



OTTOBRE
2015

SICUREZZA ON THE
ROAD: STRATEGIE
E PROTAGONISTI



**DIRETTORE
RESPONSABILE**

Francesco Delzio

**DIRETTORE
EDITORIALE**

Vittorio Bo

**COORDINAMENTO
EDITORIALE**

Silvia Gambadoro
Stefano Milano
Leonie Smushkovich
Isabella Spinella

MANAGING EDITOR

Cecilia Toso

REDAZIONE

Cristina Gallotti

COLLABORATORI

Elisa Barberis
Tommaso Buzzi
Chiara Ferrero
Mariachiara Giacosa
Paolo Piacenza
Enrico Remmert
Antonio Savarese
Maria Chiara Voci

TRADUZIONI

Laura Culver
Joan Rundo

**ART DIRECTION
E PROGETTO GRAFICO**

Undesign

**RICERCA ICONOGRAFICA
E PHOTOEDITING**

White

una rivista di

autostrade // per l'Italia

via A. Bergamini 50
00159 Roma
www.autostrade.it

edita da
Codice Edizioni



via G. Pomba 17
10123 Torino
t +39 011 19700579
www.codiceedizioni.it
agora@codiceedizioni.it

distribuzione
esclusiva per
l'Italia

Messaggerie Libri spa
t 800 804 900

IMMAGINE DI COPERTINA

Uno dei portali Tutor lungo la rete
di Autostrade per l'Italia

Archivio Autostrade per l'Italia

SICUREZZA
ON THE ROAD:
STRATEGIE E
PROTAGONISTI



06	EDITORIALE
08	<i>strade visioni</i> COMUNICARE LA SICUREZZA
18	<i>intervista a Roberto Sgalla</i> STRADE PIÙ SICURE: L'IMPEGNO DELLA POLIZIA di Maria Chiara Voci
24	<i>intervista a Michele Meta</i> NUOVO CODICE DELLA STRADA. PREVISIONI E CAMBIAMENTI di Mariachiara Giacosa
30	OBIETTIVO SICUREZZA. IL RUOLO E LE AZIONI DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA di Paolo Berti
38	<i>intervista a Herman De Croo</i> TECNOLOGIE PER UN'EUROPA SICURA di Paolo Piacenza
44	<i>intervista a Carlo Rienzi</i> CODACONS: CAMPAGNE E INIZIATIVE PER UNA GUIDA CORRETTA di Chiara Ferrero
50	LE OLIMPIADI DELLA SICUREZZA STRADALE di Giordano Biserni
56	<i>infografica</i> LA STRADA SICURA a cura di Autostrade per l'Italia
58	<i>Gente di Autostrade</i> VIABILITÀ E TECNOLOGIA: L'ANIMA DELLE AUTOSTRADE di Antonio Savarese
64	<i>Sei in un Paese Meraviglioso</i> ESINO OVEST: IL MONDO ATTORNO AD ANCONA di Elisa Barberis
74	<i>Muoversi con le parole</i> L'INCIDENTE NARRATIVO di Enrico Remmert
80	<i>english version</i>

«LA SICUREZZA SULLE NOSTRE STRADE È UNO DEI MAGGIORI PROBLEMI CHE TOCCANO L'ITALIA, COSÌ COME GLI ALTRI PAESI EUROPEI. PER AFFRONTARLO, OCCORRE RIFLETTERE IN MODO SEMPRE PIÙ ATTENTO SU COME SI POSSANO MIGLIORARE ANCORA LE STRATEGIE DI LOTTA AGLI INFORTUNI»

Roberto Sgalla



PAOLO BERTI - È laureato in Ingegneria Gestionale al Politecnico di Milano dove, nel 2001, ha conseguito anche un Master in E-Business Management. Dopo aver ricoperto posizioni di responsabilità nel Gruppo Pirelli, nel 2006 è entrato in Autostrade per l'Italia, ricoprendo negli anni incarichi con responsabilità crescenti. Nel 2013 è diventato Responsabile Procurement & Logistics del Gruppo Autostrade e dal maggio 2015 è Direttore Centrale Operations di Autostrade per l'Italia.



GIORDANO BISERNI - Presidente e fondatore dell'ASAPS - Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale, per quasi 30 anni ha prestato servizio nella Polizia Stradale, fino alla qualifica di Ispettore Superiore. Nel 2009 è stato nominato Cavaliere della Repubblica. Direttore del "Centauro", è coautore dell'Annuario della Sicurezza Stradale e membro della Consulta Nazionale per la Sicurezza Stradale del CNEL e della Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio di Autostrade per l'Italia.



HERMAN DE CROO - Presidente dell'European Transport Safety Council, dal 2014 è membro del Parlamento fiammingo. Avvocato, è stato docente presso la Chicago Law School e professore emerito presso la facoltà di giurisprudenza dell'Università Vrije di Bruxelles. La sua lunga carriera politica, iniziata nel 1968 con l'elezione alla Camera dei rappresentanti, l'ha portato a ricoprire il ruolo di Ministro dell'Istruzione e Ministro dei Trasporti durante diversi Governi.



MICHELE POMPEO META - Presidente della Commissione Trasporti e Telecomunicazioni di Montecitorio dal 2013, è stato Consigliere Regionale del Lazio nel 1990, Capogruppo in Regione del PDS e, dal 1995 al 2000, Assessore Regionale ai Trasporti e Lavori Pubblici. Dopo vari altri incarichi in Regione, nel 2005 è stato eletto Deputato alla Camera e confermato nel 2008 e nel 2013. Nella XV Legislatura è stato Capogruppo del PD nella Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni.



CARLO RIENZI - Fondatore e Presidente del Codacons, è laureato in storia del diritto Romano. Specializzato in diritto amministrativo e del pubblico impiego, ha difeso migliaia di precari, specie della scuola, oltre a enti pubblici, enti locali e cittadini. Componente della Consulta per la Sicurezza e Qualità del Servizio istituita su iniziativa di Autostrade per l'Italia, è anche autore di saggi e articoli e del libro *Difendetevi! Manuale di sopravvivenza del consumatore*.



ROBERTO SGALLA - Direttore Centrale della Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i reparti speciali della Polizia di Stato dal 2014, dal 1987 al 1996 è stato Segretario Nazionale del SIULP (Sindacato Italiano Unitario Lavoratori Polizia) e consulente della Commissione Antimafia dal 1997 al 2000, anno in cui è diventato Direttore dell'Ufficio Relazioni Esterne e Cerimoniale della Polizia di Stato. Giornalista, ha collaborato con giornali e riviste di settore ed è autore di diverse pubblicazioni.



V

Viaggiare in sicurezza e serenità non è soltanto un vecchio slogan da campagna di comunicazione istituzionale. È l'aspettativa più rilevante dei quattro milioni di clienti che ogni giorno utilizzano la rete

autostradale, per motivi di lavoro o di svago.

Investimenti come il Tutor e l'asfalto drenante, nonché l'impegno continuo e qualificato della Polizia Stradale hanno concretizzato in Italia quel vecchio slogan: oggi i tassi di mortalità e di incidentalità sulle nostre autostrade sono da "medaglia d'oro", come rileva in questo numero di *Agorà* Giordano Biserni, e chi viaggia sulla rete sa di poter contare su standard di sicurezza all'avanguardia in Europa.

Non si può dire lo stesso purtroppo per il complesso della rete stradale nazionale, dove il numero di morti e feriti in Italia è ancora significativamente più alto della media europea. Tra le cause emergenti negli ultimi anni preoccupa particolarmente l'utilizzo alla guida di smartphone e dispositivi mobili, che troppo spesso "rapiscono" l'attenzione degli italiani e distraggono dalla guida. Al tempo stesso non sono state del tutto abbandonate – nonostante decenni di campagne di sensibilizzazione – le cattive abitudini legate a velocità troppo alte, uso di alcol e di droghe prima o durante il viaggio.

La questione della sicurezza stradale, dunque, è ancora aperta. Se n'è accorto il legislatore, che non a caso sta per varare un nuovo Codice della Strada. Ma chi sono oggi i principali protagonisti della sicurezza "on the road" e quali strategie hanno messo in campo o stanno immaginando nell'immediato futuro? È possibile scoprirlo in questo numero di *Agorà*: un condensato di riflessioni, dati, impegni offerti da chi ogni giorno si occupa di garantire la sicurezza degli italiani in viaggio.

Francesco Delzio

COMUNICARE LA SICUREZZA

Le più recenti Campagne
di sensibilizzazione
di Polizia di Stato,
Autostrade per l'Italia
e Codacons



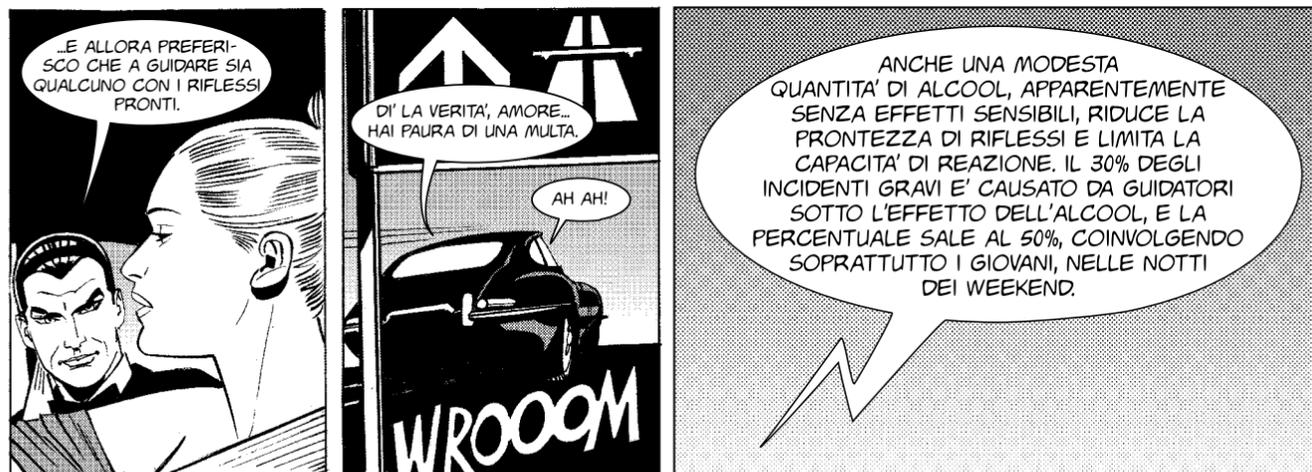
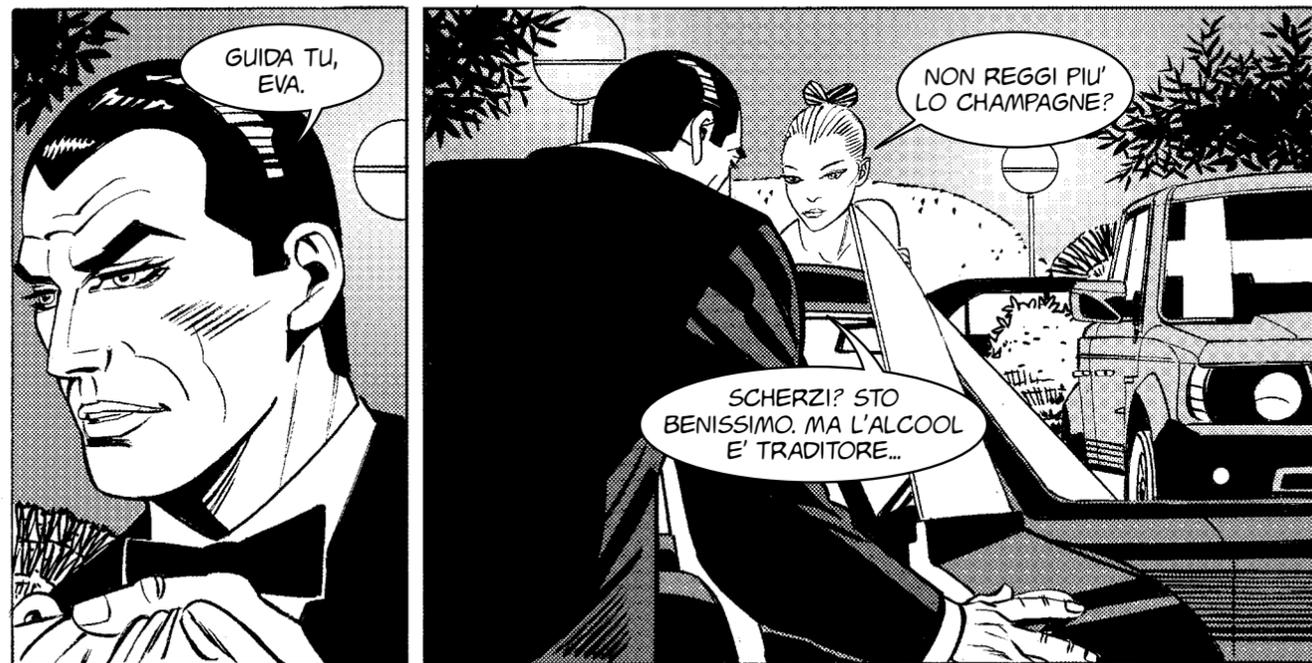
ISTANTANEE DI SICUREZZA

È LA CAMPAGNA SOCIALE PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE PROMOSSA DAL MOVIMENTO ITALIANO GENITORI IN COLLABORAZIONE CON LA POLIZIA DI STATO E CON IL CONTRIBUTO DI GOODYEAR DUNLOP ITALIA, CONFARCA, AUTOSTRADE PER L'ITALIA E ASTM-SIAS (AUTOSTRADA TORINO-MILANO S.P.A., SOCIETÀ INIZIATIVE AUTOSTRADALI E SERVIZI S.P.A.). IL SOGGETTO DELLA CAMPAGNA È IL FRUTTO DI UN CONCORSO TRA I RAGAZZI DELLE SCUOLE: HA VINTO L'IDEA DELL'ISTITUTO DI ISTRUZIONE SUPERIORE "BENEDETTO RADICE" DI BRONTE.

**Moige (Movimento Italiano Genitori)
e Polizia di Stato - 2015**

Quando guidi non perdere la testa





DIABOLIKAMENTE SICURO

NEL LUGLIO 2014 È STATA LANCIATA SUL SITO WWW.AUTOSTRADE.IT LA CAMPAGNA DI SENSIBILIZZAZIONE SUI COMPORTAMENTI DI GUIDA SICURA IN AUTOSTRADA. LA CAMPAGNA UTILIZZA COME TESTIMONIAL I CELEBRI PERSONAGGI DIABOLIK ED EVA KANT, ATTRAVERSO CINQUE FUMETTI INEDITI SULLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA, IL COLPO DI SONNO, LA SOSTA IN CORSIA DI EMERGENZA, LA GUIDA SUL BAGNATO E L'UTILIZZO DELLE CINTURE DI SICUREZZA POSTERIORI.

Autostrade per l'Italia - 2014



LA PASSIONE DI MUOVERE IL PAESE

NEL 2012 AUTOSTRADE PER L'ITALIA HA LANCIATO UN'IMPORTANTE CAMPAGNA PUBBLICITARIA ISTITUZIONALE PER PROMUOVERE L'IMMAGINE DELL'AZIENDA.

UNO DEI SOGGETTI REALIZZATI PER LA STAMPA È QUELLO DEDICATO ALLA SICUREZZA. COME ELEMENTO IDENTIFICATIVO È STATO INSERITO IL PORTALE TUTOR, SISTEMA CHE HA CONTRIBUITO AD ABBATTERE L'INCIDENTALITÀ SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA.

Autostrade per l'Italia - 2012



QUANDO GUIDI

#DATTIUNA**REGOLATA**

#DATTIUNAREGOLATA

LA CAMPAGNA PER LA SICUREZZA STRADALE, PRODOTTA DA CODACONS TV IN COLLABORAZIONE CON AUTOSTRADE PER L'ITALIA, È STATA DIFFUSA ATTRAVERSO I CANALI WEB E SOCIAL.

LO SCOPO ERA RICORDARE AGLI AUTOMOBILISTI CHE SOLO RISPETTANDO LE REGOLE DI GUIDA ED EVITANDO DISTRAZIONI SI VA NELLA GIUSTA DIREZIONE.

*Codacons e
Autostrade per l'Italia - 2015*

+50%

IL TEMPO DI REAZIONE DI CHI
UTILIZZA UN DISPOSITIVO
ELETTRONICO MENTRE GUIDA

STRADE PIÙ SICURE: L'IMPEGNO DELLA POLIZIA

intervista a
ROBERTO SGALLA

di **Maria Chiara Voci**

DOPO OLTRE UN DECENNIO POSITIVO, NEL 2015 GLI INCIDENTI SONO TORNATI A CRESCERE. OCCORRE QUINDI FERMARSI A RIFLETTERE SU QUALI SIANO LE CAUSE E LE POSSIBILI STRATEGIE INNOVATIVE. AGORÀ NE PARLA CON ROBERTO SGALLA, DIRETTORE CENTRALE DELLA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO.

fotografie

**Polizia di Stato / E. Joaquim /
Beau Lark**

N

Il rischio connesso al mancato utilizzo di caschi o cinture viene spesso sottovalutato dai conducenti. Le cinture di sicurezza riducono dell'80% la possibilità di morte o ferite gravi in caso di incidente

Nei primi otto mesi del 2015, la Polizia Stradale ha controllato in Italia, con etilometri e precursori (un test che misura il tasso alcolemico), più di un milione di conducenti e ha elevato 13.183 infrazioni per guida in stato di ebbrezza. E ancora, sono state oltre 340.000 le pattuglie impegnate nell'attività operativa, che hanno contestato 1.379.364 infrazioni. Sono risultati che mostrano, sul campo, l'enorme impegno delle forze di polizia per contrastare incidenti e mortalità. «La sicurezza sulle nostre strade – riflette Roberto Sgalla, Direttore Centrale della Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i reparti speciali della Polizia di Stato – è uno dei maggiori problemi che toccano l'Italia, così come gli altri Paesi europei. Per affrontarlo, occorre riflettere in modo sempre più attento su come si possano migliorare ancora le strategie di lotta agli infortuni».

Purtroppo i dati non confortano. Dopo quindici anni di trend in diminuzione, nei primi sette mesi del 2015, secondo la fotografia scattata di recente dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza, gli incidenti sul nostro territorio nazionale sono tornati a crescere. Quali le sue riflessioni?

La crescita dell'incidentalità rischia di vanificare i risultati incoraggianti che erano stati raggiunti negli anni scorsi. Di fronte



La continua ricerca di un dialogo convincente con gli utenti della strada diventa uno strumento irrinunciabile per educare, in particolar modo i giovani



a questa evidenza, dobbiamo interrogarci sulle cause che rendono ancora le nostre strade un potenziale pericolo per chi le percorre e, in quest'ottica, evidenziare quanti e quali siano i pericoli connessi a condotte di guida imprudenti o distratte.

Ci fa qualche esempio?

Innanzitutto l'utilizzo della tecnologia e dei cellulari mentre si guida. In particolare, le app che possono essere usate con una sola mano hanno originato una brutta abitudine, che sta ampliando notevolmente i fattori di rischio di sinistri stradali per condotte di guida incerte, non lineari, rallentate o per manovre improvvise e non presegnalate. Soprattutto in autostrada, occorre prestare una rinnovata attenzione sotto il profilo repressivo. Inoltre, l'eccessiva velocità, l'alcol, la distrazione e il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza e degli altri dispositivi di protezione continuano a essere fra le principali cause di morte.

Gli italiani continuano, insomma, a dimostrarsi indisciplinati nell'uso delle cinture?

Sì. Il rischio connesso al mancato utilizzo di caschi o cinture viene spesso sottovalutato dai conducenti. Le cinture di sicurezza, se usate correttamente, riducono dell'80% la possibilità di morte o ferite gravi in caso di incidente. Allacciarle dovrebbe essere un comportamento automatico e consolidato, mentre troppo spesso viene percepito dal conducente e dai passeggeri come una cautela trascurabile, specie nel caso di brevi spostamenti. Altro mito da sfatare, purtroppo molto comune, è che in caso d'incidente gli occupanti dei sedili posteriori siano maggiormente protetti. È vero l'esatto opposto: senza cinture, infatti, rischiano di essere sbalzati fuori dal veicolo con conseguenze molto gravi, specie in presenza dell'airbag.

