punta al dimezzamento dei morti entro il 2030 e ad azzerare la mortalità entro il 2050: obiettivi condivisi dal nostro governo», ha spiegato. Come raggiungerli? «La tutela della sicurezza nella circolazione è stabilita come scopo primario nell'articolo 1 del codice della strada», ha detto la 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 gravidanza o ai genitori con bimbi sotto i due anni», ha spiegato Rotta. «Quanto alle strisce pedonali, i conducenti dei veicoli dovranno dare la precedenza ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada e non solo che hanno iniziato l'attraversamento. È stata regolamentata la mobilità "dolce", con regole più restrittive per chi viaggia sui monopattini». ●

ICOMPORTAMENTI FUORILEGGE

Distanza minima ignorata da tre automobilisti su 10

Un automobilista su dieci utilizza lo smartphone mentre guida e uno ogni tre non rispetta le distanze di sicurezza. Sono solo alcuni dei comportamenti fuorilegge rilevati dall'Osservatorio Stili di Guida, promosso da A4 Holding. Un punto di vista privilegiato sulle condotte dei conducenti che percorrono le tratte autostradali A4 Brescia-Padova e A31 Valdadastico.



Bruno Chiari dg Brescia-Padova

«L'analisi dei risultati ci consente di progettare attività mirate a contrastare i comportamenti più scorretti», spiega Bruno Chiari, direttore generale dell'Autostrada Brescia-Padova. «Le nostre campagne e la nostra comunicazione lungo l'autostrada hanno quindi lo scopo di migliorare la sicurezza in viaggio e di sviluppare una cultura orientata alla sicurezza stradale».

Ma quali sono questi risultati? Il 10 per cento dei conducenti monitorati in autostrada utilizza impropriamente il cellulare mentre è al volante: comportamento altamente pericoloso. Altro fattore di rischio è il mancato rispetto della distanza di sicurezza: il 31 per cento delle auto e il 7 per cento dei mezzi pesanti viaggia a una distanza dal veicolo che lo precede inferiore ai due secondi, considerato il tempo minimo

necessario per reagire ed evitare un ostacolo.

La velocità media dei veicoli leggeri è di 111 chilometri orari, con un 14 per cento di automobilisti però che viaggiano con una velocità superiore ai 130 chilometri orari. Meno rispettosi dei limiti, invece, gli autotrasportatori, che addirittura nel 67 per cento dei casi superano gli 80 chilometri orari, limite consentito per i camion.

Curiose poi le modalità di utilizzo delle corsie. Il 45 per cento degli automobilisti, infatti, viaggia su quella centrale pur avendo la corsia di destra libera e il 24 per cento percorre quella di sorpasso ingiustamente. È erroneamente opinione diffusa, infatti, che la corsia di destra sia dedicata ai veicoli lenti e ciò obbliga alcune auto a sorpassare a destra andando incontro a ulteriori rischi. M.T.R.



Troppi incidenti Nuovi investimenti per la sicurezza stradale

Il Premio Abertis

È stato presentato ieri il premio "Cattedra Abertis", promosso dal Gruppo Abertis, Fondazione Abertis e A4 Holding già dal 2003 in Spagna, e da quest'anno istituito anche in Italia, in collaborazione con l'Università di Padova. Un premio che punta a promuovere la ricerca e lo sviluppo in tema di gestione delle infrastrutture di trasporto e di sicurezza stradale, attraverso un riconoscimento destinato agli universitari italiani che avranno realizzato entro il 2021 il miglior lavoro di ricerca inedito in questi due

campi. La partecipazione è aperta a tutti gli studenti che nell'anno del bando stiano 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 al premio internazionale «Cattedra Abertis». Le candidature per il bando 2021 saranno raccolte fino al 10 gennaio 2022. M.T.

NUOVE FRONTIERE Le innovazioni possono essere fra i più validi alleati per abbassare il livello di incidentalità

La tecnologia fa «dialogare» auto e bici

All'Università di Padova due simulatori creano ipotesi critiche di traffico per progettare le contromisure

●● Nuove tecnologie, croce e delizia di chi lavora per raggiungere l'obiettivo "zero morti" sull'asfalto entro il 2050. Se è vero che l'utilizzo di smartphone e tablet mentre si è al volante è uno dei maggiori fattori di rischio per gli automobilisti, dall'altro lato proprio le nuove tecnologie sono il più valido alleato per contrastare l'incidentalità. Di questo si è parla-

to nel corso della tavola rotonda "Innovazione e ricerca per la sicurezza stradale", cui hanno partecipato Giulio Maternini, direttore del Centro Studi di Città Amica (Cescam) dell'Università di Brescia, Riccardo Rossi, coordinatore del Centro Studi Mobility and Behavior (Mobe) dell'Università di Padova, e Marco Muraro, direttore commerciale di Roadlink.

«Il 75 per cento degli incidenti si verifica in ambito urbano a causa della promiscuità di auto, bici, moto, pedoni e utenti di tutte le età», spiega Maternini, direttore del Cescam. «Se

negli ultimi dieci anni in città si è verificato un calo del 25 per cento degli incidenti che vedono coinvolti i veicoli, questo non vale per i pedoni e per i ciclisti. L'incidentalità non è calata e ciò anche per un ritardo a livello ministeriale nell'emancipare linee guida. «Sono necessarie più zone con limite 30 chilometri orari, in particolare nelle aree residenziali, dove non dovrebbero essere nemmeno necessarie le strisce pedonali», conclude Maternini. «È bisognerebbe migliorare il trasporto pubblico, affinché i cittadini siano incentivati a utilizzarlo». Se

vero poi che la maggior parte degli incidenti sono causati dal fattore umano, un contributo per capire come evitarli può venire sicuramente dal Centro Studi Mobe dell'Università di Padova.

Nel laboratorio sono presenti un paio di simulatori di guida auto e di bici che interagiscono. «Riusciamo a interpretare i comportamenti e le cause che portano agli incidenti», fa sapere Rossi. «Così è possibile progettare valide contromisure, che possono essere di tipo ingegneristico, a livello di infrastrutture e di veicolo, oppure di natura

comportamentale». Un esempio di innovazione tecnologica applicata alle barriere stradali lo ha portato il direttore commerciale di Roadlink. «Abbiamo trasformato un'infrastruttura come il guardrail da passiva ad attiva, dotandola di illuminazione», dice Muraro. «I "guard-led" sono già stati installati sull'A4 all'uscita di Verona Est, andando a sostituire quattro torri faro. I vantaggi sono diversi, dall'eliminazione dell'inquinamento luminoso causato dai lampioni fino a una qualità superiore dell'illuminazione». ● M.T.R.



Il progetto La nuova tecnologia fa dialogare auto e bici

MONOPATTINI Obbligo del casco a Firenze

Scatta oggi a Firenze l'obbligo di indossare il casco per tutti coloro che usano i monopattini nella circolazione stradale, maggiorenni compresi. Lo stabilisce un'ordinanza, vigente solo nel territorio comunale, ma primo contributo a dare una linea nella «giungla», anche normativa, sui

velocipedi elettrici che hanno le caratteristiche di veicoli a motore e si spostano nel traffico come mezzi non come pedoni. «Sono felice che non ci sia stato un nuovo stop a questa ordinanza - ha detto il sindaco Dario Nardella - Noi lo facciamo per la sicurezza dei cittadini, non

abbiamo altra finalità. Mi auguro che questa misura sia rispettata. Abbiamo già fatto il punto della situazione con il comandante della polizia municipale, avremo servizi dedicati con delle pattuglie e ovviamente si preoccuperanno di far rispettare l'ordinanza».



L'APPROFONDIMENTO I dirigenti delle forze dell'ordine mettono in guardia. Con esempi crudi

«Non si capisce il pericolo di scrivere sms guidando»

Lacquaniti: «Manca il tempo per evitare se non lo schianto almeno le conseguenze peggiori». Altamura: «Serve più consapevolezza»

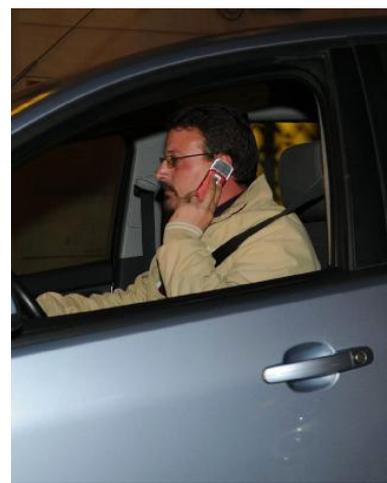
Francesca Lorandi

«Abbiamo estratto dalle lamiere di auto dei cadaveri tagliati in due. E nella mano c'era ancora il telefonino che riceveva messaggi». L'immagine è cruda. A evocarla è stato Girolamo Lacquaniti, dirigente della Polizia stradale e portavoce dell'Associazione nazionale funzionari di polizia. Lui, che tante volte s'è trovato davanti a situazioni del genere, dice: «Nessuno di noi ha la percezione di quanto sia rischioso scrivere al cellulare mentre si guida».