E sulle due ruote?

Il discorso del casco è analogo. Nei primi otto mesi del 2015, le vittime tra i centauri sono aumentate in maniera significativa. Un dato preoccupante, anche perché per questa categoria di conducenti l'indice di lesività in caso di incidente è molto maggiore rispetto a chi è alla guida di un'auto. È evidente quindi l'importanza dell'utilizzo sistematico del casco per prevenire o ridurre le conseguenze in caso di incidente.

A fronte della situazione in essere, quale l'impegno della Polizia?

Il quarto Programma di azione europea sulla sicurezza stradale 2010-2020 mira a un'ulteriore riduzione del 50% degli incidenti in 10 anni. Si tratta di un obiettivo ambizioso, una sfida che l'Italia ha raccolto in passato e vuole sviluppare in modo ancora più virtuoso per il futuro. Tuttavia, gli allarmanti segnali dell'aumento dei morti sulle strade impongono l'adozione di una politica più rigorosa in materia di controllo dei conducenti, sia dal punto di vista dell'idoneità psicofisica alla guida sia da quello del corretto comportamento. Le strategie di contrasto devono quindi prevedere azioni che coinvolgano



per punire infrazioni come il superamento dei limiti di velocità. I risultati raggiunti, in particolare in autostrada, sono stati rilevanti. Si parla di un dimezzamento dei morti nei tratti controllati dal Tutor. Tuttavia, si può fare ancora molto per estendere l'attività di controllo remoto anche ad altre violazioni gravi, quali il mancato uso del casco, la mancanza di assicurazione, di revisione tecnica dei veicoli, il sovraccarico dei mezzi pesanti, la circolazione dei veicoli sottoposti a sequestro o fermo. Infatti, oggi l'impiego di queste tecnologie è consentito solo per un limitato numero di violazioni. Sarebbe utile, invece, ampliarne l'impiego per tutte le norme di comportamento, sia pure nel rispetto di rigorose condizioni e parametri di utilizzo.

Quanto contano le campagne pubblicitarie e di comunicazione nell'attività di prevenzione?

Il fenomeno dell'incidentalità stradale ha molteplici cause e conseguenze di tipo sociale, economico, politico, emotivo e finanziario. In questo senso, la continua ricerca di un dialogo convincente con gli utenti della strada diventa uno strumento irrinunciabile per educare, in particolar modo i giovani. Gli incidenti stradali sotto una certa fascia di età, rappresentano, infatti, la principale causa di morte, ancor prima di malattia e droga. Inoltre, i ragazzi, già protagonisti della strada come pedoni, ciclisti e conducenti di ciclomotori, sono la generazione dei futuri automobilisti e i migliori portavoce del messaggio di legalità al mondo degli adulti.

Come si muove la Polizia sul piano della comunicazione attraverso le campagne?

Da sempre investiamo in questo tipo di attività. Sono numerose le iniziative attraverso le quali i giovani vengono sensibilizzati su temi importantissimi che riguardano la loro sicurezza nel campo della circolazione stradale; per fare qualche esempio basti pensare a "Icaro", "Bici Scuola", "#nonrischioperché", frutto della collaborazione con soggetti pubblici e

privati su tematiche trasversali inerenti la mobilità e la sicurezza stradale in un'ottica di sicurezza partecipata. Negli anni l'esperienza del progetto "Icaro" ha consentito di raggiungere centinaia di migliaia di ragazzi, coinvolgendo tutte le scuole, dalle elementari alle superiori, con programmi differenziati in base alla fascia d'età per far comprendere ai giovani l'importanza del rispetto delle regole, promuovendo la cultura della legalità con l'obiettivo di evitare che assumano comportamenti pericolosi, causa principale degli incidenti stradali. La campagna di sicurezza, giunta alla sedicesima edizione, è promossa dalla Polizia di Stato, in collaborazione con il Dipartimento di Psicologia dell'Università La Sapienza di Roma, il Ministero dei Trasporti e quello dell'Istruzione, il Movimento Italiano Genitori, la Fondazione Ania per la sicurezza stradale, il Gruppo autostradale ASTM-SIAS, Autostrada del Brennero, Bike Channel, FederCiclismo e il sostegno delle società Avio e Avio Aero.



diversi aspetti, dall'incremento dei controlli alla repressione con assoluta severità delle violazioni alle norme di comportamento del codice, dalle "operazioni ad alto impatto" su tutto il territorio nazionale, dirette a colpire i comportamenti scorretti al volante, al contrasto della guida in stato di alterazione.

Come valuta i risultati dell'applicazione del Tutor sulle autostrade e come si possono estendere gli effetti di questa esperienza di successo?

Di fronte alle violazioni particolarmente pericolose come la velocità eccessiva, il mancato rispetto della distanza di sicurezza, l'omessa precedenza, il passaggio con il semaforo rosso, i sorpassi azzardati o l'illecito utilizzo delle corsie in autostrada, bisogna ricorrere a strategie sistematiche che permettano di allargare, quanto più possibile, la base di controllo. In questo senso, negli ultimi 20 anni, è stato molto proficuo il ricorso a tecnologie di controllo remoto, soprattutto

In queste pagine: viste stradali aeree e foto di pattuglie della Polizia Stradale all'opera sulle strade italiane.

In relazione alla riforma del Codice della Strada quali sono le novità normative che auspicherebbe per migliorare la sicurezza stradale? E quali gli obiettivi che rischiano di essere mancati?

La notevole complessità e varietà delle norme che regolano il settore contribuisce a rendere più difficile ogni azione di tutela della sicurezza stradale. In quest'ottica è sicuramente auspicabile una riforma che si traduca in semplificazione delle norme che siamo chiamati ogni giorno ad applicare, con l'obiettivo che il Codice della Strada possa diventare, nell'immaginario collettivo, uno strumento breve, destinato all'utente, con norme di comportamento e relative sanzioni di immediata lettura e facile utilizzo. Inoltre, partendo dalla considerazione che l'incidente stradale, pur percepito dai più come una fatalità, in realtà è il risultato di una serie di concause in cui il comportamento umano ha una rilevanza fondamentale, credo che siano necessari strumenti legislativi che consentano un'azione più incisiva nel contrasto a determinate violazioni. Mi riferisco, in particolare, al fenomeno della guida in stato di alterazione per abuso di sostanze stupefacenti o alle condotte di guida scorrette, riconducibili alla distrazione.

Il quarto Programma di azione europea sulla sicurezza stradale 2010-2020 mira a un'ulteriore riduzione del 50% degli incidenti: una sfida che l'Italia vuole sviluppare in modo ancora più virtuoso per il futuro



fotografie

S. Amantini / J.P. Degas / W. Connet / R. Ellis / M. Theiss

NUOVO CODICE DELLA STRADA

Previsioni e cambiamenti

intervista a
MICHELE META

di **Mariachiara Giacosa**

PROCEDURE PIÙ SNELLE CHE AGEVOLANO IL CITTADINO E CHI VIGILA SULLA SUA SICUREZZA, MAGGIORE ATTENZIONE A PEDONI, CICLISTI E CONDUCENTI DI MOTORINO. UNA NUOVA LEGGE PER LA SICUREZZA IN PIENO ACCORDO CON LE NORMATIVE EUROPEE.

È IL NUOVO CODICE DELLA STRADA: NE PARLIAMO CON MICHELE META, PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI DELLA CAMERA DEI DEPUTATI.



È

È quasi al traguardo il nuovo Codice della Strada. La legge ha già ricevuto il via libera dalla Camera e ora attende il “sì” del Senato. In queste settimane sono in corso le audizioni – associazioni familiari delle vittime, autoscuole, Anas, società autostradali, forze dell’ordine, enti locali e principali imprese costruttrici di veicoli – e se non ci saranno intoppi la legge delega potrebbe essere approvata all’inizio del prossimo anno. Il grosso del lavoro, però, è fatto. Montecitorio ha messo a punto un provvedimento che riassume alcune proposte di iniziativa par-

Il nuovo Codice della Strada ha l’obiettivo di avviare una semplificazione e una delegificazione in grado di facilitare la vita dei cittadini e di chi è addetto al rispetto del Codice

lamentare, recepisce le norme comunitarie che l’Italia aveva finora disatteso, inasprisce le sanzioni e tutela l’utenza vulnerabile. Non mancano però le polemiche, a partire dalla possibilità di andare in due in motorino già dall’età di 16 anni. Ne parliamo con l’onorevole Michele Meta, Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei deputati e tra i principali promotori del provvedimento che punta a rendere più sicure le strade italiane e più disciplinati i guidatori.

Presidente Meta, quali sono le principali novità del nuovo Codice della Strada?

Il provvedimento delega il Governo al riordino del Codice della Strada sulla base di precisi principi e criteri direttivi, è stato approvato alla Camera ed è ora all’esame del Senato. L’obiettivo è ridurre il numero delle norme di legge affidando le parti tecniche del Codice a procedure amministrative. Questo in sostanza significa avviare una semplificazione e una delegificazione in grado di facilitare la vita dei cittadini e di chi è addetto a far rispettare il Codice. Ci ha guidato la volontà di tentare tutte le vie possibili per combattere l’insicurezza stradale che è ormai un tema “sociale” nazionale ed europeo. È la seconda causa di mortalità e invalidità, con incidenza forte anche sulle vittime degli infortuni sul lavoro. È causa di tragedie familiari, di dolori immensi per tante persone ogni giorno. Sono molti i fronti su cui lavorare per raggiungere entro il 2020 l’obiettivo di dimezzare il numero delle vittime rispetto al 2010. Abbiamo dato particolare attenzione all’utenza cosiddetta “debole”: pedoni, ciclisti e guidatori dei motorini. Abbiamo concentrato gli sforzi su una serie di azioni coerenti che possano essere messe in atto a vari livelli dai soggetti coinvolti, ovvero i costruttori dei veicoli, i costruttori e i manutentori delle strade, i soggetti addetti alla formazione dei conducenti e i genitori dei nuovi conducenti. E, come evidenziato, è prevista anche una serie di azioni mirate alle categorie deboli o principalmente vulnerabili.

li. Vengono poi rafforzate le misure repressive e sanzionatorie nei confronti dei comportamenti sbagliati dei guidatori, in particolare in caso di guida in stato di ebbrezza o sotto l’effetto di sostanze dopanti.

Che cosa ci veniva contestato dall’Unione europea sul vecchio Codice?

Non ci sono contestazioni rilevanti ma solo alcune segnalazioni, come, per esempio, il divieto dei motoveicoli da 125 a 150 c.c. nelle autostrade. Ormai le norme sulla guida e sulle patenti sono per gran parte di rango comunitario e quindi entrano in vigore in tutti gli Stati membri, in molti casi anche senza un recepimento legislativo nazionale. Ciò che viene rimproverato all’Italia è di essere l’unico Paese in cui ci vogliono due documenti per far circolare un veicolo. Un doppione che può essere agevolmente risolto in tempi brevi dal Governo.

Il provvedimento ha un iter parlamentare abbastanza lungo, da cosa dipende?

Alla Camera dei Deputati la legge è stata approvata in tempi abbastanza brevi e dopo un lavoro preparatorio svolto anche nella precedente legislatura. Quello che non capisco, e che ho più volte segnalato, è perché al Senato il provvedimento proceda lentamente.

In queste pagine: pedoni, ciclisti e giovani sono i protagonisti delle nuove norme del Codice della Strada.



Patenti speciali e mezzi pesanti, si va verso la semplificazione. Cosa cambia con la nuova legge?

Ho già detto che la semplificazione è uno degli obiettivi principali della legge delega. Per quanto riguarda patenti speciali e mezzi pesanti si vuole tentare di legiferare come nel resto d'Europa e contrastare i fenomeni di intestazioni fittizie dei veicoli e l'abusivismo sulle assicurazioni dei veicoli. Anche con norme specifiche.

A proposito delle frodi attuate mediante intestazioni fittizie, ritiene possibile arginare il fenomeno dei veicoli con targhe straniere che omettono il pagamento del pedaggio autostradale e verso i quali non esistono nel Codice strumenti di recupero?

La norma che ho proposto riguarda l'insieme delle infrazioni compiute con la "protezione" della targa estera, dall'accesso alle ZTL cittadine ai pedaggi autostradali. L'obiettivo è estirpare il fenomeno che ormai ha assunto dimensioni notevoli e inaccettabili. Non solo per le evasioni degli obblighi normativi, ma anche perché occorre contrastare le attività criminali.

Crede che queste norme possano rendere le strade italiane più sicure e i guidatori più attenti?

È l'auspicio di tutto il Parlamento e del Paese. Resta il fatto che alle nuove norme occorre affiancare un forte aumento dei controlli, sia con l'ausilio dei mezzi tecnici e tecnologici, sia con l'implementazione del numero dei controlli da parte degli organi di Polizia.

In due in motorino già a 16 anni, un provvedimento che ha scatenato parecchie critiche, a partire dalle associazioni dei consumatori; cosa risponde a chi sostiene che sia un passo indietro in materia di sicurezza stradale?

La norma si è resa necessaria per adeguarsi alla normativa comunitaria. Non nascondo che anch'io nutro qualche perplessità. Certo, i motoveicoli di oggi hanno



prestazioni più elevate rispetto a qualche anno fa. In ogni caso è bene ricordare che la legge consente un'opportunità, ma non è un obbligo e questo è un aspetto che coinvolge i guidatori e i loro genitori.

Sempre in tema di sicurezza, non ritiene che sarebbe utile l'individuazione, da parte dei gestori delle strade e su base statistica, dei punti di maggiore incidenza – peraltro già previsti dal decreto legislativo 35/2011 – sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di cui mancano ancora i decreti attuativi?

La norma è già stata approvata. Il Governo deve emettere i decreti attuativi. Non c'è bisogno di un'altra legge.

Alle nuove norme occorre affiancare un forte aumento dei controlli, sia con l'ausilio dei mezzi tecnici e tecnologici, sia con l'implementazione del numero dei controlli da parte degli organi di Polizia



Il decreto legislativo 264/06 prevede la figura del responsabile sicurezza in galleria; secondo lei potrebbe essere opportuno, sulla falsariga di questa figura, introdurre in ambito autostradale un responsabile della sicurezza di tratta?

A mio avviso ogni misura che viene introdotta per aumentare la sicurezza va salutata positivamente. La delega al Governo consente di individuare quella e altre figure e misure.

Uber, Uber pop e il trasporto di terzi in auto: un tema complesso che ha scaldato le piazze e che ora è nei tribunali. Cambia qualcosa con la nuova legge?

La legge delega, quando sarà approvata dal Senato, assegnerà al Governo la possibilità di intervenire. Ma non è escluso un intervento, anche con norme specifiche, dal momento che il fenomeno ha assunto un'entità considerevole e sta mettendo a dura prova i conducenti "regolari", soprattutto nelle grandi città.

Parallelamente al nuovo Codice va avanti la norma che riconosce l'omicidio stradale, chiesta da anni dai parenti delle vittime, lei cosa ne pensa?

Sono due cose diverse: un conto sono le modifiche al Codice della Strada, un altro è la modifica del Codice di procedura penale. Penso che sia stato un bene evitare commistioni e che il tema venga affrontato dalle Commissioni giustizia di Camera e Senato. È invece all'esame della Camera un provvedimento di modifiche specifiche al Codice della Strada che tra l'altro affronta il tema agendo sulla patente di guida, sull'appesantimento delle sanzioni in caso di recidiva di violazioni gravi del Codice, compiute sotto l'effetto di alcol e di sostanze psicotrope e, ancora, quando si assiste alla fuga delle cosiddette auto "pirata".

OBIETTIVO SICUREZZA

Il ruolo e le azioni di Autostrade per l'Italia

di Paolo Berti



CON 540 GALLERIE E PIÙ DI 5170 PONTI E VIADOTTI, LA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA È TRA LE PIÙ COMPLESSE D'EUROPA.

UNA PANORAMICA DELLE STRATEGIE DEL GRUPPO PER MIGLIORARE SEMPRE DI PIÙ LE INFRASTRUTTURE E GARANTIRE LA SICUREZZA DEI VIAGGIATORI.

fotografie

Archivio Autostrade per l'Italia /

T. Buzzi



La rete di Autostrade per l'Italia, con i suoi 2855 chilometri di estensione, (più della metà della rete autostradale a pedaggio in Italia) unisce 15 regioni, 25 aeroporti, 166 stazioni ferroviarie e 1340 centri urbani, attraversando territori in cui risiede il 77% della popolazione e viene prodotto il 78% del PIL nazionale.

Si tratta di una rete infrastrutturale estremamente complessa, con autostrade costruite in epoche differenti che attraversano un territorio variegato e complicato da un punto di vista orografico come quello italiano, con 540 gallerie (con uno sviluppo complessivo di oltre 300 chilometri) e più di 5170 ponti e viadotti (dei quali più di un terzo di lunghezza maggiore di 10 metri).

Volendo giocare con i numeri, nel 2014 sulla nostra rete ha viaggiato un numero di persone equivalente all'intera popolazione cinese, percorrendo complessivamente un numero di chilometri pari a 295 volte la distanza tra la Terra e il Sole. I veicoli commerciali hanno trasportato nel corso del 2014 sulla rete di Autostrade per l'Italia una quantità di merci con un peso complessivo equivalente a oltre 300 volte la Piramide di Cheope.

I dati sopra riportati rendono sicuramente l'idea di quanto possa essere complessa la sfida che ci si presenta davanti, che è

quella di gestire la nostra rete autostradale con l'obiettivo primario di migliorare continuamente le condizioni di sicurezza per i viaggiatori.

Per raggiungere questo obiettivo abbiamo messo in campo alcune strategie che possono essere sintetizzate in tre macro-categorie:

- **Infrastruttura:** manutenzione, adeguamento e potenziamento;
- **Metodologie:** analisi e prevenzione dell'incidentalità;
- **Comportamenti:** informazione e sensibilizzazione dell'utenza;

Dall'anno della privatizzazione in avanti Autostrade per l'Italia ha investito una grande quantità di risorse nella ricerca di nuove tecnologie, strumenti, standard tecnici e operativi che contribuissero al miglioramento continuo della sicurezza. Oggi le tre macro-categorie di intervento sopra citate possono essere immaginate come gli ingranaggi di un meccanismo che vengono costantemente "lubrificati" per il raggiungimento del comune obiettivo di offrire ai nostri clienti un'infrastruttura sempre più sicura, fluida e moderna.



Infrastruttura: manutenzione, adeguamento e potenziamento

Dal 1999 a oggi sono stati effettuati numerosi interventi sull'infrastruttura:

- potenziamento: costruzione di 413 chilometri con nuove terze, quarte e quinte corsie;
- miglioramento della fluidità del traffico in prossimità delle stazioni di pedaggio: 61 interventi di potenziamento dal 2006;
- incremento dell'asfalto drenante (antipioggia): 16% della rete nel 1999; 84,8% al 31 dicembre 2014, pari a circa il 100% se si escludono i tratti in cui non è opportuno intervenire (esempi: tratti di montagna, gallerie, lavori in corso, ecc.);
- aumento dei coefficienti di aderenza e regolarità delle pavimentazioni;
- installazione delle reti di protezione antiscavalamento su tutti i viadotti con carreggiate separate (circa 300 chilometri);
- sostituzione e ammodernamento di circa 2720 chilometri di barriere sparti-traffico e di circa 4790 chilometri di bordo laterale;
- chiusura di tutti i 1900 varchi aperti sullo spartitraffico con strutture mobili per permetterne l'apertura in situazioni di emergenza;
- rifacimento degli impianti di illuminazione, ventilazione e sicurezza di 407 gallerie della rete. Al 31 dicembre 2014 sono stati completati gli impianti di illuminazione di 362 gallerie su 379 e gli impianti di ventilazione di 52 gallerie su 71; tutti gli altri interventi sono in corso d'opera con un avanzamento del 96%;
- prevenzione degli accessi contromano: installazione di oltre 1000 cartelli dissuasivi con accorgimenti fometrici e dimensionali per evitare gli ingressi contromano in tutti gli accessi all'autostrada (caselli, aree di servizio, parcheggi).