«Le autostrade sono più sicure rispetto a quelle urbane ed extraurbane, ma gli automobilisti le percepiscono come più pericolose e questo ci aiuta molto, perché tendono ad adottare comportamenti più scrupolosi», ha spiegato intervenendo al Forum sulla sicurezza stradale, alla tavola rotonda «Scollegati dalle cattive abitudini: smartphone e altri comportamenti pericolosi», moderata dal direttore de L'Arena Maurizio Cattaneo e alla quale hanno partecipato anche il comandante della polizia locale di Verona Luigi Altamura, Luca Baldani Guerra, coordinatore sistema categorie di Confartigianato Imprese Verona, Maurizio Petris, responsabile provinciale del sistema mobilità di Confartigianato Vicenza e Maurizio Acri, ad di Vetrocar. Ci sono meno incidenti lungo le autostrade, ma la percentuale dei mortali è più elevata. «Se sono distratto da un telefonino», ha spiegato Lacquaniti, «davanti a un ostacolo non ho il tempo per fare una manovra di emergenza che magari non mi evita l'incidente ma almeno le conseguenze peggiori. Se sterzo, ad esempio, posso andare a sbattere contro la ruota poste-

riore del camion che mi precede, evitando di farmi sotto ed essere tagliato in due». E invece è questo che accade spesso. Colpa di un messaggio, di una chiamata, anche di un eccesso di stanchezza che impedisce ogni reazione. «Viene chiamato colpo di sonno», ha detto il dirigente della Polstrada, «per i medici equivale a guidare in stato di ebbrezza, perché si allentano i riflessi e la visione periferica è limitata». Che fare per evitarlo? Non mettersi alla guida in quelle condizioni. «La mancanza di consapevolezza è il vero dramma: la si acquisisce adottando un atteggiamento diverso, una maggiore coerenza, documentandosi». Ecco la componente culturale, che tanto incide secondo Lacquaniti sulla sicurezza stradale: «Dove la scolarizzazione è più alta ci sono meno sinistri, e viceversa. La sicurezza stradale è un aspetto culturale e gli incidenti capitano perché si è ignoranti», ha concluso, con durezza, il dirigente.

Sia chiaro, la situazione negli anni è migliorata. Nel 2001, ha ricordato Altamura, sulle strade italiane erano morte 7mila persone, l'anno scorso 3mila, sebbene la pandemia abbia avuto un ruolo nel ridurre il numero di veicoli in circolazione e quindi gli incidenti. Ma c'è molto da fare per migliorare la situazione: «La patente a punti», ha detto Altamura, «ha portato a grandissimi risultati, ma va eliminato il meccanismo premiante in base al quale un automobilista guadagna automaticamente un "bonus" di due punti ogni due anni trascorsi senza infrazioni». Non è quella la strada giusta, che deve invece passare «dalla consapevolezza che al volante ci si può mettere solamente quando ci si trova in determinate condizioni».



Il pericolo Ancora troppi automobilisti telefonano mentre guidano

Il salvavita sul parabrezza avverte dei pericoli

L'intervento Tecnologie «salvavita» sul parabrezza dei veicoli. Si chiamano Adas e sono sistemi di assistenza che rendono la vettura in grado di percepire l'ambiente in cui è inserita, segnalando al conducente eventuali situazioni critiche o pericolose sulla strada. Ad esempio lo avvisano di un ostacolo, rimettendo il veicolo all'interno della carreggiata, rallentandolo e arrestandolo azionando il sistema frenante. «Il parabrezza è diventato il fulcro della tecnologia delle auto moderne», ha detto ieri intervenendo al Forum sulla

sicurezza stradale Maurizio Acri, amministratore delegato di VetroCar, sottolineando che «oggi secondo un'indagine realizzata nelle scorse settimane da Aci, Istat e Quattroruote il 32 per cento dei veicoli circolanti possiede questi sistemi. E la percentuale è destinata ad aumentare: dal 6 luglio del prossimo anno nessuna casa automobilistica potrà produrre auto senza Adas». Le tecnologie installate sui cristalli intervengono soprattutto sulle situazioni di distrazione, che sono alla base del 90 per cento degli incidenti. F.I.

SCUOLA Le iniziative di sensibilizzazione dell'associazione Verona strada sicura

Grazie alla voce dei testimoni una lezione per gli studenti

«Là dove i numeri, le campagne di sensibilizzazione, gli spot non arrivano, possono far breccia le parole dolorose di chi la sofferenza causata da un incidente stradale l'ha vissuta. Di chi sull'asfalto ha perso un figlio, di chi si è visto stravolgere la vita. Ma anche di chi quelle vite cerca di salvarle in extremis, di chi le deve portare via dalla strada quando si spengono, fare i rilievi, affrontare il dolore dei parenti».