LA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA UNISCE:

77% della popolazione
15 Regioni
78% del Prodotto Interno Lordo
8 città metropolitane
166 stazioni ferroviarie
12 grandi stazioni
1340 centri urbani
25 aeroporti
13 porti commerciali
11 capoluoghi di Regione
12 interporti
65 centri commerciali

Metodologie: analisi e prevenzione dell'incidentalità

A partire dal 2002 Autostrade per l'Italia ha avviato inoltre un programma specifico di miglioramento della sicurezza sulla propria rete, perfezionando i processi già in uso per l'analisi dell'incidentalità con l'introduzione di un modello finalizzato a individuare in anticipo punti potenzialmente critici e attivare mirati interventi di prevenzione.

Tale processo è stato ulteriormente rivisitato nel 2014 secondo una logica di miglioramento continuo (PDCA, Plan-Do-Check-Act), introducendo:

- criteri di analisi ancora più stringenti al fine di intercettare in anticipo potenziali criticità;
- un sistema di verifica mensile sull'efficacia degli interventi che consente di riesaminare in tempi più brevi i punti critici.

Sulla base di tali metodologie, dal 2002 a oggi sono stati realizzate oltre 2000 azioni specifiche (delineamento curva, potenziamento di segnaletica standard, segnaletica ad alto impatto, avvisi speciali, pavimentazioni speciali ad alta aderenza, ecc.).

Nel 2014 sulla nostra rete ha viaggiato un numero di persone equivalente all'intera popolazione cinese, percorrendo complessivamente un numero di chilometri pari a 295 volte la distanza tra la Terra e il Sole

Comportamenti: informazione e sensibilizzazione dell'utenza

Uno dei principali strumenti di prevenzione è senza dubbio la tempestiva e puntuale informazione all'utenza sulle condizioni di viabilità, al fine di favorire la migliore programmazione del viaggio e, in caso di turbative, l'utilizzo di percorsi alternativi per evitare tratte critiche e inoltre di procrastinare la durata del viaggio oltre il necessario.

In tal senso Autostrade per l'Italia nel corso degli anni ha investito con continuità al fine di moltiplicare e potenziare i canali di comunicazione con l'utenza:

- Call Center Viabilità (840.04.21.21), con 180 linee dedicate e una capacità di risposta di circa 60.000 chiamate al giorno;
- 1338 Pannelli a Messaggio Variabile installati lungo la rete in grado di fornire notizie in tempo reale, percorsi alternativi e tempi di percorrenza;
- 2173 Telecamere installate lungo la rete, e oltre 1000 telecamere consultabili sul sito internet www.autostrade.it;
- Comunicazione Radio, con RTL 102.5, Isoradio e Viaradio Digital;
- Comunicazione TV, con MyWay (canali 100 e 501 di Sky, canale 27 Digitale terrestre);
- Nuova App MyWay, scaricabile gratuitamente dagli store di Android e Apple;
- Sito Internet www.autostrade.it.

Sempre in termini di informazione/comunicazione, un'ulteriore iniziativa adottata da Autostrade per l'Italia dal 2006 per migliorare la sicurezza degli utenti in transito, nonché quella del personale a lavoro, ha riguardato il potenziamento della segnaletica di preavviso e delimitazione dei cantieri di lavoro, con l'introduzione di standard integrativi rispetto alle normative vi-

Parlando di sensibilizzazione ed "educazione" dell'utenza, la principale innovazione tecnologica introdotta dall'Azienda è senza dubbio il sistema Safety Tutor per il controllo della velocità media

genti, al fine di migliorare la visibilità delle aree di lavoro in autostrada.

Parlando invece di sensibilizzazione ed "educazione" dell'utenza sui corretti comportamenti di guida, la principale innovazione tecnologica introdotta dall'Azienda è senza dubbio il sistema *Safety Tutor* per il controllo della velocità media. Tale strumento, utilizzato sulla nostra rete alla fine del 2005 e oggi attivo su oltre 2500 chilometri di carreggiate (circa il 40% della rete), ha contribuito a ridurre drasticamente la componente degli incidenti gravi causati dall'alta velocità.

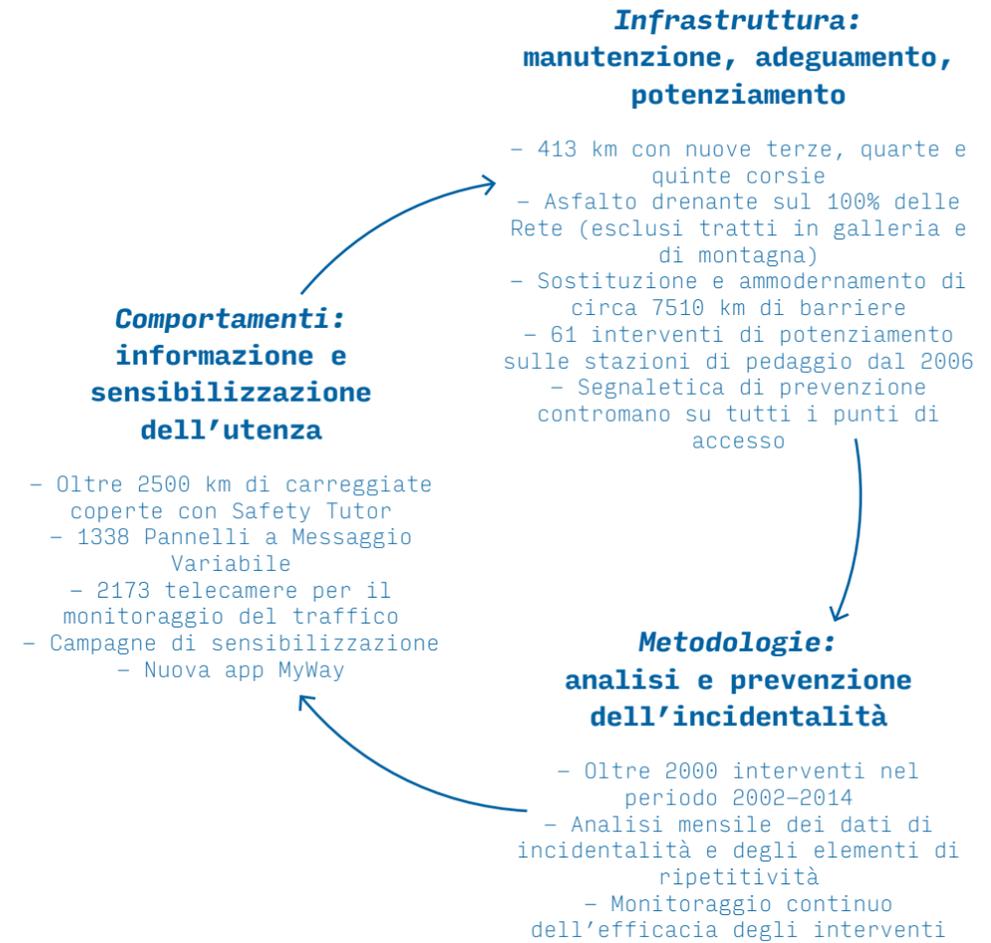
La diffusione del sistema Tutor sulle tratte con i tassi di mortalità e incidentalità mortale superiori alla media della rete di Autostrade per l'Italia ha consentito di colmare, nell'arco di circa due anni, il "gap" rispetto alle tratte con tassi più bassi e di mantenere nel periodo successivo un sostanziale allineamento verso tali valori minimi.

Nel corso degli anni Autostrade per l'Italia ha investito inoltre in numerose campagne di sensibilizzazione per richiamare i corretti comportamenti di guida. Le ultime sono state:

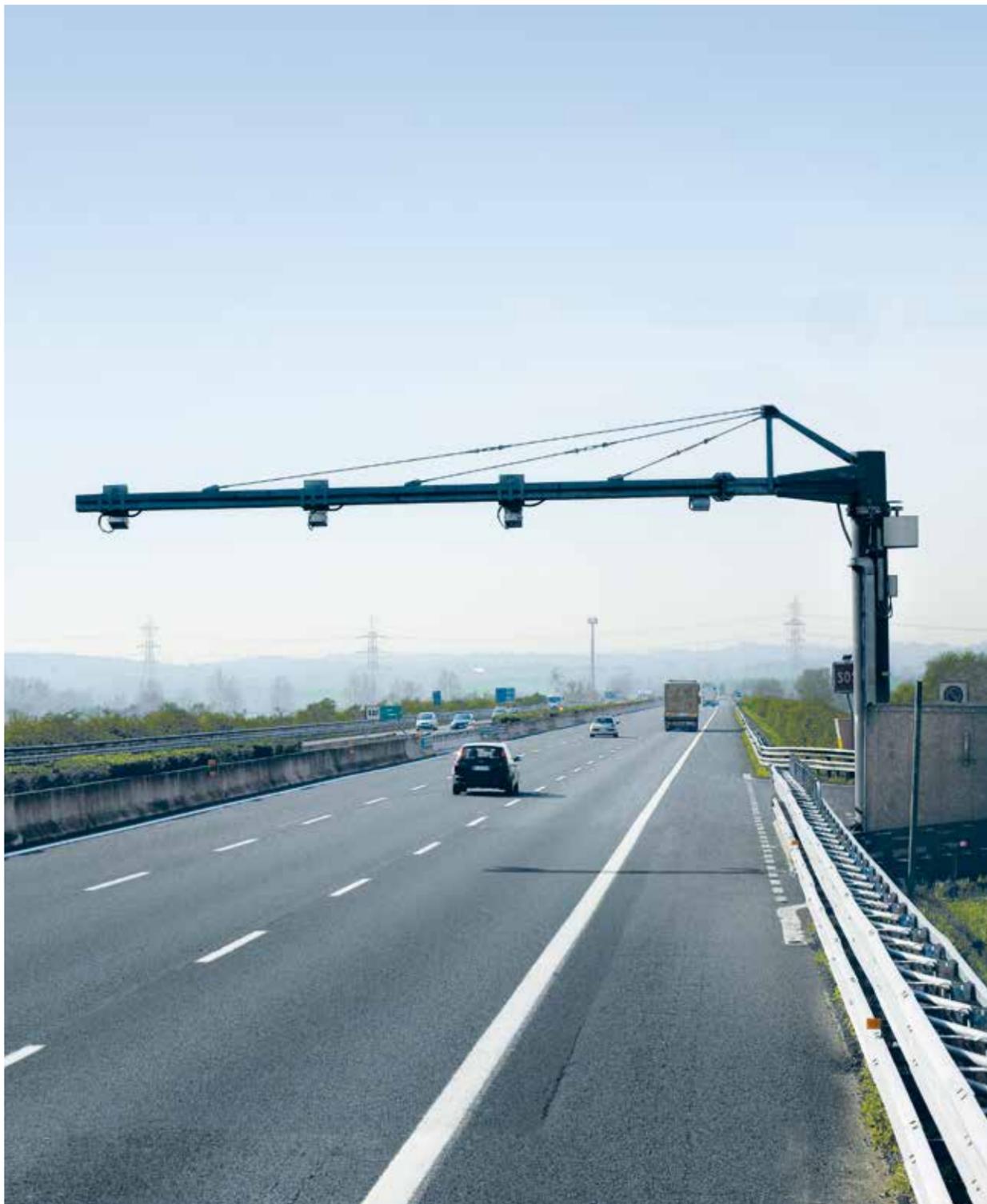
- "I 12 mesi della sicurezza stradale": finalizzata a informare i clienti sulle principali cause di incidentalità e mortalità, a sfatare i luoghi comuni e a suggerire i corretti comportamenti di guida;
- "Concorso PMV": concorso a premi per informare ed educare i clienti sulla sicurezza stradale attraverso i Pannelli a Messaggio Variabile (PMV);
- "Sei un campione della sicurezza": quiz online con premi a estrazione indetto nel 2013 per promuovere i comportamenti di guida corretti.

L'impegno continuo profuso da Autostrade per l'Italia per il miglioramento della sicurezza ha prodotto risultati di grande rilievo.

STRATEGIE ASPI PER IL MIGLIORAMENTO CONTINUO DELLA SICUREZZA



Autostrade per l'Italia ha investito molte risorse nella ricerca di nuove tecnologie, strumenti, standard tecnici e operativi per il miglioramento continuo della sicurezza



Sopra: il Tutor di Autostrade per l'Italia.
Nelle pagine precedenti: gli schermi della
Sala CNEV.

Nel periodo successivo alla privatizzazione della Società (dal 1999 a oggi) il tasso di mortalità (numero di deceduti ogni 100 milioni di chilometri percorsi) sulla nostra rete si è ridotto infatti del 72%, raggiungendo già nel 2008 gli obiettivi fissati dal terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale 2001-2010.

In termini di persone decedute, la riduzione del tasso di mortalità dal 1999 equivale a oltre 300 vite salvate ogni anno.

Prendendo invece in esame il tasso di incidentalità globale (numero di incidenti complessivi – con e senza conseguenze alle persone – ogni 100 milioni di chilometri percorsi), nello stesso periodo si è registrata una riduzione del 50%, ma emerge in modo chiaro una netta discontinuità di trend a partire dal 2002, anno in cui è stata introdotta la metodologia di analisi e prevenzione dell'incidentalità descritta in precedenza.

Un altro risultato che vale sicuramente la pena citare è quello relativo al Total Delay (TD), indicatore introdotto a partire dal 2006 per misurare la fluidità del traffico, fattore che incide in modo determinante anche sulla sicurezza stradale. Tale indicatore, che esprime la fluidità in termini di “tempo perso” (ore) in autostrada dagli utenti in transito rispetto a una velocità caratteristica di riferimento, si è ridotto quasi del 60% dal 2006 al 2014. Le azioni e i risultati descritti mostrano che gli investimenti sostenuti da Autostrade per l'Italia per il miglioramento della sicurezza stradale hanno dato degli ottimi risultati. È però altrettanto vero che per dare nuova spinta e nuovo vigore al miglioramento è necessario che tutto il Sistema Paese continui a investire nella sicurezza, favorendo l'introduzione e lo sviluppo di nuove tecnologie e strumenti volti a

diffondere la cultura della sicurezza a tutti gli utenti, da quelli occasionali ai conducenti professionali.

Siamo consapevoli dell'importanza del nostro ruolo sociale e della complessità della sfida che affrontiamo ogni giorno, ma riusciremo a fare un nuovo salto di qualità per la sicurezza stradale solo rendendo tutti gli utenti pienamente coscienti del rischio che corrono e favorendo una condotta di guida prudente e rispettosa delle regole del Codice della Strada.

Le azioni e i risultati descritti mostrano che gli investimenti sostenuti per il miglioramento della sicurezza stradale hanno dato ottimi risultati. È però altrettanto vero che è necessario che tutto il Sistema Paese continui a investire nella sicurezza

TECNOLOGIE PER UN'EUROPA SICURA

intervista a
HERMAN DE CROO

di **Paolo Piacenza**

L'OBIETTIVO DELLA SICUREZZA STRADALE È CONDIVISO DA TUTTI I PAESI EUROPEI, MA NON SEMPRE LE RISORSE ECONOMICHE CHE VI SONO DESTINATE SONO ALL'ALTEZZA DELLE NECESSITÀ. HERMAN DE CROO, PRESIDENTE DELL'EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL, FA IL PUNTO DELLA SITUAZIONE SULLE STRADE DELL'UE E INVITA A GUARDARE ANCHE ALLE NUOVE TECNOLOGIE.

fotografie

**P. Durand / Tetra Images /
Room the Agency / B. Mays / J. Hicks**



H

Herman De Croo conosce molto bene il mondo dei trasporti. E anche quello della politica, dell'Europa e degli Stati nazionali. Belga, parlamentare e ministro di Stato, ex Presidente della Camera dei Rappresentanti, più volte ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni, per anni ha affrontato i problemi del traffico e della sicurezza stradale da un punto di vista di osservazione privilegiato: Bruxelles, casa delle istituzioni europee e naturale crocevia delle vie di comunicazione di un intero continente. Ora, da presidente del Consiglio direttivo dell'European Transport Safety Council (ETSC), coordina analisi e interventi per sostenere la battaglia della sicurezza dei trasporti. E quindi, innanzitutto, delle strade.

Le strade, infatti, restano il problema numero uno in termini di sicurezza, con 25.845 morti e 203.550 feriti gravi nell'Europa a 28 Paesi nell'anno 2014. Solo lo 0,6% in meno di morti rispetto al 2013, mentre il numero di feriti è addirittura tornato a crescere (del 3%), spingendo il Parlamento europeo a ribadire la richiesta alla Commissione UE di fissare un obiettivo di riduzione impegnativo per tutti i Paesi.

Dietro questa tendenza, un miglioramento che si affievolisce e vira al peggio, ci sono sicuramente cause diverse.

Le strade restano il problema numero uno in termini di sicurezza, con 25.845 morti e 203.550 feriti gravi nell'Europa a 28 Paesi nell'anno 2014

Ma per Herman De Croo e l'ETSC il motivo principale è piuttosto evidente: la scelta di molti Paesi membri di distrarre risorse dalle politiche per la sicurezza stradale.

Secondo il IX Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report elaborato proprio dall'ETSC, nel 2014 si è verificata la minore riduzione delle morti da incidente sulle strade europee dal 2011. Ora l'obiettivo dell'Unione europea di dimezzare entro il 2020 la cifra del 2011 appare a rischio. Perché questa inversione di tendenza?

Le cifre del 2014 sono un campanello d'allarme. Sebbene non ci sia un singolo fattore che spieghi questi scarsi risultati, non c'è dubbio che parte della situazione sia una conseguenza della scelta di togliere la sicurezza stradale dalla lista di priorità di alcuni Paesi. I



L'European Transport Safety Council vorrebbe introdurre nelle auto sistemi di avviso del mancato utilizzo delle cinture per tutti i posti passeggero. Questa semplice misura potrebbe prevenire 900 morti all'anno

budget per fare applicare le leggi sono stati ridotti, alcuni obiettivi sono stati lasciati cadere e ora assistiamo agli effetti di queste decisioni. Potrebbe anche aver giocato un ruolo la migliore situazione economica di alcuni Paesi, dal momento che una crescita dell'attività economica spesso conduce a una crescita del traffico. Ma queste sono sfide che gli Stati devono affrontare.

Quali sono i Paesi europei al vertice per la sicurezza delle strade?

Svezia e Regno Unito sono in testa nel campionato di sicurezza stradale dell'Unione europea, con meno di 30 morti per milione di abitante, rispetto a una media continentale di 51. Però dal 2010 questo progresso nella riduzione delle morti nel Regno Unito si è ridotto drammaticamente, mentre in Svezia c'è stata un'inversione al rialzo. Sono risultati che preoccupano e richiedono attenzione immediata.

E quali sono i Paesi che hanno conseguito i miglioramenti più significativi in questo campo?

Dall'introduzione del secondo obiettivo dell'Unione – dimezzare il numero di incidenti mortali nel 2020 rispetto alle cifre del 2010 – i Paesi che hanno ridotto più rapidamente il numero dei morti sono Grecia, Portogallo e Spagna. La performance della Spagna è strettamente legata a un insieme di misure onnicomprensive, tra cui l'introduzione di un sistema di penalizzazione a punti, l'adozione di un'estesa rete di videocamere e l'introduzione di sanzioni più rigorose per le infrazioni stradali. Il Portogallo ha introdotto un limite inferiore del tasso alcolemico per i guidatori professionali e per quelli alle prime armi e ha lanciato diverse campagne per la sicurezza stradale. La riduzione delle morti per incidente in Grecia è collegato al calo economico che ha colpito i volumi di traffico, ma si è anche osservato che il comportamento degli utenti sta migliorando, il numero di conducenti che superano il limite di velocità è diminuito e le percentuali di chi usa la cintura di sicurezza e il casco sono cresciute in seguito a campagne di sensibilizzazione e a una migliore applicazione delle norme.

L'alcol e l'alta velocità sono le cause più comuni degli incidenti stradali nell'Unione europea? Come si può ridurre il loro impatto?

La guida in stato di ebbrezza e ad alta velocità sono assai diffuse. L'alta velocità è causa primaria di circa un terzo delle collisioni fatali, mentre l'alcol è alla base di circa un quarto di tutte le morti da incidente stradale.

Sono problemi che possono essere affrontati con un'applicazione delle norme più efficace e con una migliore definizione degli obiettivi. Ma anche la tecnologia può giocare un ruolo importante. La guida in stato di ebbrezza può essere combattuta installando degli *alcohol interlock* su tutti i veicoli commerciali e imponen-

do ai conducenti condannati per guida in stato di ebbrezza di installarli nell'ambito dei programmi di riabilitazione. Si tratta di dispositivi che, connessi al sistema di accensione, impongono al conducente di effettuare un test del fiato prima di guidare il veicolo: se risulta superare i limiti di legge per il tasso alcolemico, il motore non si accende. Questi sistemi hanno dato prova di essere una misura efficace: in Finlandia, per esempio, dopo l'introduzione degli *alcohol interlock* il tasso di recidiva nella guida in stato di ebbrezza è calato dal 60 al 30%.

L'*Intelligent Speed Assistance* (ISA) è invece una tecnologia molto promettente nel contribuire a ridurre la velocità: il sistema utilizza un database di limiti di velocità insieme alla tecnologia GPS per avvisare il conducente del limite di velocità su quel tratto, aiutandolo a rispettarlo. L'ETSC chiede che una forma di dispositivo di disabilitazione come questo sia installata su tutti i nuovi veicoli: una tale iniziativa potrebbe ridurre le morti del 20%.

In queste pagine: viste di città europee e cartelli stradali internazionali



Quali altre tecnologie possono essere messe in campo per ridurre i rischi stradali?

Ci sono altre due aree in cui le tecnologie possono aiutarci e che vorrei evidenziare. Nonostante le norme sulle cinture di sicurezza in Europa, un numero significativo di persone continua a non allacciarle. Nei Paesi che ne monitorano l'utilizzo, l'uso di cinture è stimato all'88% per i posti anteriori e al 74% per quelli posteriori. L'ETSC vorrebbe introdurre sistemi di avviso del mancato utilizzo delle cinture per tutti i posti passeggero. Questa semplice misura potrebbe prevenire 900 morti all'anno. Un'altra tecnologia molto promettente è l'*Autonomous Emergency Braking* (AEB – dispositivi di frenata automatizzata, ndr). Molte collisioni si verificano perché il conducente non riesce a frenare o frena troppo tardi: i sistemi AEB possono aiutare a evitare scontri o a ridurre la gravità avvertendo il guidatore e agevolando la sua azione sui freni o, addirittura, frenando indipendentemente dal conducente quando viene individuato un ostacolo.



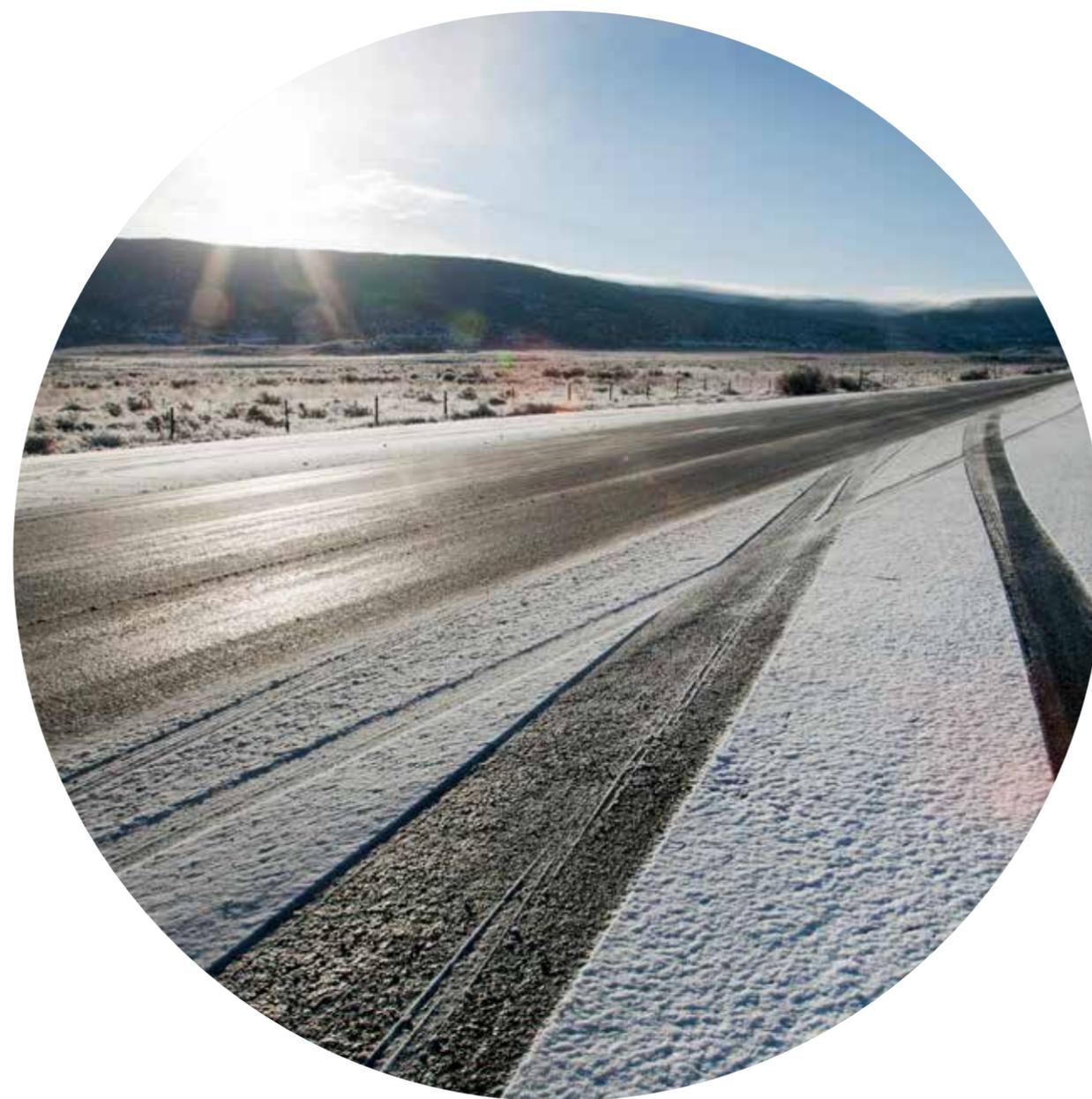
Anche la tecnologia può giocare un ruolo importante: gli *alcohol interlock* sono dispositivi che, connessi al sistema di accensione del veicolo, impongono al conducente di effettuare un test del fiato prima di guidare

CODACONS: CAMPAGNE E INIZIATIVE PER UNA GUIDA CORRETTA

intervista a
CARLO RIENZI

di **Chiara Ferrero**

SENTIRCI TROPPO A NOSTRO AGIO SULL'AUTOMOBILE PUÒ RIVELARSI PERICOLOSO: CREDIAMO DI ESSERE NEL SALOTTO DI CASA, MANDIAMO MESSAGGI, TELEFONIAMO, MAGARI BUTTIAMO PERSINO UN OCCHIO ALLO SCHERMO DEL TELEVISORE INSTALLATO SUL CRUSCOTTO. DIMENTICHIAMO CHE SIAMO SEDUTI SU UN PROIETTILE LANCIATO A 130 KM ORARI, COI SUOI TEMPI E SPAZI DI FRENATA. SENSIBILIZZARE I CONDUCENTI NON È FACILE: CODACONS È IMPEGNATO DA ANNI IN QUESTA BATTAGLIA, PORTATA AVANTI ANCHE INSIEME AD AUTOSTRADE PER L'ITALIA. NE PARLIAMO CON IL PRESIDENTE CARLO RIENZI.



fotografie

S. Warren / H. Armstrong Roberts / M. Carrico /
M. Puddy / L. Calverley



Grazie alla Consulta per la Sicurezza, iniziativa di Autostrade per l'Italia in collaborazione con le associazioni dei consumatori, si lavora per migliorare i servizi autostradali e il livello di sicurezza dell'infrastruttura

C

Codacons, la più importante associazione di consumatori, è in prima fila anche nella promozione della sicurezza stradale. Agorà ha voluto discuterne con il suo Presidente e fondatore Carlo Rienzi, avvocato impegnato nella difesa e sensibilizzazione dei consumatori.

Quali sono le iniziative in cui vi siete impegnati e quali quelle in corso?

La sicurezza stradale per noi è fondamentale. Abbiamo numerose battaglie in corso su questo fronte e ci interessa molto la prevenzione. Innanzitutto, ci battiamo per avere il Tutor su tutte le strade, sulle tratte autostradali e non. Questa è la cosa principale da fare. Poi c'è la battaglia, che stiamo vincendo, con la campagna "Fumo al volante, pericolo costante". Fumare al volante non solo può causare un grave danno a chi sta in auto, ma costituisce anche un problema di sicurezza: accendere e spegnere la sigaretta distrae dalla guida e determina un calo del 20% delle capacità di reazione: per alcuni secondi non si ha la percezione della strada. Altro versante su cui siamo impegnati è quello del controllo dell'efficienza delle tratte autostradali. Abbiamo scoperto che in alcune tratte c'era un aumento dell'incidentalità e nessuno si spiegava il motivo. Poi si è capito che in quel tratto cadeva la linea del cellulare e quindi gli automobilisti cercavano di riattivare il collegamento telefonico, distraendosi dalla guida e causando gli

L'iniziativa #dattiunaregolata è rivolta a tutti, perché purtroppo tutti sono a rischio: giovani e anziani, uomini e donne. Dopo aver denunciato più volte la pericolosità delle cattive abitudini alla guida, con Autostrade per l'Italia abbiamo realizzato un'apposita campagna di sensibilizzazione

incidenti. È un'attività che stiamo gestendo molto bene con Autostrade per l'Italia, ma che andrebbe estesa anche agli altri gruppi. Infine, una battaglia importantissima è quella di sensibilizzazione contro l'uso di cellulari al volante: purtroppo i controlli non bastano e il fenomeno è davvero preoccupante.

In particolare, in che cosa consiste la campagna promossa da Codacons tv, in collaborazione con Autostrade per l'Italia, #dattiunaregolata? Ci spiega a chi è rivolta e qual è il messaggio ai guidatori italiani?

L'iniziativa #dattiunaregolata è rivolta a tutti, perché purtroppo tutti sono a rischio, giovani e anziani, uomini e donne. Dopo aver denunciato più volte la pericolosità delle cattive abitudini alla guida, con Autostrade per l'Italia abbiamo realizzato un'apposita campagna di sensibilizzazione diffusa attraverso il canale YouTube dell'associazione e da spot trasmessi negli autogrill. Sono spot di grande impatto, chi li guarda vede ciò che può accadere quando ci si distrae alla guida. Il messaggio è importantissimo, l'obiettivo è incitare l'automobilista a non considerare la propria vettura come uno strumento di divertimento o di corse al pari di quelle di Formula Uno che vede in tv, ma come un mezzo necessario per il trasporto, da usare sempre con cautela. Le auto possono essere come pistole: andare a 130 km all'ora in certi contesti è pericolosissimo, si può anche ammazzare qualcuno. Basti pensare al tempo e allo spazio necessari per frenare. Non dimentichiamo che bastano tre secondi di distrazione per finire fuori strada.

Sono in programma altre iniziative di Codacons per sensibilizzare automobilisti e motociclisti italiani?

Certo, continueremo su questa strada e su tutte le strade della sicurezza. Ripeto: a noi interessa prevenire. È importantissimo quindi non solo parlare con automobilisti e motociclisti per sensibilizzarli su questo tema, ma anche prevenire incidenti con strumenti come il Tutor e la verifica della sicurezza delle tratte autostradali.

Quanto sono importanti la prevenzione e l'educazione stradale rivolta ai giovani? Cosa si può fare di più?

La prevenzione è fondamentale, eppure a livello di istituzioni praticamente non si fa nulla. Questo è di una gravità assoluta. Non si fa educazione stradale a scuola, eppure noi abbiamo chiesto da tempo di inserirla tra le materie obbligatorie. Così, a volte il privato si sostituisce al pubblico: è molto importante, per esempio, l'iniziativa di Autostrade per l'Italia, che si sta impegnando sul fronte della prevenzione e ha istituito, in collaborazione con le associazioni dei consumatori, la Consulta per la Sicurezza. L'obiettivo è individuare azioni che migliorino i servizi autostradali e il livello di sicurezza dell'infrastruttura. Sono sotto verifica tutte le tratte e stiamo lavorando insieme su vari fronti, tra cui quello di trovare un modo per impedire l'ingresso contromano nelle uscite e nelle entrate. C'è un lavoro costante della Consulta, un confronto continuo che consideriamo molto utile.

In queste pagine: la strada e le sue complessità, dal traffico alle intemperie.

Quali sono i risultati raggiunti grazie alle campagne di sensibilizzazione?

Difficile dire quanto i risultati derivino dalle campagne e quanto dalle misure adottate anche dai gestori delle tratte autostradali e delle strade; sicuramente un po' e un po'. Riteniamo importantissima la drastica riduzione degli incidenti e dei morti sulle strade grazie all'introduzione del Tutor.

Se negli anni passati era l'eccesso di velocità la causa principale di incidenti, seguita dall'alcol, oggi è l'uso della tecnologia (telefonini e smartphone) in cima alla classifica. Cosa si può fare per "convincere" gli automobilisti a evitare distrazioni al volante?

La velocità è sempre la cosa più pericolosa, ma la distrazione sta prendendo la leadership, e gli strumenti elettronici la attirano. Siamo diventati dipendenti dal cellulare, ma spesso non si ha la

percezione della pericolosità e delle conseguenze fatali che certi comportamenti alla guida possono provocare. Al volante si fa di tutto, basti pensare che alcune auto hanno addirittura la televisione. I numeri parlano chiaro: il 20,1% degli scontri tra auto sulle strade italiane è dovuto proprio alla distrazione causata da telefonini e smartphone. E anche chi utilizza l'auricolare, spesso compone messaggi e digita i numeri per le chiamate, con un occhio al telefono e uno alla strada. Da non dimenticare che per inviare un sms o un messaggio WhatsApp bisogna prendere il cellulare, sbloccarlo, accendere l'applicazione e comporre il testo. Per non parlare dei selfie alla guida, l'ultima moda soprattutto tra i giovani. Sembrano pochi istanti, ma possono essere fatali e bisogna reprimere questi comportamenti. Bisognerebbe, infatti, riuscire a fare controlli anche a distanza, fotografare non soltanto le targhe di chi va veloce, ma anche chi usa il telefono mentre è alla guida, e naturalmente multarlo.

Quali sono, secondo Codacons, le novità positive e quali gli aspetti negativi del nuovo Codice della Strada in merito alla sicurezza?

Aspetti positivi purtroppo non ne vediamo. Un aspetto negativo invece è che manca ancora il reato di omicidio stradale. Sarebbe assolutamente necessario introdurlo nel nostro ordinamento, è una battaglia che ci sta molto a cuore. Che sia all'interno del Codice della Strada o meno, quello che serve è punire severamente chi commette omicidi a bordo della propria auto. Sono ancora troppo numerose le vittime di incidenti provocati da persone che guidano senza essere in condizioni o che assumono comportamenti pericolosi al volante. Serve un deterrente forte per chi si mette alla guida ubriaco o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.



La velocità è sempre la cosa più pericolosa, ma la distrazione sta prendendo la leadership, e gli strumenti elettronici la attirano. Siamo diventati dipendenti dal cellulare e non abbiamo la percezione della pericolosità e delle conseguenze fatali di certi comportamenti

La vostra associazione, in particolare, ha denunciato la carenza di controlli su motorini e minicar. Quali i suggerimenti per tutelare la sicurezza dei più giovani?

Si tratta di un altro aspetto molto importante per la sicurezza dei più giovani. Spesso le minicar vengono modificate per poter superare la velocità massima consentita di 45 chilometri orari e mancano totalmente i controlli. A nostro avviso le responsabilità sono soprattutto delle Polizie municipali, che non fermano queste macchinette e non le sequestrano, e anche delle officine in cui avvengono le modifiche. Abbiamo fatto denunce a tappeto in tutta Italia, effettuato test telefonici nascosti in cui chiedevamo alle officine modifiche per poter andare più veloci: tutte ci hanno risposto in modo affermativo. Bisognerebbe arrestare chi si presta a farlo, perché le conseguenze sui giovani possono essere gravissime.



LE OLIMPIADI DELLA SICUREZZA STRADALE

di **Giordano Biserni**

L'ITALIA NELLA "GARA" DELLA SICUREZZA STRADALE È MESSA A DURA PROVA DAGLI ALTRI PAESI EUROPEI, CON I QUALI SPESSO NON RIESCE A COMPETERE. LA VERITÀ È CHE, NONOSTANTE QUALCHE BUON RISULTATO IN ALCUNI SETTORI, SIAMO NEGLIGENTI IN MOLTI CAMPI ED È ANCORA MOLTA LA STRADA DA FARE PER DIVENTARE UNA NAZIONE SICURA. UNA PANORAMICA SUI SUCCESSI OTTENUTI E SU CIÒ CHE ANCORA CI PENALIZZA.

fotografie

**H.J. Rech / M. Reinhard / P. Giardino /
P. Bohler / J. Loic**



S

Se ci fosse un'olimpiade europea della sicurezza stradale, il nostro Paese avrebbe un medagliere da metà classifica, anche se negli ultimi anni abbiamo certamente ottenuto qualche buon risultato, in particolare in alcune specialità.

Innanzitutto, in questo ipotetico medagliere dell'UE occupiamo il 13° posto su 28 Stati, ma, se confrontiamo i nostri risultati con i Paesi a pari evoluzione motoristica, ecco che la classifica si fa molto deludente.

I dati. Con 3385 vittime della strada (dati Istat 2013) abbiamo ottenuto un discreto risultato, con un calo, rispetto al 2012, del 3,7% degli incidenti, del 9,8% dei morti e del 3,7% dei feriti. Ma i dati positivi si fermano qui. Infatti, la cifra tragica di 3385 vittime è la più alta in assoluto in Europa! Ci seguono la Polonia con 3357, la Germania con



3340 e a maggior distanza la Francia con 3250.

Se andiamo poi a verificare il numero dei decessi in rapporto agli abitanti, sbattiamo subito il cofano contro la media europea, che è di 51,4 morti ogni milione di abitanti, mentre quella italiana è ancora ferma a 56,2. Gli altri Paesi a pari tradizione ed evoluzione motoristica fanno molto, molto meglio di noi: la Francia si ferma a 49,6 morti per milione di abitanti, la Germania a 41,4, la Spagna a 36. Ancora meglio Regno Unito e Svezia, Paesi con record per noi irraggiungibili con rispettivamente 28 e 27,2 morti per milione di abitanti.

Ma a cosa è dovuta questa differenza? A una migliore educazione, a strutture stradali più protettive, a una segnaletica più adeguata, ma soprattutto a controlli severi e costanti con sanzioni e pene certe e puntuali.

Vediamo quali sono le "discipline" dove l'Italia ha fatto bene e addirittura meglio degli altri. Sicuramente nel sistema autostradale, dove grazie anche al Tutor

Con 3385 vittime della strada (dati Istat 2013) abbiamo ottenuto un discreto risultato, con un calo, rispetto al 2012, del 3,7% degli incidenti, del 9,8% dei morti e del 3,7% dei feriti

abbiamo più che dimezzato il numero delle vittime in meno di 10 anni. Ricordiamo che nel non lontanissimo 2004 AT (Avanti Tutor) sulle autostrade si contarono 648 morti con un indice di mortalità di 4,6; mentre nel 2013 DT (Dopo Tutor) furono 321 con un indice di mortalità di 3,4: un risultato da medaglia d'oro.