Dal 2003 l'associazione Verona Strada Sicura (Vss) si occupa della sensibilizzazione e della cultura della sicurezza all'interno delle scuole, attraverso le parole degli operatori del Suem, di vigili del fuoco, forze dell'ordine, ausiliari della A4, e poi sportivi disabili, quelli del Gsc Giambenini e genitori che hanno perso un figlio sulla strada.

E sono queste le testimonianze che toccano le corde più sensibili degli studenti, ha raccontato ieri Massimiliano Maculan, operatore del Suem e presidente di Vss: «Quando entriamo in una scuola, prendiamo idealmente per mano i ragazzi e li portiamo sui luoghi dell'incidente, attraverso immagini, video, soprattutto attraverso le parole». E Maculan si è soffermato su quelle dei genitori, tra i quali ci sono anche le mamme e i papà dei cinque ragazzi morti nel 2005 in un incidente stradale a Caselle di Sommacampagna.



La testimonianza Stefano Raimondi medaglia d'oro alle Paralimpiadi

una. Una strage che Verona non ha mai dimenticato. Oppure i genitori di Simone Fattuzzo, 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 Cariano. «Sono famiglie che hanno vissuto l'esperienza più terribile che si possa immaginare», ha detto Maculan, «e che dimostrano come da quel dolore si possa ripartire: le loro testimonianze sono un arricchimento enorme. E lo sono anche quelle degli atleti del Gsc Giambenini, che dopo un incidente che ha stravolto le loro vite sono riusciti a rinascere».

Lo ha fatto anche Stefano Raimondi, pluricampione paralimpico classe 1998: nel

2013 in sella al suo scooter, nell'affrontare una rotonda è scivolato sul ghiaio e il camion che gli arrivava alle spalle non ha potuto evitare la gamba del ragazzo. «Mi sono salvato grazie a Camillo, un operatore del 118 che per caso si trovava lì», ha ricordato ieri, intervistato dal direttore di Telearena Mario Puliero. Prima di quell'incidente Raimondi era una stella nascente del nuoto, con medaglie conquistate con la Nazionale nei 100 e 200 rana, e 200 misti. Sul podio, con la maglia azzurra, ci è poi tornato, vincendo l'estate scorsa a Tokyo sette medaglie. Un esempio di rinascita: «Non veniamo più visti come "poveretti" ma come atleti a tutti gli effetti, tanto che possiamo anche essere da esempio, dimostrando che con la forza di volontà si può fare tutto», ha concluso. **F.I.**

DISTRAZIONI L'importanza della sensibilizzazione sui rischi

«Mai al volante col telefono Da solo il divieto non basta»

«Quando si guida, si guida e basta», era lo slogan di una campagna di sensibilizzazione dei primi anni Duemila promossa da Anas, con l'obiettivo di invitare a «scollegarsi» dalle cattive abitudini, dall'uso del telefonino alla guida, e da altri comportamenti che distraggono.

Lo ha ricordato ieri, intervenendo alla tavola rotonda «Scollegati dalle cattive abitudini: smartphone e altri comportamenti pericolosi» Luca Baldani Guerra, coordi-

natore del Settore Categorie di Confartigianato Imprese Verona. «Anche il legislatore si è accorto di questa emergenza, alla luce dell'incremento di incidenti causati da distrazioni».

«Così 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». La norma ha fatto un passo avanti», ha aggiunto, «ma ser-

no dei progressi anche dal punto di vista delle sensibilizzazione e della formazione».

Per rendere l'idea di quanto strada ancora ci sia da fare, il funzionario di Confartigianato ha riportato un esempio: «Durante un corso che tenevo come docente, un operatore che seguiva la lezione ha proposto di ascoltare, durante le ore di guida, dei corsi di lingua straniera. Ho spiegato che l'attività unica e principale deve essere

quella di condurre il veicolo: quella deve essere la priorità, senza distrazioni».

«Nel tempo», ha aggiunto Maurizio Petris, responsabile provinciale del sistema mobilità di Confartigianato Vicenza, «vediamo da parte delle aziende una maggiore attenzione per la formazione, che deve riguardare le tecnologie e i sensori presenti nel veicolo, che vanno conosciuti e usati».

È assolutamente necessario poi coinvolgere, nei percorsi di formazione, anche i conducenti che arrivano in Italia provenendo dall'estero. «Che spesso hanno abitudini diverse e rischiano di creare situazioni di dumping sociale, di concorrenza al ribasso», ha concluso Baldani Guerra. **F.I.**