Altra medaglia d'oro l'abbiamo conquistata nel contrasto alle stragi del sabato sera. Si consideri che nelle due tragiche notti del fine settimana solo nel 2000 si contavano ancora 917 morti, nel 2013 ci siamo fermati a 344 (164 il venerdì e 180 il sabato notte), con un calo di 573 vittime: un 62% in meno da primo posto sul podio. Questo grazie all'impegno mirato della Polizia Stradale, a norme più severe e alla decuplicazione dei controlli con l'etilometro il cui numero, con il supporto di Carabinieri e Polizie Locali, negli ultimi anni è lievitato e di molto, passando da circa 200.000 controlli nel 2007 a quasi due milioni nel 2013. Ma il medagliere italiano non annovera altri ori. C'è un calo delle vittime fra i conducenti e i passeggeri, ma questo anche grazie al miglioramento dei sistemi di difesa e protezione dei veicoli.

Buona, ma non esaltante la diminuzione delle vittime fra motociclisti e ciclomotoristi, ma siamo ancora a 849 vittime, con un indice di mortalità per motocicli ancora più elevato e che raggiunge l'1,68.

Molto negativi i dati dei ciclisti, con ancora 259 vittime nel 2013, una cifra che corrisponde quasi a due gruppi di ciclisti del Giro d'Italia. Senza contare i pedoni, con i quali siamo lontanissimi dal podio, per non dire in fondo alla classifica.

Alcuni dati. In 10 anni in Italia, dal 2004-2013, si sono contati fra i soli pedoni 6429 decessi e 204.288 feriti, cioè mediamente 54 morti e 1702 feriti in



Ricordiamo che nel 2004 (Avanti Tutor) sulle autostrade si contarono 648 morti, mentre nel 2013 (Dopo Tutor) furono 321: risultati da medaglia d'oro

ognuno dei 12 mesi, e 12 pedoni morti e 393 feriti in ognuna delle 520 settimane del decennio.

Circa il 30% dei pedoni è stato travolto sulle strisce o comunque sugli attraversamenti pedonali protetti. Per farci un'idea esatta della portata del fenomeno, il totale delle vittime fra i pedoni in questi 10 anni corrisponde a 200 volte il totale delle vittime della Costa Concordia: 20 ogni anno.

Per capire quanto siamo lontani da medaglie basta ricordare la forbice ancora troppo ampia nella diminuzione dei morti sulle strade: 5625 nel 2004 e 3385 nel 2013, con una riduzione del 40%. Un dato nettamente migliore rispetto al calo delle vittime tra i soli pedoni: 710 nel 2004 e 549 nel 2013, ovvero il 22,7%. Per poter risalire nel medagliere delle olimpiadi della sicurezza stradale serve un progetto complessivo e corale che

Buona ma non esaltante la diminuzione delle vittime fra i motociclisti e ciclomotoristi, ma molto negativi i dati dei ciclisti e dei pedoni, dove siamo lontanissimi dal podio

parta da norme rivisitate e migliorate e da un confronto sistematico e coordinato degli organi di controllo stradale – più efficiente e costante anche per il settore del trasporto merci –, oltre a campagne educative e comunicative veramente efficaci e anche dure (come quelle dei Paesi che sono i primi della classe: Regno Unito, Spagna), un contrasto continuo all'abuso di alcol e droga alla guida, e alla nuova sbornia del terzo millennio: l'uso disinvolto del cellulare e la mania di inviare messaggi mentre si guida. Un contributo di certezza arriverebbe certamente anche con l'approvazione della proposta dell'omicidio stradale. A tale proposito, se ci fosse l'olimpiade dei pirati della strada non ci batterebbe nessuno! Chi potrebbe vantare 119 morti e 1224 feriti come noi nel 2014? Un risultato da primo posto nel podio della violenza stradale.



INFOGRAFICA

LA STRADA SICURA

Infografica - Undesign

Fonte - Autostrade per l'Italia

1999-2014
SULLA RETE
AUTOSTRADALE PER L'ITALIA

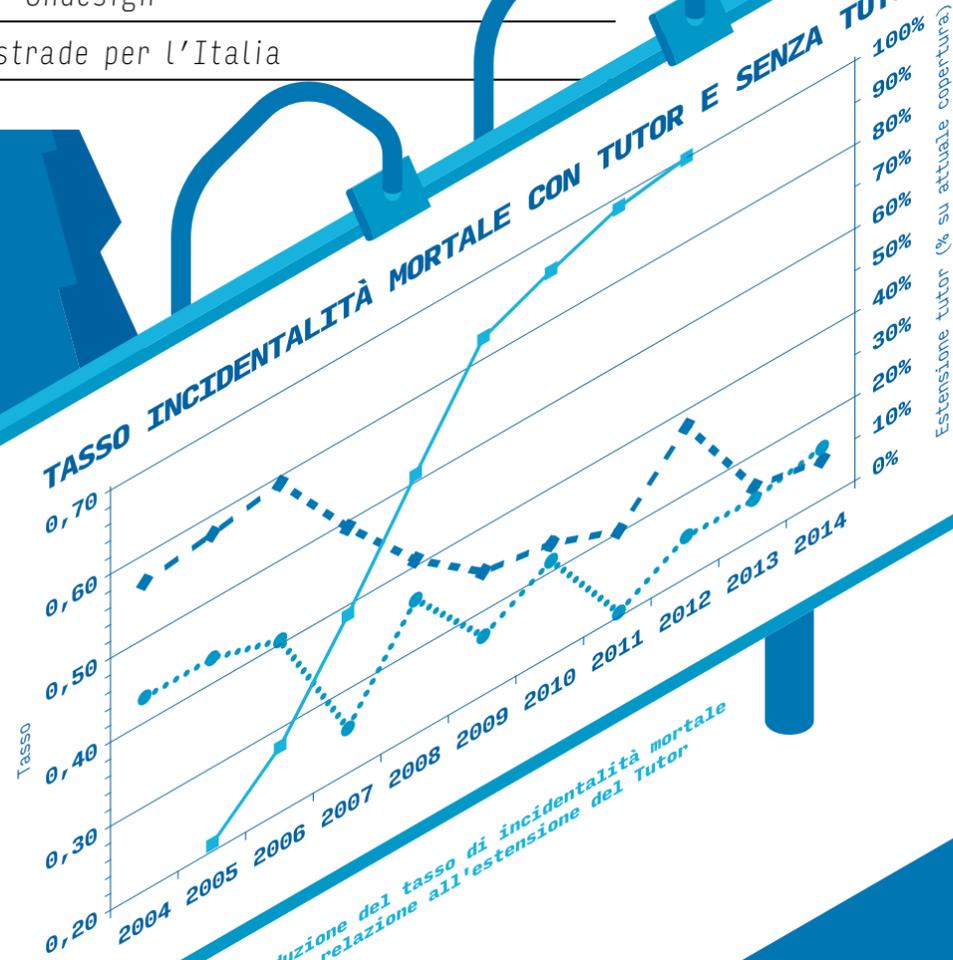
72%
LA RIDUZIONE DEL
TASSO DI MORTALITÀ

50%
LA RIDUZIONE DEL
TASSO DI INCIDENTALITÀ



300
VITE SALVATE
OGNI ANNO

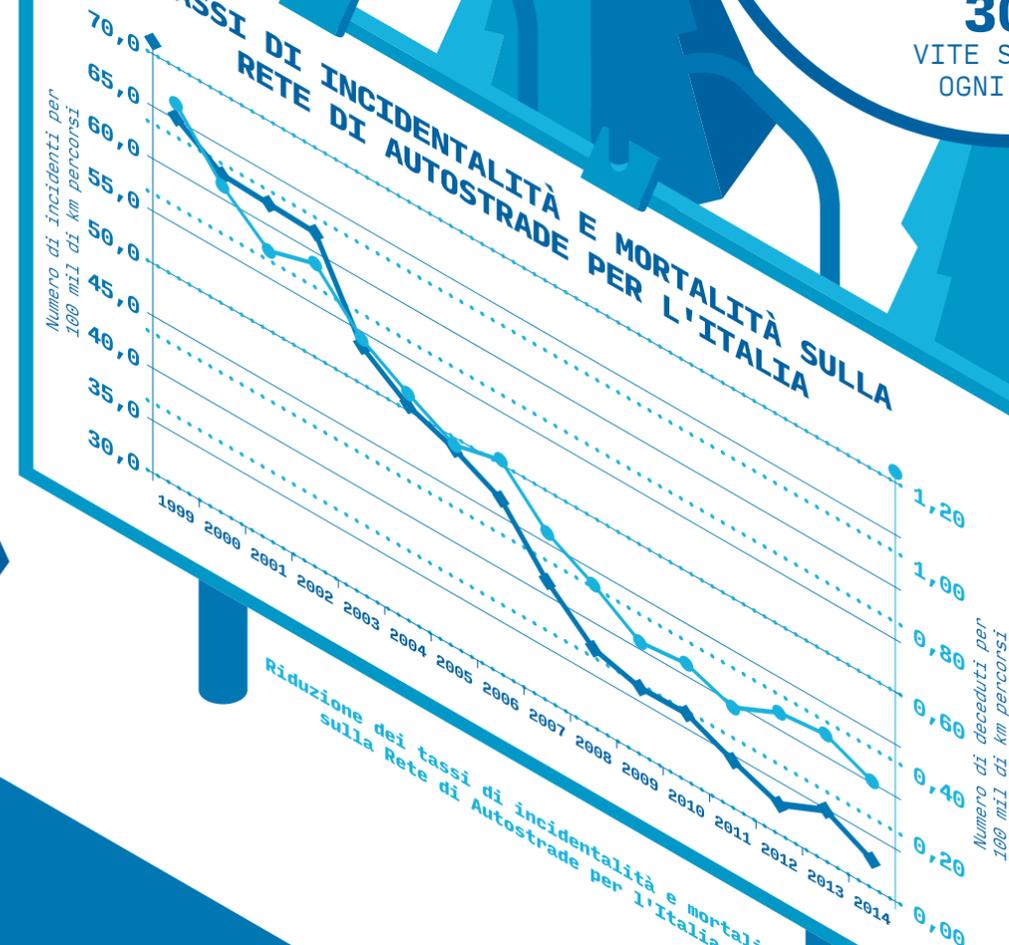
TASSO INCIDENTALITÀ MORTALE CON TUTOR E SENZA TUTOR



Riduzione del tasso di incidentalità mortale in relazione all'estensione del Tutor

- ◆--- TUTOR
-●..... NON TUTOR
- % REALIZZAZIONE PROGRAMMA TUTOR

TASSI DI INCIDENTALITÀ E MORTALITÀ SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA



Riduzione dei tassi di incidentalità e mortalità sulla Rete di Autostrade per l'Italia

- ◆— TASSO DI INCIDENTALITÀ
- TASSO DI MORTALITÀ



GENTE DI AUTOSTRADDE

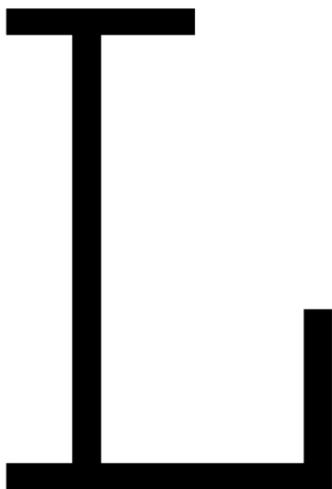
VIABILITÀ E TECNOLOGIA: L'ANIMA DELLE AUTOSTRADDE

di Antonio Savarese

Fotografie - Tommaso Buzzi

COME TUTTE LE INFRASTRUTTURE LE AUTOSTRADDE RICHIEDONO UNA TEMPESTIVA GESTIONE DELLE EMERGENZE, MANUTENZIONE COSTANTE E UN CONTINUO LAVORO DI ADEGUAMENTO ED EVOLUZIONE AI NUOVI STANDARD TECNOLOGICI E NORMATIVI.

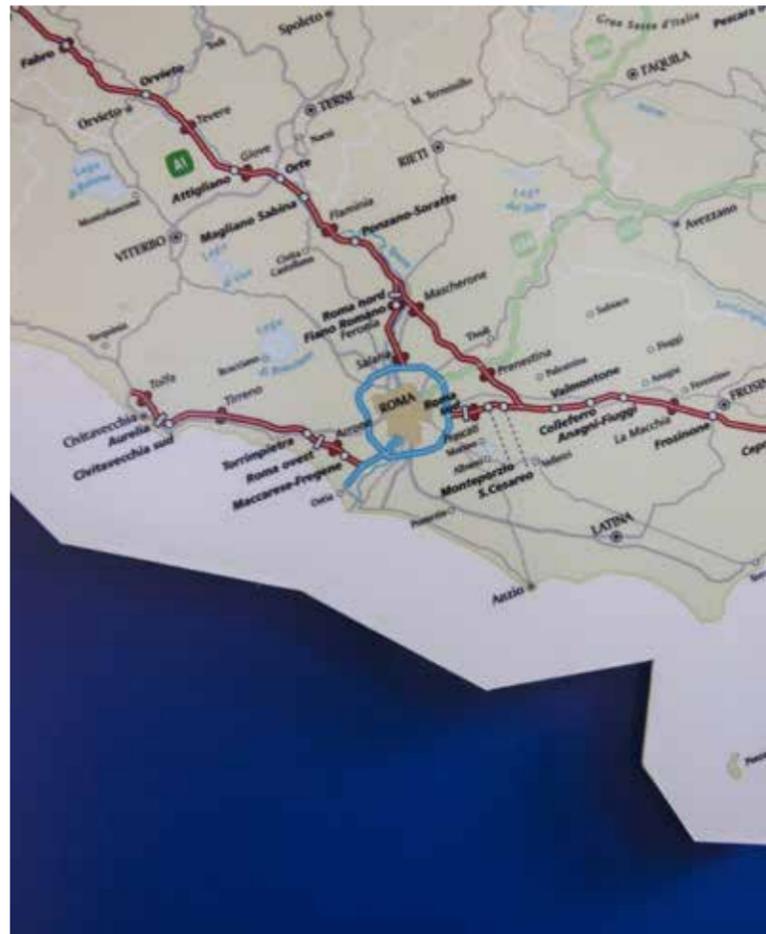
VI PRESENTIAMO GLI UOMINI CHE LAVORANO DIETRO LE QUINTE PER RENDERE L'INFRASTRUTTURA SEMPRE PIÙ FLUIDA E SICURA.



La rete autostradale è un po' come le grandi arterie e vene del corpo umano: così come queste hanno il compito di portare velocemente il sangue in circolo, allo stesso modo Autostrade lavora per trasportare nel minore tempo possibile, e in modo sicuro, merci e persone.

Ma come tutte le infrastrutture, le autostrade richiedono, per funzionare correttamente, una tempestiva gestione delle emergenze, manutenzione costante e un continuo lavoro di adeguamento ed evoluzione ai nuovi standard tecnologici e normativi. E, per farlo, è necessario tenere tutto sotto controllo. Appena entrati nei diversi uffici di Autostrade per l'Italia che si occupano della nostra sicurezza e della viabilità (il Coordinamento di Esercizio, il Centro Viabilità e il CNEV – Coordinamento Nazionale Emergenze di Viabilità) quella che si riceve è proprio una sensazione di controllo globale e capillare: sono gli schermi a essere i protagonisti di questa unità, trasmettendo immagini dell'intera rete autostradale. Un vigilare attento.

È Nicola Napolitano – Responsabile della Gestione Traffico all'interno dell'unità Coordinamento Esercizio della Direzione Centrale Operations, che supporta e coordina tutte le direzioni di tronco sulle tematiche di viabilità – a raccontarci quali sono le principali attività del Coordinamento Esercizio: «Il nostro obiettivo è quello di assicurare la corretta gestione della rete attraverso il monitorag-



Da sinistra a destra:
Nicola Napolitano, Responsabile Gestione Traffico di Autostrade per l'Italia;
Davide Bergantin, Responsabile di Esercizio del V tronco di Fiano Romano; Paolo Berti, Direttore Centrale Operations; Pietro Rossi, Professional Coordinamento Esercizio; Enrico Valeri, Responsabile Coordinamento Esercizio.

gio, il supporto operativo e il coordinamento delle nove sedi territoriali di Autostrade per l'Italia (direzioni di tronco di Genova, Milano, Bologna, Firenze, Fiano Romano, Cassino, Pescara, Bari, Udine), a ciascuna delle quali è affidata la gestione operativa di circa 300 chilometri di autostrade. La struttura centrale di Coordinamento Esercizio si occupa in particolare di coordinare le attività di gestione della viabilità (inclusi gli eventi emergenziali per le situazioni di carattere sovra regionale), dell'informazione, delle operazioni invernali e della definizione degli standard tecnici e di esercizio. È incaricata inoltre di monitorare i principali progetti di Esercizio delle direzioni di tronco, di gestire i sistemi di qualità e delle certificazioni in ambito esercizio, assicurando la standardizzazione dei processi e il rispetto normativo».

I mille occhi della rete

La rete di Autostrade per l'Italia è molto ampia e ramificata, attraversa un territorio complesso e variegato, senza contare che le sue tratte autostradali risalgono a epoche differenti. I numeri relativi al traffico, inoltre, sono molto elevati: nel 2014, hanno circolato 839 milioni di veicoli (tra cui il 17,6% composto da mezzi pesanti), percorrendo oltre 44 miliardi di chilometri.

Gestire la viabilità, dunque, non è cosa semplice: «La nostra sfida più grande è quella di garantire lo svolgimento delle Operations mantenendo la continuità del servizio di viabilità autostradale e riducendo al minimo i disagi per i clienti in viaggio» afferma Napolitano. «Ci occupiamo quindi di supportare le direzioni di tronco nella pianificazione di cantieri a elevato impatto sul traffico, nelle analisi di incidentalità, nella gestione delle operazioni invernali, dei transiti eccezionali o delle convenzioni con le organizzazioni di soccorso meccanico. Inoltre, nell'ambito degli eventi emergenziali sovraregionali (nevicata diffuse, esodi estivi) alla nostra unità è affidata la gestione della Sala CNEV». Si tratta di una grande stanza, in cui telecamere puntate su singoli

tratti di autostrada trasmettono sugli schermi la situazione, permettendo di tenerle sotto controllo nel dettaglio. «Qui ci affianchiamo alle direzioni di tronco, monitorando che tutto sia gestito secondo gli standard operativi e con una visione d'insieme, per esempio individuando i percorsi alternativi di lunga percorrenza o coordinando il trasferimento di risorse verso le direzioni di tronco più interessate dall'evento». Nonostante l'Italia sia conosciuta all'estero come il Paese del Sole, negli ultimi anni abbiamo visto la neve cadere copiosa sulle autostrade ed è perciò fondamentale, per il lavoro di questo gruppo, la presenza di un servizio meteo interno che si aggiunga a quelli istituzionali: per garantire le previsioni più accurate nella gestione degli eventi nevosi.

«Negli anni scorsi siamo arrivati a registrare fino a 260.000 ore neve km (indicatore che misura la durata e l'estensione delle nevicata) in una sola stagione invernale. Abbiamo a disposizione circa 240.000 tonnellate di sale per il trattamento della pavimentazione durante gli eventi nevosi, stoccate in 9 depositi strategici (hub) e 140 depositi tattici (posti neve), e utilizziamo su tutta la rete una flotta di 2000 mezzi operativi antineve (lame sgombraneve, spargitori di sale e mezzi speciali) e fino a 5000 persone (tra operatori interni e addetti di imprese esterne) impiegate nelle fasi di criticità».

Per garantire la sicurezza di tutti noi sono indispensabili investimenti e continue installazioni tecnologiche sull'intera rete: oltre 2500 chilometri di carreggiate coperte con Safety Tutor; 1338 pannelli a messaggio variabile; 2173 telecamere per il monitoraggio del traffico.

Tecnologie a tuttotondo

Uno dei fattori chiave è l'elevato numero di informazioni che vengono gestite e che permettono al Coordinamento Esercizio un monitoraggio in tempo reale. È fondamentale l'uso di sistemi informatici per l'acquisizione sul campo delle informazioni e la loro elaborazione.



Nicola Napolitano.



Da sinistra a destra:
Giovanni Mainini, Davide Bergantin, Massimiliano Nigro, Nicola Napolitano, Enrico Valeri, Paolo Berti, Fabrizia Casola Cecconi, Pietro Rossi, Stefano Marigliani, Fabio Lorenzi, Davide Pisa.



Davide Bergantin, Responsabile di Esercizio del V tronco e Stefano Marigliani, Responsabile di Esercizio del IV tronco di Firenze.

«Nella gestione della viabilità utilizziamo, sia a livello centrale sia a livello di direzioni di tronco, molti strumenti informatici all'avanguardia, tutti sviluppati da una società del Gruppo, Autostrade Tech» racconta Napolitano. «In particolare il Sistema Informativo della Viabilità (SIV), un sistema in cui confluiscono tutte le notizie riguardanti gli eventi di viabilità che provengono da una molteplicità di fonti distribuite (telecamere, sensori di monitoraggio traffico, colonnine SOS, operatori dell'esercizio addetti alle attività di viabilità, Polizia Stradale, gli stessi automobilisti, ecc.), per monitorare l'intera rete autostradale. Dal momento della rilevazione, l'evento è inserito nel sistema e da lì gestito fino alla risoluzione, coordinando le attività necessarie sul territorio. Mentre l'utenza è informata in tempo reale su ciò che sta accadendo grazie ai Pannelli a Messaggio Variabile (PMV) e alla molteplicità di canali radio-televisivi utilizzati (Isoradio, RTL 102.5, trasmissione MyWay su Sky, la nuova app MyWay per smartphone Apple e Android, ecc...). Sono fondamentali inoltre il portale meteo, per l'elaborazione e la diffusione delle informazioni e previsioni meteorologiche, e il sistema BMS per la gestione della flotta dei mezzi per le operazioni invernali, dalla loro convocazione in caso di eventi neve al monitoraggio dei tracciamenti GPS degli stessi mezzi».

Stefano Marigliani, Responsabile di Esercizio del IV tronco di Firenze, racconta entusiasta le innumerevoli potenzialità di queste tecnologie: «Grazie all'evoluzione tecnologica, oggi i sensori sono integrati direttamente nella logica di funzionamento; basti pensare che una telecamera dei nostri giorni non solo è in grado di vedere, ma anche di sentire, di riconoscere se c'è un veicolo fermo, se c'è del fumo o del fuoco. Inoltre i sensori di traffico, non misurano solo il numero di veicoli che passano, ma sviluppano analisi differenziali che, lavorando sulla velocità media, segnalano rallentamenti o il crearsi di code, generando opportuni allarmi nel sistema».

Il fattore umano

Lavorare in Autostrade vuol dire allo stesso tempo garantire il regolare esercizio e far fronte a eventuali emergenze: quanto conta l'organizzazione e quanto il fattore umano? «Il fattore umano conta sempre, tuttavia nel nostro lavoro il vero elemento chiave è l'organizzazione; come in ogni squadra, infatti, il campione può fare la differenza, ma bisogna essere bravi a ricondurre queste esperienze all'interno della società per far sì che l'intera organizzazione adotti le best practice e diventi migliore in un processo di evoluzione continuo» racconta Marigliani.

Spesso il lavoro si compie dietro le quinte: meno uomini sono presenti sul campo meno problemi ci sono. Davide Bergantin, Responsabile di Esercizio del V tronco di Fiano Romano, racconta come ci si sente a lavorare in questa situazione: «Sono entrato in Autostrade nel 2006 e nonostante fossi una persona che per motivi familiari viaggiava molto, non avevo la percezione della complessità di questo mondo. Dietro i caselli, i pedaggi e i cantieri c'è una realtà fatta di persone, di organizzazione e di programmazione che spesso l'utente non riesce a percepire, ma il nostro è un lavoro bellissimo». Sulle autostrade circola un gran numero di mezzi e uomini (oltre due milioni di veicoli al giorno) e spesso la realtà di quello che potrebbe accadere supera la fantasia. «Ricordo con piacere, perché si è risolto senza conseguenze tragiche, un ciclista tedesco che con nonchalance aveva imboccato la A12 Roma-Civitavecchia o una signora che sbagliando il pedale ha parcheggiato nella zona ristoro di un'area di servizio. Insomma proviamo a controllare tutto, ma il fattore umano rimane un aspetto imprevedibile». L'impegno degli uomini dell'Esercizio è silenzioso e lontano dalla luce dei riflettori; la loro grande forza di volontà e l'entusiasmo con cui lavorano garantiscono a tutti noi di viaggiare liberamente e sicuri, protetti da chi vigila sulle strade.

In queste pagine:
l'interno della sala
CNEV presso la sede
di Autostrade per
l'Italia.

SEI IN UN PAESE MERAVIGLIOSO

ESINO OVEST

Il mondo attorno ad Ancona

di Elisa Barberis

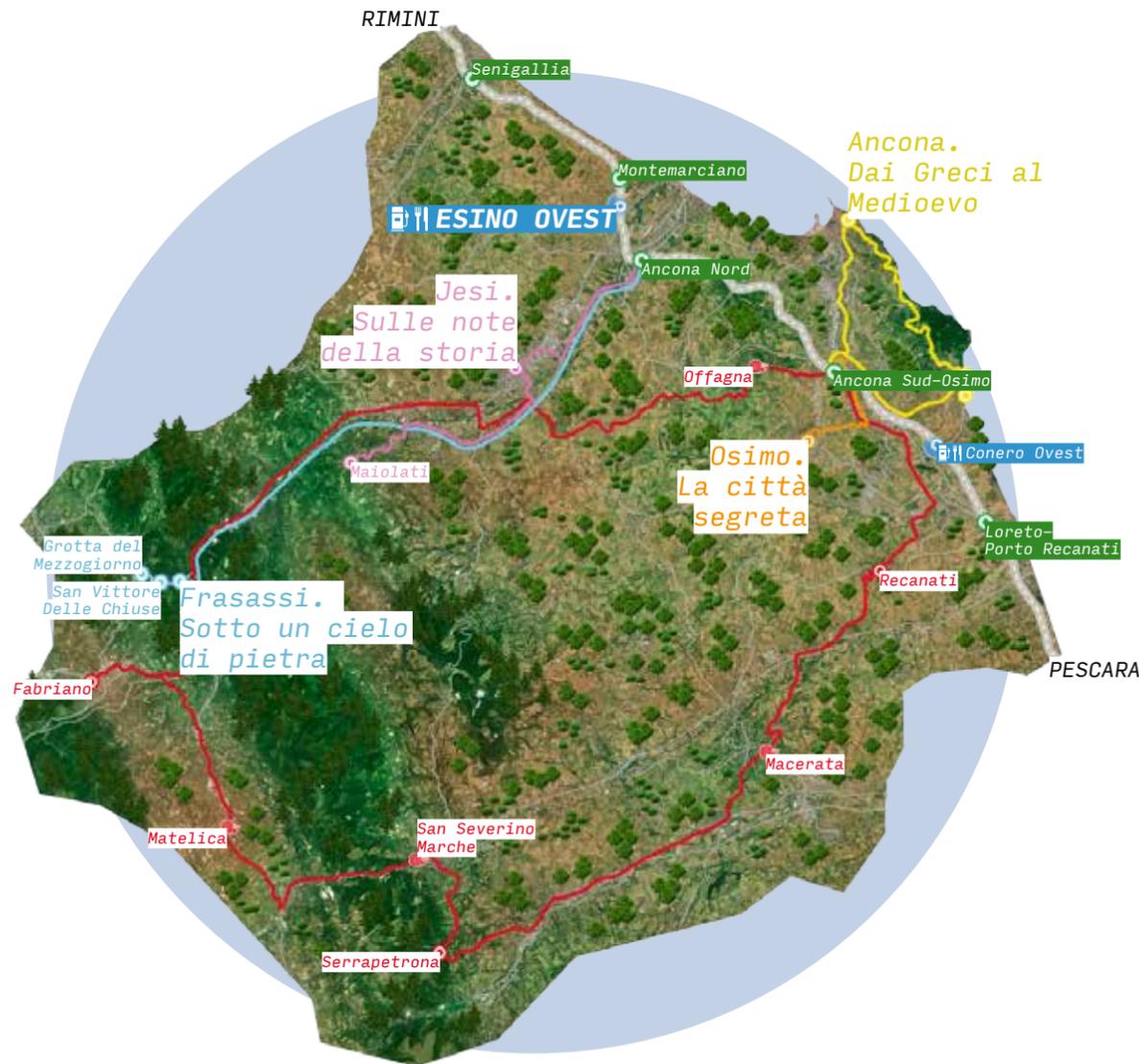
Fotografie - Fabrizio Ardito / Corbis



Osimo
San Leopardo

numero infinito di torrenti, case e villaggi sparsi qua e là, colline dove non esiste pollice di terra inutile». È nei suoi borghi, tra i più belli d'Italia, che si snoda un itinerario che intreccia storia, tradizione ed enogastronomia. Un percorso che parte dallo svincolo autostradale di Ancona Nord, per inoltrarsi nell'entroterra marchigiano e attraversare luoghi che sanno accogliere il visitatore con calore.

Sulla nostra strada il primo profilo che incontriamo è quello di Jesi, un tempo definita *la Milano delle Marche* per l'estensione



N

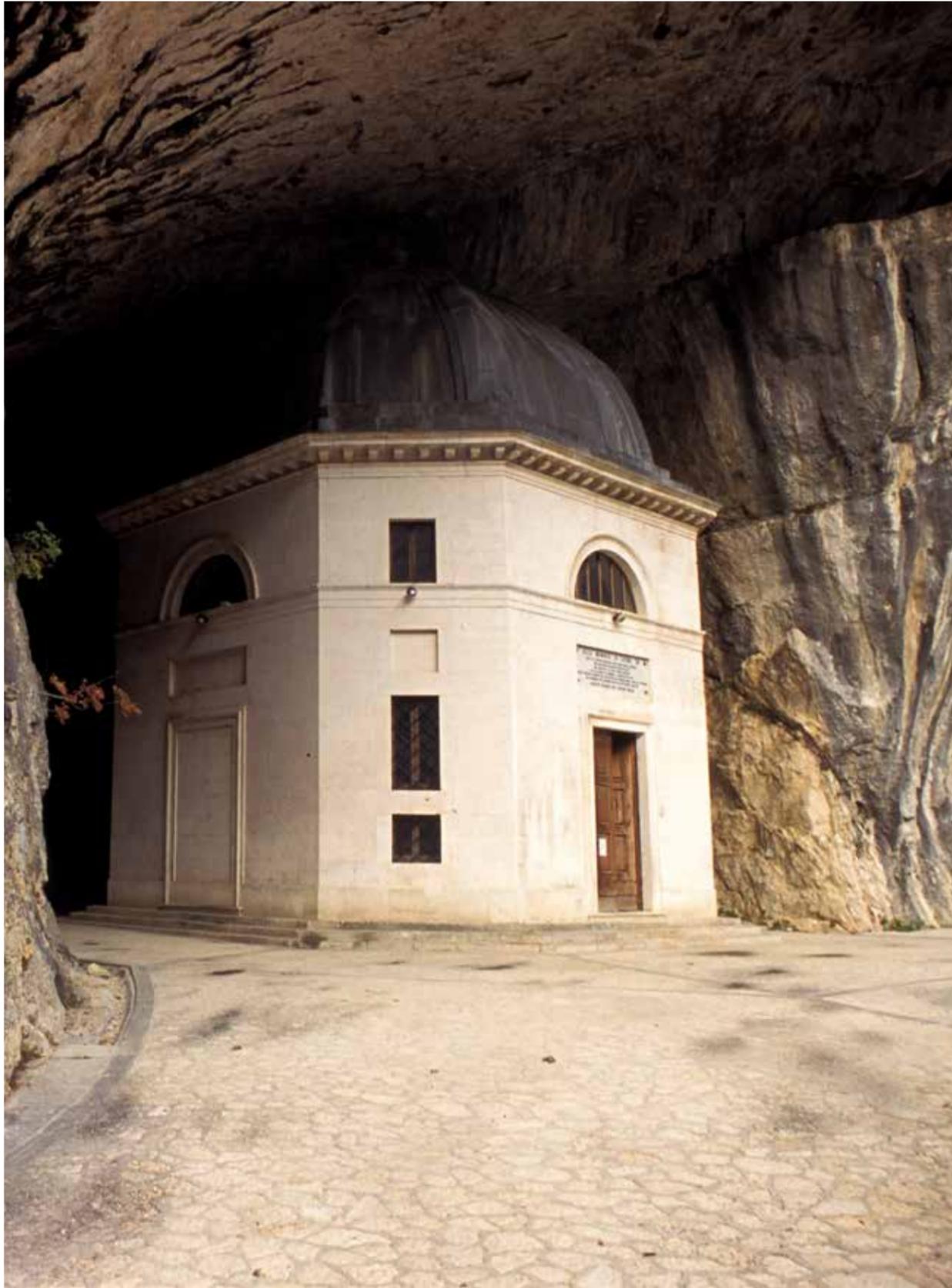
Neanche 10.000 chilometri quadrati di terra ma in grado di contenere tutta la varietà paesaggistica della nostra penisola, dalle lunghe spiagge di sabbia finissima alle montagne. Come se fosse un'Italia in miniatura contenuta in un'unica regione. Stiamo parlando delle Marche, le terre dell'infinito che hanno ispirato le poesie di Giacomo Leopardi, ma anche lo scenario della storia d'amore di Paolo e Francesca nella *Divina Commedia*. «Mille diverse colline», come scrive il filosofo francese Michel de Montaigne, «rivestite ovunque di ombre, di ogni tipo di frutteti e delle più belle biade che possano esistere, le più belle valli, un



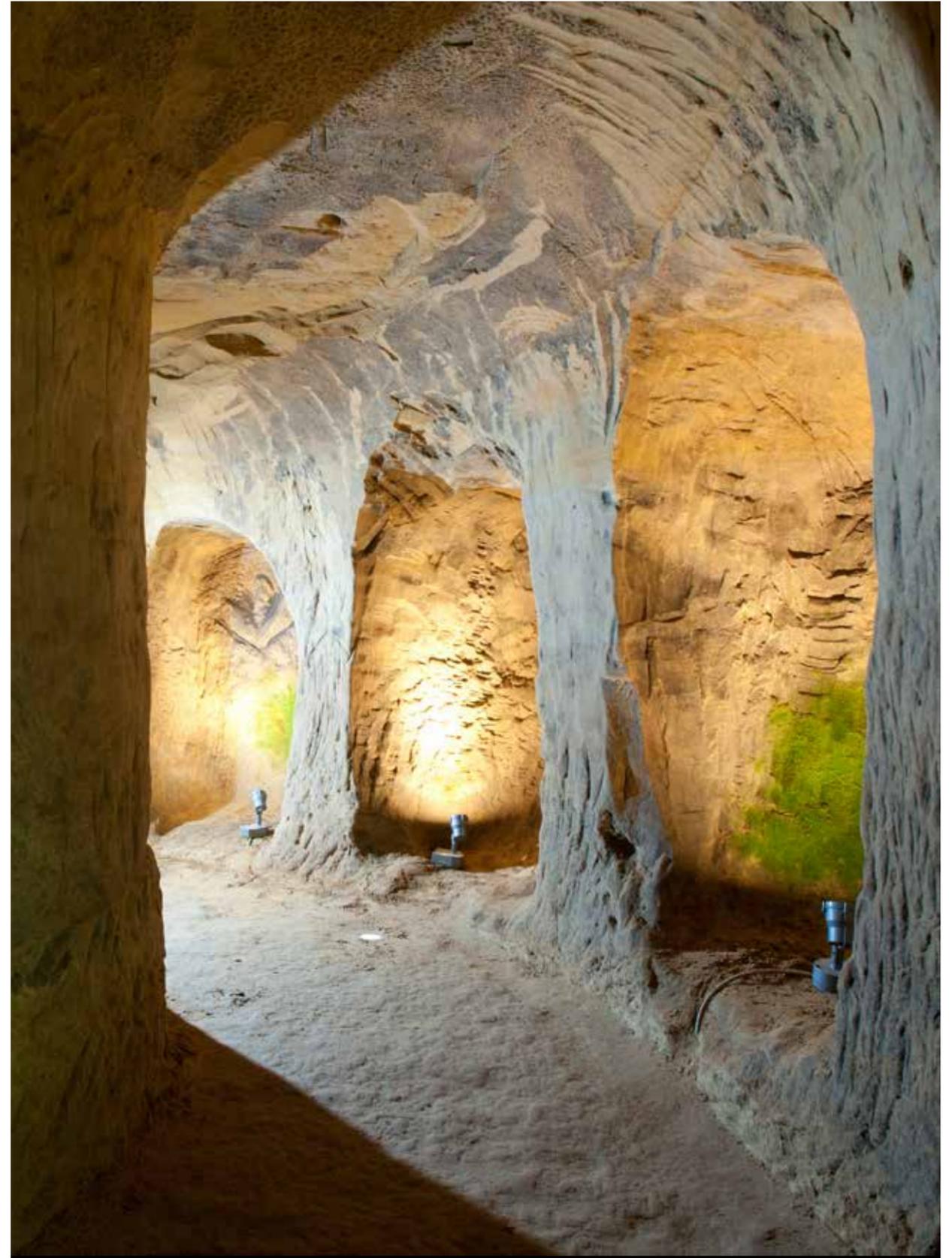
Ancona
Mole Vanvitelliana

Le meravigliose grotte di Frasassi sono un viaggio al centro della terra, tra stalattiti, stalagmiti, laghetti e fiori di cristallo che decorano la volta dell'Abisso Ancona, così grande che potrebbe contenere il Duomo di Milano, per poi passare attraverso le sale scolpite nelle viscere della montagna

della grande zona industriale che la circonda. Oggi, però, la cittadina che nel 1194 ha dato i natali all'imperatore del Sacro Romano Impero Federico II e a due grandi della musica come Giovanni Battista Pergolesi e Gaspare Spontini, è soprattutto un piccolo gioiello di cultura. Ogni anno il teatro dedicato a Pergolesi, uno dei più importanti compositori dell'epoca barocca, mette in scena una stagione teatrale ricca e un festival internazionale che richiama appassionati di classica da tutta l'Europa. Così come la casa-museo di Spontini, nel poco distante borgo trecentesco di Maiolati, con cimeli, manoscritti e oggetti perso-



Tempio
Valdier



Grotta
del Cantinone

nali dell'artista, antesignano delle moderne rockstar, tra i massimi esponenti del teatro musicale italiano settecentesco. Più vicine ai giorni nostri, invece, le collezioni che raccontano la vita sul palcoscenico di Valeria Moriconi, applauditissima interprete di decine di ruoli, dai classici greci a Shakespeare, da Goldoni ai testi contemporanei. Proseguendo verso sud, a Osimo la nostra visita si sposta sottoterra, nel dedalo di cunicoli scavati a mano. Per secoli e secoli, Piceni, Romani, i Templari e poi la Chiesa e i cittadini li hanno usati per trovare rifugio, per alimentarsi, pregare e non ultimo per meravigliarsi. Nella penombra di questa incredibile seconda e oscura città gemella, dove hanno trovato ambientazione storie fantastiche, si nascondono nicchie, celle e antichi pozzi ornati da incisioni religiose, strane statue di divinità pagane come Mitra e Dionisio, mostri e simboli da interpretare.

Per i più avventurosi, una tappa è d'obbligo anche nel Parco Naturale Regionale Gola della Rossa e di Frasassi, una delle aree speleologiche più interessanti del Vecchio continente, tra due montagne tagliate a picco su una gola selvaggia dentro la quale scorre a fatica il fiume Sentino. Uno scorcio di natura austera e incontaminata che racchiude le meravigliose grotte di Frasassi: un viaggio al centro della terra, tra stalattiti, stalagmiti, laghetti e fiori di cristallo che decorano la volta dell'Abisso Ancona, così grande che potrebbe contenere il Duomo di Milano, per poi passare attraverso la Sala del 200, il Gran Canyon, la Sala dell'Orsa, la Sala Pagliai e la Sala dell'Infinito, scolpite nelle viscere della montagna. Il tratto attrezzato per i visitatori non esaurisce gli interessanti itinerari riservati ai più esperti e visitabili con una guida tutto l'anno.

Una breve sosta all'abbazia romanica di San Vittore delle Chiuse, a Genga, e la strada riprende verso la nostra ultima destinazione: Ancona. Vi consigliamo di fermarvi due giorni per assaporare al meglio l'atmosfera del capoluogo marchigiano con



Grotte di Frasassi
Sala Ancona



Grotte di Frasassi
Itinerario speleologico

L'ora di pranzo è il momento ideale per una fermata al Mercato delle Erbe, dove poter gustare ottimi prodotti locali: dai tartufi di Acqualagna alle olive all'ascolana, dallo stoccafisso all'anconetana ai salumi tipici come il rinomato prosciutto di Carpegna



Porto di
Ancona

una passeggiata che inizia sul Molo Nord del porto, dove dall'Arco di Traiano è ben visibile il maestoso Duomo di San Ciriacco, costruito sulle fondamenta del glorioso tempio di Venere, che svetta nel promontorio del Conero. Dopo l'anfiteatro romano, si giunge al grande Museo Archeologico Nazionale delle Marche, con spettacolari testimonianze e monili dell'epoca precedente alla conquista romana, quando i Piceni dominavano la regione. Continuate in direzione del centro, tra la facciata neoclassica del Teatro delle Muse, a sinistra, e la Chiesa di Santa Maria delle Scale, a destra, per arrivare nella grande e accogliente Piazza del Plebiscito, il "salotto" della città, che vi accoglierà come un abbraccio. Uno sguardo alle vetrine dei negozi sparsi per il Corso "vecchio" o Corso Mazzini e poi dritto fino ad arrivare alla Fontana delle tredici cannelle. All'ora di pranzo è tempo di una fermata al Mercato delle Erbe, subito riconoscibile per la sua facciata in stile liberty con un grosso orologio, dove poter gustare ottimi prodotti locali – dai tartufi di Acqualagna alle olive all'ascolana, dallo stoccafisso all'anconetana ai salumi tipici come il rinomato prosciutto di Carpegna, il salame di Fabriano, il ciauscolo e un'infinità di formaggi. Un caffè in piazza Cavour, che prende il nome dalla statua

del conte piemontese Camillo Benso, e si riprende lungo il viale della Vittoria, con i suoi alberi centenari dalle lunghe fronde. Fuori dalla città, sulle pendici del monte Conero, le tracce del passato sono ancora più antiche: tra Numana e Sirolo si possono osservare reperti e ricostruzioni conservati nell'Antiquarium locale e visitare una necropoli con sepolture risalenti all'età del Ferro. Dalla pineta del Passetto, infine, ammirate il panorama verso il mare: e se non vi accontentate, scendete per la scalinata che vi porterà a toccare le acque dell'Adriatico.



Grotte di Frasassi
Stalattiti



San Vittore
delle Chiuse, Genga

IL FORTE SAPORE DELL'ENTROTERRA

a cura di **Slow Food Italia**



ITINERARIO: USCITA ANCONA SUD-OSIMO

a cura di **Slow Food Italia**

ESINO OVEST

Nonostante la dolcezza del paesaggio, l'entroterra del Conero è la patria dei sapori forti. Da Offagna, dove si assaggia la tipica porchetta marchigiana, si prosegue verso l'interno dove nasce il salame di Fabriano, prodotto macinando la parte più preziosa del maiale, il prosciutto. Spostandosi a Matelica si assapora un bicchiere di Verdicchio, più giovane di quello di Jesi ma dalla storia non meno affascinante, ottimo

come accompagnamento al salume. Poco distante, a Serrapetrona, si assaggia un'altra DOP, una Vernaccia aromatica e scorrevole che ben si accosta al ciauscolo di San Severino Marche, salame morbido e fine. Ci si sposta poi a Macerata, dove un'azienda a conduzione familiare produce conserve artigianali, per finire con un'ultima tappa sulle colline di Recanati, per assaggiare un olio locale dal sapore fruttato e fluido.



Salame di Fabriano



Vigne di Vernaccia nera

1. OFFAGNA (9,5 KM)

Valentino Possanzini
Via San Bernardino, 5
www.trasformcarni.it

Da macellaio a produttore specializzato nella vendita dei salumi, Valentino utilizza carne di allevamenti marchigiani selezionati. Tra prosciutto crudo, lonza, salsiccia e coppa di testa, da provare assolutamente è la porchetta marchigiana, fatta prestando una particolare cura alla scelta degli aromi.

2. OFFAGNA – FABRIANO (68 KM)

Antonio Serini
Frazione Sant'Elia, 16

Nel campo della norcineria da più di 40 anni, i Serini utilizzano solo maiali rigorosamente selezionati e provenienti da allevamenti casalinghi. Da queste parti, infatti, è usanza secolare allevare i maiali a casa destinando la carne al consumo della famiglia e dei parenti.

Paolo Tritelli
Via IV Novembre, 144
www.tritelli.it

Macelleria nata nel 1960 che abbina alla produzione di carne fresca quella degli insaccati tipici del territorio fabriane. Dalla soppressata di fegato alle lonze, al guanciale, fino al celebre salame di Fabriano, tutti i salumi sono stagionati ad aria naturale, sempre rispettando la stagionalità dei prodotti.

3. FABRIANO – MATELICA (18 KM)

Fattoria La Monacesca
Contrada Monacesca
www.monacesca.it

La famiglia Cifola è un pilastro nella storia del Verdicchio di Matelica, che ha fatto crescere preservandone i cloni storici. I vigneti sorgono a 400 metri sopra il livello del mare, in una area fredda, la Valle Camertina, che dona struttura e carattere alle uve.

4. MATELICA – SAN SEVERINO MARCHE (18 KM)

Macelleria Massi
Piazza del Popolo, 69

La macelleria nel centro del paese è gestita da tre generazioni dalla famiglia Massi, che acquista bovini e suini da macellare da allevamenti vicini. Qua si trova il celebre ciauscolo, un salame morbido e fine, oltre a salami, cotecchini e zamponi, che sono ritenuti il pezzo forte del locale.

5. SAN SEVERINO MARCHE – SERRAPETRONA (13 KM)

Alberto Quacquareni
Via Colli, 12
www.quacquareni.it

Se la Vernaccia nera è diventata celebre è merito anche di quest'azienda, firma storica dello spumante a tripla fermentazione, un tempo usato come vino quotidiano e oggi annoverato tra i più interessanti vini da vitigni montani. Le etichette di Vernaccia di Serrapetrona da anni garantiscono costanza e affidabilità.

6. SERRAPETRONA – MACERATA (30 KM)

Si.Gi
Contrada Acquevive, 25

Dalla produzione di ortaggi sottolio fino alla gamma completa di conserve di frutta, Silvano e Giuliana utilizzano una speciale tecnica di trasformazione che prevede basse temperature e pectine naturali come addensanti. Il risultato è un prodotto dall'alto valore nutrizionale e aromatico.

7. MACERATA – RECANATI (20 KM)

I Tre Filari
Contrada Bagnolo, 38 A
www.itrefilari.it

Aperta nel 2005 da Silvia Sabbatini assieme al marito Massimo Agnetti, quest'azienda agricola gestisce l'intera filiera, essendosi dotata di un frantoio con tecnologia continua a due fasi, e lavora anche partite di agricoltori della zona, ottenendo oli profumati, fluidi e vivaci.

ESINO OVEST LA STORIA È MARCHIGIANA

a cura di **Touring Club Italiano**

Touring Club Italiano è partner di Autostrade nel progetto "Sei in un Paese meraviglioso" suggerendo itinerari culturali.

La storia è tutta qui, in questi itinerari proposti da Touring Club con partenza dalle uscite Ancona Nord e Ancona Sud-Osimo. Dalla prima uscita si può raggiungere il percorso che ha al centro Jesi: qui si attraversa il passato musicale nazionale, grazie a Giovanni Battista Pergolesi e al compositore e direttore d'orchestra Gaspare Spontini. E la creatività è di casa anche a Frasassi, dove la natura ha creato, tra le viscere della montagna, una tra le più importanti grotte d'Italia.

Dall'uscita Ancona Sud-Osimo, invece, prendono vita le battaglie delle guerre gotiche con le armate bizantine e i soldati di Totila, tra i cunicoli scavati a mano nella città segreta di Osimo. Sulle tracce del passato si visita allora Ancona, con i porti i templi e le fortificazioni, l'anfiteatro romano e il tempio di Venere; un itinerario che si può concludere tra le colline, visitando una necropoli risalente all'età del Ferro.



Grotta del Cantinone



Tempietto Valdier



ITINERARIO: USCITA ANCONA SUD-OSIMO

a cura di **Touring Club Italiano**

1. JESI

TEATRO PERGOLESI

Piazza della Repubblica, 9
Visite guidate:
0731202944
info@fpsjesi.com
www.fondazionepergolesispontini.com

Sulla centrale piazza della Repubblica si affaccia il teatro dedicato al grande musicista, inaugurato nel 1798 con la messa in scena di due opere di Cimarosa. In origine aveva il nome di Teatro della Concordia e nel 1883 venne dedicato a Pergolesi per diventare teatro comunale nel 1929. Le decorazioni dell'interno sono notevoli, con scene mitologiche dedicate ad Apollo dipinte sulla volta e realizzate da Felice Giani nel 1796 e un sipario del 1850 che raffigura l'entrata in Jesi di Federico II.

CENTRO STUDI E ATTIVITÀ TEATRALI "VALERIA MORICONI"

Complesso S.Floriano Piazza Federico II, 4
www.centrovaleriamoriconi.org
Visite guidate:
0731202944
info@fpsjesi.com
www.fondazionepergolesispontini.com

Questa struttura teatrale è stata inaugurata nel 2002 all'interno della ex chiesa di San Floriano, costruzione a pianta centrale sovrastata da una cupola con affreschi delle Storie di San Francesco del 1855. Sconsacrata dopo l'Unità d'Italia, la chiesa venne trasformata in biblioteca e pinacoteca, per poi essere nuovamente convertita, su progetto di Italo Rota, in teatro.

2. OSIMO

OSIMO SOTTERRANEA

Ufficio IAT Via Fonte Magna, 12
0717236088/800228800
iat@osimoturismo.it
www.osimoturismo.it
Visite guidate: dal martedì alla domenica
ore 10.30 - 11.30 - 16.15 - 17.15 e 18.15
Ingresso a pagamento

Al di sotto del centro di Osimo nel corso dei secoli sono state scavate una serie di cavità sotterranee all'interno del massiccio di arenaria friabile. Non si conoscono esattamente i periodi in cui le "grotte" vennero scavate, ma è certo che furono frequentate a lungo. Il percorso richiede circa un'ora di visita guidata, ed è consigliabile avere una giacca o una felpa, giacché la temperatura del sottoterraneo è stabile, nell'arco di tutto l'anno, intorno ai 13°.

3. FRASASSI

GROTTE DI FRASASSI (GENGA)

800.166.250
Percorsi Speleo: 073290090
booking@frasassi.com
www.frasassi.com
Orari di apertura secondo stagione
Ingresso a pagamento

Nel 1971, dopo l'esplorazione di una grotta scoperta sulle pareti della Gola di Frasassi, un gruppo di speleologi si affacciò dall'alto su un vuoto colossale: era la sala Ancona, primo imponente passo della scoperta della Grotta Grande del Vento. Una galleria artificiale di circa 200 metri permette di entrare nella grande sala, segnata dalla presenza di una serie di colossali stalagmiti che s'innalzano dal pavimento. Oltre la sala, la grotta si estende per un totale di circa 12 chilometri, e il percorso turistico tocca una serie di gallerie e sale di misura minore.

4. ANCONA

SAN CIRIACO (ANCONA)

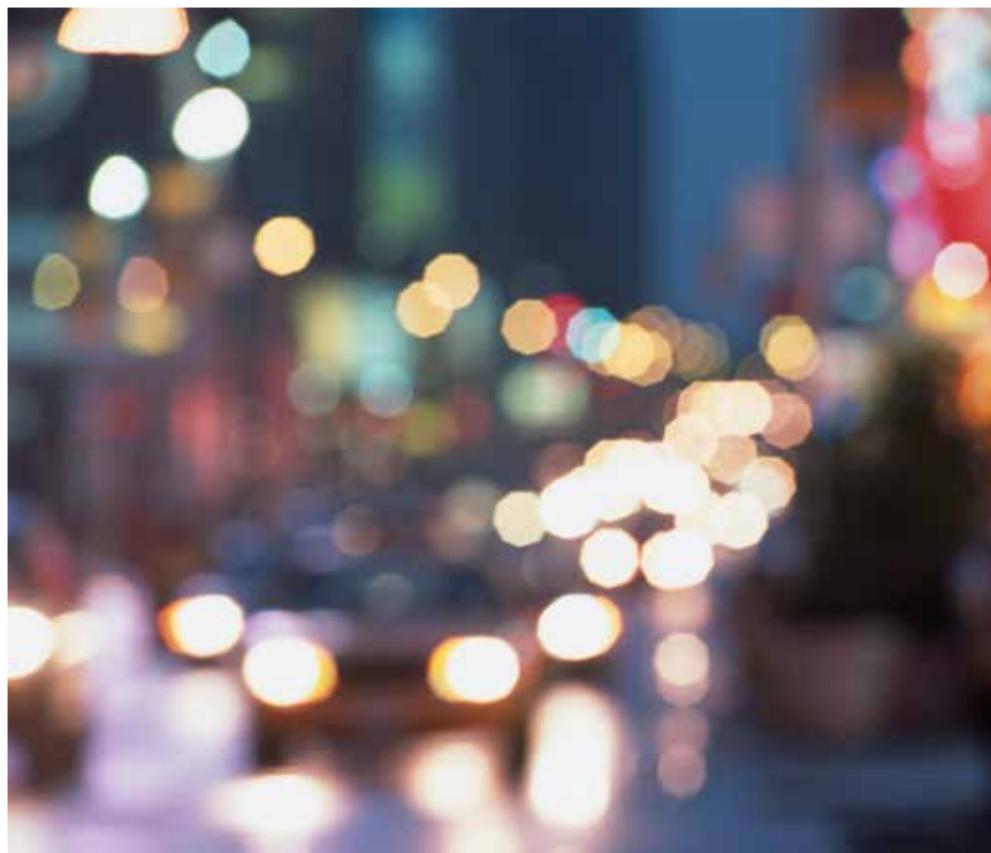
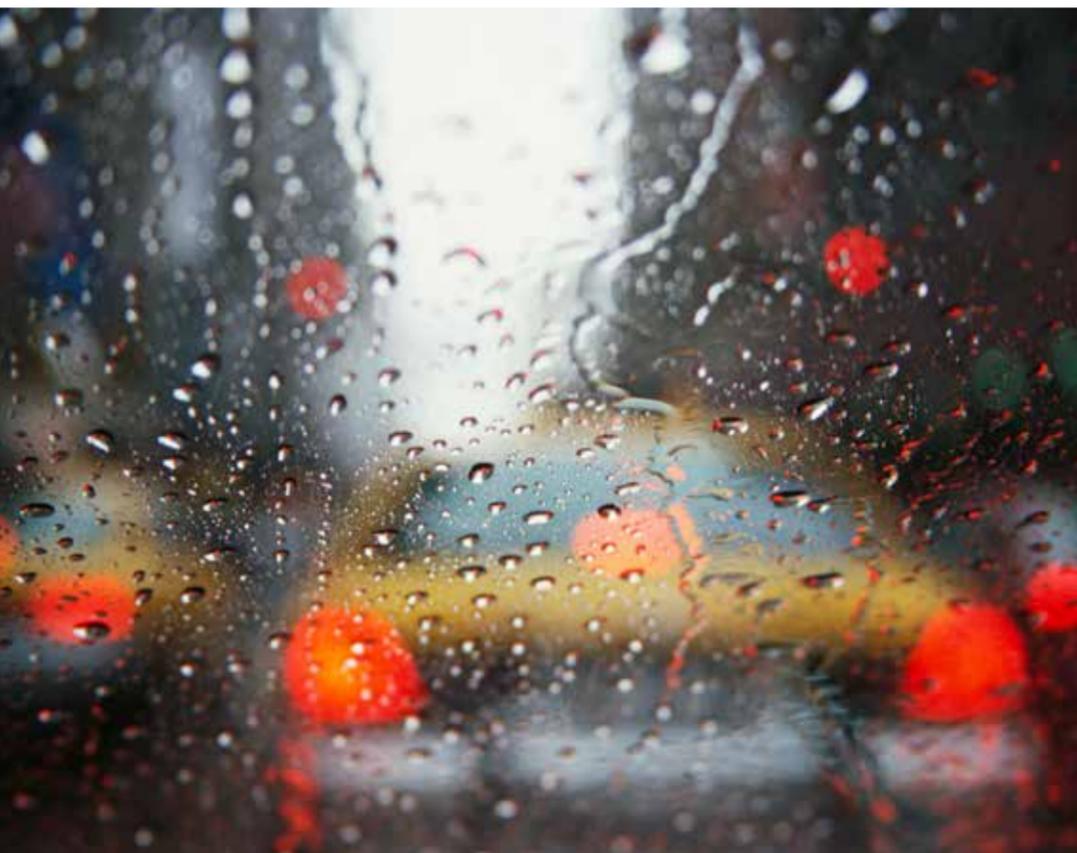
Piazzale del Duomo
Tel. 071-52688
comunicazioni@diocesi.ancona.it
www.diocesi.ancona.it
Apertura: tutti i giorni ore 8-12 e 15-18

Sull'alto del colle dove sorgeva l'antica acropoli, il duomo di Ancona è una delle chiese romaniche più importanti e interessanti della regione. Una prima struttura venne edificata nel VI secolo sui resti di un tempio italico dedicato ad Afrodite Euplea, protettrice dei marinai e della navigazione. Dopo la distruzione a opera dei Saraceni, alla fine del IX secolo venne edificata una nuova chiesa, che sarebbe stata dedicata a San Ciriaco e ampliata a varie riprese.

ANTIQUARIUM STATALE (NUMANA)

Via La Fenice, 4
0719331162
www.turisonumana.it
Aperto tutti i giorni: 8.30 - 19.30
Ingresso a pagamento

Tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio degli anni Duemila sono state scavate nella zona più di 500 sepolture picene, e questo testimonia che la cittadina portuale era l'insediamento più importante del popolo piceno. Oltre a numerosi reperti, nell'Antiquarium si trova la ricostruzione dello scavo della tomba della cosiddetta Principessa di Sirolo, dove si sono conservati due carri: una biga e un calesse.



MUOVERSI CON LE PAROLE

L'INCIDENTE NARRATIVO

di Enrico Remmert

Fotografie - M. Goldman / A. Bax / C. O'Real /

D. Wilson / S. Stafford / N. Dahnn



UN'AUTOMOBILE, UN GUIDATORE, MAGARI ACCALDATO, DI SICURO DISTRATTO, FORSE DA UNA DONNA, CHISSÀ... NON È RARO CHE UN ROMANZO TROVI IL SUO AVVIO PROPRIO DA UNO SCONTRO TRA VETTURE O CHE ADDIRITTURA L'INCIDENTE, CON LE SUE DINAMICHE, NE SIA IL PROTAGONISTA. STRADE DIVERSE, ORA ITALIANE ORA AMERICANE, FANNO DA SFONDO A MOMENTI IN CUI TUTTO PUÒ ACCADERE E IN CUI L'ATTENZIONE NON È MAI TROPPIA.



S

Se il tema del viaggio è universalmente riconosciuto come uno degli archetipi narrativi più solidi e antichi, sembrerebbe invece difficile, almeno a prima vista, provare a fare una panoramica del ruolo dell'incidente stradale nella letteratura. Certo, l'incidente stradale è un meccanismo narrativo di grande efficacia, perciò un primo approccio alla sfida potrebbe essere quello di provare a ricordare alcuni titoli in cui viene usato dagli autori come vicenda scatenante. Un incidente in motorino per esempio innesca *Non ti muovere*, bestseller di Margaret Mazzantini. Un incidente stradale è alla base del celebre racconto di Raymond Carver intitolato *Di cosa parliamo quando parliamo d'amore*. Un incidente stradale dà l'avvio alla vicenda di Paul Rayment, il fotografo protagonista di *Slow Man* del Premio Nobel J. M. Coetzee. Un incidente al semaforo innesca anche *Cecità* – il capolavoro di un altro Premio Nobel, José Saramago – ed è proprio in quel momento che il protagonista si accorge di essere diventato improvvisamente cieco. Nel bellissimo *I complici* di Georges Simenon l'incidente stradale non è solo il plot point principale ma è anche il tema di tutto il romanzo. Il protagonista Lambert, tenendo distattamente il volante con la sinistra mentre con la destra palpeggia le cosce dell'amante, sbanda e provoca un incidente che coinvolge un pullman di bambini in gita. Il pullman si schianta e prende fuoco, muoiono in 46:

A ogni incidente stradale, in genere, segue una bella coda. E anche qui la letteratura ha qualcosa da dire

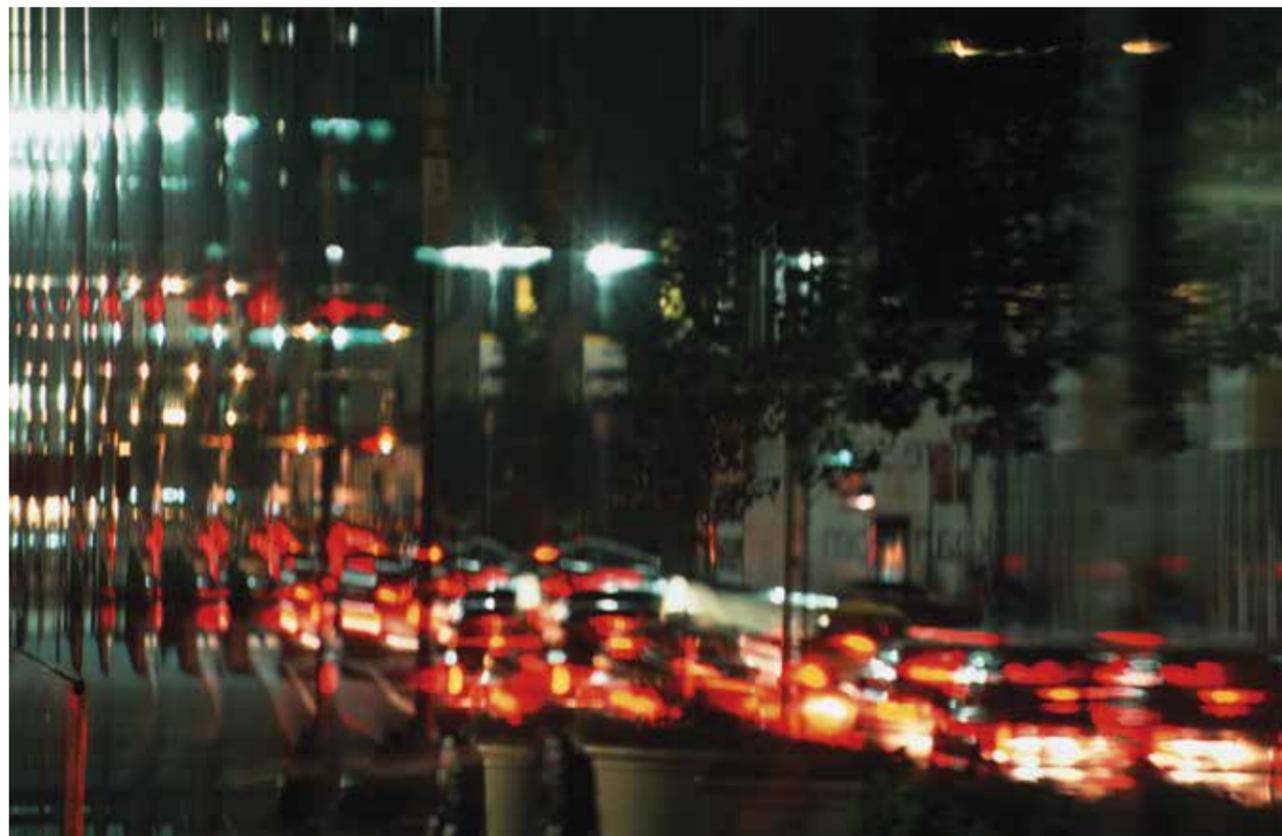
L'incidente stradale è un meccanismo narrativo di grande efficacia spesso usato dagli autori come vicenda scatenante

Lambert non si ferma ad aiutare nessuno ma, piano piano, si troverà a dovere rendere conto dell'accaduto, in primis a se stesso. *I complici* è uno dei rari romanzi che tratta il tema della sicurezza stradale nella sua interezza: la distrazione, l'incidente, l'omissione di soccorso, la fuga e la mancanza di rimorsi sono tutti elementi che concorrono a renderlo drammaticamente vicino a molti episodi di cronaca quotidiana. È la stessa cronaca che a volte dà voce alle persone vicine alle vittime, come succede in *Graffiti dell'anima*, reportage fotografico di Angela Ferrari e Alberto Re sulle centinaia di scritte sui muri fuori dai Centri di Rianimazione degli ospedali di Brescia: parole nate dal cuore di chi aspetta impotente di fronte alla vulnerabilità della vita, frasi terribili e allo stesso tempo meravigliose raccolte allo scopo di sensibilizzare i ragazzi a una guida più responsabile. Ma dalle storie vere nascono almeno tre titoli italiani da ricordare: il primo è *Le infradito blu* di Felice Achilli, il cammino lacerante di un padre che ripercorre la morte del figlio, travolto da un camion mentre si trova davanti a casa sulla bicicletta ricevuta in dono due giorni prima. Poi c'è *La negligenza* di Enrico Pellegrini, storia romanzata ma autobiografica della vita annoiata di un ragazzo che alla fine, in un incidente stradale, uccide il proprio passeggero, la fidanzata. Il terzo libro di questo elenco è *Dopo il lampo bianco* di Silvio Bernelli: questa volta



“I complici” è uno dei rari romanzi che tratta il tema della sicurezza stradale nella sua interezza: la distrazione, l’incidente, l’omissione di soccorso, la fuga e la mancanza di rimorsi

È proprio la voce della vittima dell’incidente, ovvero l’autore stesso, a raccontare il proprio calvario chirurgico e un’intera vicenda autobiografica che lo ha profondamente cambiato dopo un incidente stradale. Per quello che riguarda lo sviluppo del tema in oggetto da parte di autori italiani vanno citati ancora almeno questi due titoli: *Autosole* di Carlo Lucarelli, raccolta di racconti ambientati in autostrada, con gli occhi sempre ad alternarsi tra il contachilometri e lo specchietto retrovisore, e poi il racconto *Tantobuono va a fuoco*, tratto dalla raccolta *I cattivi elementi* di Carlo Grande, drammatica storia di strada, incidenti e risse tra automobilisti. Ma se lasciamo l’Italia e facciamo un salto negli Stati Uniti? Come vanno lì le cose? Be’, tutti ricorderanno *Christine*, la macchina assassina di Stephen King, protagonista anche dell’omonimo film. Ma il maestro del terrore ha nella propria bibliografia parecchi titoli collegati al tema: nell’*Occhio del male*, per esempio, un tremendo sortilegio incatena a una sorte



da incubo il protagonista che ha investito e ucciso con la sua auto una gitana. Più titoli si possono citare anche per un altro maestro americano, Joe R. Lansdale: non solo la *Trilogia del drive-in*, ma anche *La lunga strada della vendetta*, dove il destino del protagonista si incrocia con quello di una strana automobile assassina, per molti versi simile alla già citata *Christine*. L’incidente stradale è il leitmotiv anche di due famosi romanzi di James G. Ballard: *Lisola di cemento* – dove il protagonista, dopo un tremendo incidente in Jaguar, si ritrova imprigionato sullo spartitraffico dell’autostrada – e soprattutto *Crash*, incentrato sulla passione morbosa del protagonista, lo scienziato psicopatico Robert Vaughan, per gli incidenti stradali e i loro strascichi di morte e mutilazione dei corpi. La stessa vena di “pazzia stradale” pulsa in tanti altri romanzi americani, da *Rabbia* di Chuck Palahniuk – dove i giovani protagonisti sono dediti a una sorta di rito di caccia e autoscontro urbano chiamato Party

In queste pagine: la strada e la soggettiva del suo protagonista, il guidatore.

Crashing – fino ai pericolosi deliri alcolici alla guida, nell’allucinato *Paura e disgusto a Las Vegas* di Hunter S. Thompson. Menzione speciale a Cormac McCarthy, grande narratore di strade, che capovolge il cliché dell’incidente come meccanismo narrativo di avvio alla storia: nel romanzo *Non è un paese per vecchi*, reso celebre dalla versione cinematografica dei fratelli Cohen, la vicenda si chiude proprio con un incidente stradale che coinvolge il solitario serial killer Chigurh. Cos’altro si può dire? Che a ogni incidente stradale, in genere, segue una bella coda. E anche qui la letteratura ha qualcosa da dire. Un solo consiglio su tutti: il racconto *L’autostrada del sud* di Julio Cortázar. Immaginate di rimanere intrappolati in un mega ingorgo in autostrada una domenica alle quattro del pomeriggio, sotto il sole cocente, senza aria condizionata, a qualche ora da Parigi. Passano ore, la prima notte, un giorno, due giorni... Insomma: meglio non averci mai a che fare. (E in ogni caso: guidate con prudenza).

COSA LEGGERE:

Georges Simenon
I complici (Adelphi)

Silvio Bernelli
Dopo il lampo bianco (Agenzia X)

James G. Ballard
Crash (Feltrinelli)

Joe R. Lansdale
La lunga strada della vendetta (Edizioni BD)

Chuck Palahniuk
Rabbia (Mondadori)

«SAFETY ON OUR ROADS IS ONE OF THE MAJOR PROBLEMS THAT AFFECTS ITALY, AS WELL AS OTHER EUROPEAN COUNTRIES. IN ORDER TO ADDRESS IT, WE MUST REFLECT MORE CAREFULLY ABOUT HOW WE CAN FURTHER IMPROVE STRATEGIES TO FIGHT CASUALTIES»

Roberto Sgalla

EDITORIAL

T Traveling safe and sound is not just an old slogan from some institutional communication campaign. It is the most important expectation of the 4 million customers using highways every day for work or pleasure.

Investments such as the Safety Tutor and increased asphalt drainage, as well as the continued and qualified commitment of the Italian traffic police have confirmed that old slogan: the reduced rates of mortality and accidents on our highways today deserve a 'gold medal', as Giordano Biserni puts it in this issue of *Agorà*, and those who travel on the Italian highway network know they can count on safety standards at the forefront in Europe.

Unfortunately, the same cannot be said for the entire national road network, where the number of deaths and injuries in Italy is still significantly higher than the European average. One of the major causes emerging in recent years is the particularly worrisome use of smartphones and mobile devices while driving that all too divert Italians' attention and distract them from their driving. At the same time – despite decades of safety awareness campaigns – bad habits related to



speeding and the use of alcohol and drugs before or while driving are still in place.

Therefore, the issue of road safety is still open. It has been brought to the attention of the legislators who, not coincidentally, are about to introduce a new Highway Code. So who are the main protagonists of safety on the road today and what strategies have been put in place or are planned for the near future? You can find out in this issue of *Agorà*: a summary of the thoughts, information, and undertakings of those who ensure the travel safety of Italians every day.

Francesco Delzio



SAFER ROADS: THE POLICE'S COMMITMENT

Interview with Roberto Sgalla

After more than a decade of positive results, in 2015 there has been an increase in road accidents. We therefore have to stop and think about what the causes are and the possible strategies Agorà has talked with Roberto Sgalla, Central Director of the Traffic Police.

by Maria Chiara Voci

In the first eight months of 2015, in Italy, the traffic police carried out controls with breathalyzers and precursors (a test that measures the blood alcohol level) on more than a million drivers and found 13,183 offenses for driving under the influence. More than 340,000 patrols were involved in operations, detecting 1,379,364 infringements. These results show the enormous effort expended, in the field, by the police to combat accidents and mortality. "Safety on our roads is one of the major problems that affects Italy, as well as other European countries. In order to address it, we must reflect more carefully about how we can further improve strategies to fight casualties," stated Roberto Sgalla, Central Director of the Traffic Police, and of the special sections of the State Police.

Unfortunately, the data is not reassuring. After fifteen years of a downward trend, in the first seven months of 2015, according to the picture painted recently by the Department of Public Safety, the number of accidents in Italy has begun to increase again. What do you think about this?

The increase in accidents risks undermining the encouraging results achieved in recent years. Faced with this evidence, we must ask ourselves about the causes that still make our roads a potential danger to those driving on them and, in this light, we need to stress just how many and what the dangers of careless or distracted driving behavior are.

Can you give us an example?

First of all, the use of technology and mobile phones while driving. In particular, the apps that can be used with one hand have given rise to a bad habit, which is greatly expanding the risk factors of road accidents due to uncertain, nonlinear driving behavior such as driving too slowly or making sudden maneuvers without signaling. There should be renewed attention in terms of repression, especially on highways. Furthermore, speeding, alcohol, distraction, and the failure to use seat belts and other safety devices continue to be among the leading causes of deaths.

In short, Italians continue to prove disobedient with regard to the use of seat belts?

Yes. The risk involved in not using helmets or seat belts is often underestimated by drivers. When used properly, seat belts reduce the likelihood of death or serious injury in a crash by 80%. Buckling up should be an automatic, set behavior, whereas all too often it is perceived by the drivers and passengers as a negligible precaution, especially in the case of short trips. Another myth, and unfortunately a very common one, to dispel is that the occupants of the rear seats are better protected in case of an accident. The exact opposite is true: in fact, without seat belts, there is the danger of them being thrown out of the vehicle, with very serious consequences, especially in the presence of airbags.

What about motorcycles?

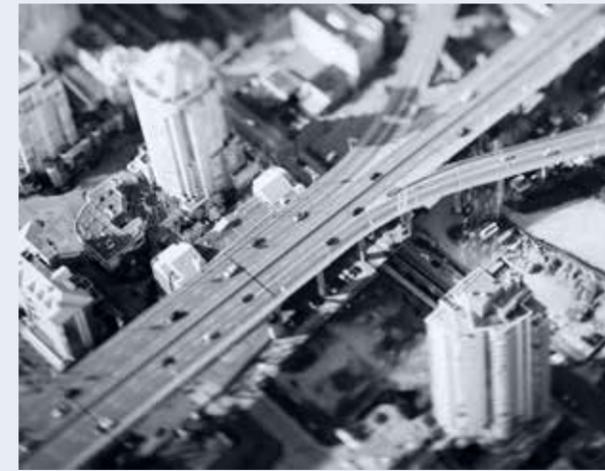
The question of the use of helmets is similar: in the first eight months of 2015, the victims among motorcyclists increased significantly. This data is disturbing, because for this category of drivers the gravity index in case of accident is much greater than for those who are behind the wheel of a car. The importance of systematically using a helmet to prevent or reduce the consequences in case of accident is quite evident.

In view of the current situation, what is the commitment of the Police?

The fourth Program of European Action on Road Safety 2010-2020 aims at a further 50% reduction of accidents in 10 years. This is an ambitious goal, a challenge that Italy has accepted in the past and wants to develop even more virtuously in the future. However, the alarming signs of rising numbers of road deaths require stricter policies being adopted on controlling drivers, both in terms of their mental and physical suitability to drive, and correct driving behavior. Therefore the strategies to offset this must include actions involving various aspects, from the increase in checks to very strict repression of any violations of the rules of conduct of the Code, up to 'high impact operations' throughout the national territory, aimed at unmasking improper driving behavior, to combat driving while impaired.

How do you assess the results of the Tutor on the highways and how can the effects of this successful experience be extended?

When looking at particularly dangerous violations such as speeding, failure to comply with the safety distance, not yielding right of way, going through a red light, hazardous overtaking, or illicit use of the lanes on the highway, you have to resort to systematic strategies that allow extending the basic controls as far as possible. In this sense, in the last 20 years, the use of remote control technologies has been very profitable, especially in punishing offenses such as speeding. The results, especially on the highway, are significant:



apparently the mortality rate has been halved on those stretches supervised by the Tutor. But a lot can still be done to extend remote control monitoring to other serious violations, such as failing to wear a helmet, no insurance, the technical inspection of vehicles, overloading heavy vehicles, and the circulation of vehicles that have been seized or banned from the road. However, today the use of these technologies is allowed only for a limited number of violations. So it would be helpful to extend their use to all the rules of conduct, albeit under strict conditions and usage parameters.

How effective are the advertising and communication campaigns in prevention?

The phenomenon of road accidents has many causes and social, economic, political, emotional, and financial consequences. In this sense, the ongoing search to establish a convincing dialogue with road users has now become



an indispensable tool for safety education, especially with young people. In fact, road accidents involving those under a certain age group are the leading cause of death, even more so than disease and drugs. Moreover, children, already road users as pedestrians, cyclists, and moped riders, are the generation of future drivers and the best spokesmen to bring the message of legality to the adult world.

What are the Police doing in terms of communication through such campaigns?

We have always invested in this type of activity. There are a number of activities through which young people are made aware of important issues that affect their safety in road traffic; to name a few, just think of 'Icaro' (*Icarus*), 'Bici Scuola' (*Bike School*), '#nonrischioperché' (*Why I don't take risks*), which are the result of collaboration with public and private entities on transversal issues related to mobility and road

safety in the shared interest in safety. Over the years, the experience of the 'Icaro' project has allowed us to reach hundreds of thousands of children involving all the schools, from elementary to high school, with programs differentiated according to age group, to teach young people the importance of compliance, and to foster a culture of legality in order to avoid dangerous kinds of behavior, which are the main cause of road accidents. The safety campaign, now in its sixteenth edition, is promoted by the State Police, in collaboration with the Department of Psychology of the Sapienza University in Rome, the Ministry of Transport and Education, the Italian Parents' Movement, the Ania Foundation for road safety, the ASTM-SIAS Highway Group, the Brennero Highway, Bike Channel, FederCiclismo (*Cycling Federation*), and with support from the companies Avio and Avio Aero.

In relation to the reform of the Highway Code, what are the regulatory changes that you would like to see in order to improve road safety? And what goals will most likely not be achieved?

The considerable variety and complexity of the rules governing the sector contribute to making action for the protection of road safety much more difficult. Accordingly, it would certainly be desirable to have a reform that results in a simplification of the rules that we are required to follow every day, with the aim of the Highway Code becoming, in the collective imagination, a handy tool for the users, with rules of conduct and sanctions that are easy to understand and easy to apply. In addition, starting with the assumption that a traffic accident, although perceived by most as a fatality, is actually the result of a number of causes in which human behavior is of fundamental importance, I believe that it is necessary to have legislative tools that allow more effective action to combat certain violations. In particular, I am referring to the impact made by driving while impaired due to substance abuse or incorrect driving behavior due to distraction.

THE NEW HIGHWAY CODE. PREDICTIONS AND CHANGES

Interview with Michele Meta

Streamlined procedures that facilitate citizens and those who watch over their safety, with greater attention given to pedestrians, cyclists, and moped riders. The new Italian law for road safety is in full accordance with the European standards. This is the new Highway Code: we talked about it with Michele Meta, Chairman of the Transport, Post and Telecommunications Committee of the House of Deputies.

by Mariachiara Giacosa

The new Italian highway code has almost reached the finishing line. The law has already been given the go-ahead by the House of Deputies and now awaits a 'yes' from the Senate. In recent weeks there have been ongoing hearings – associations of the victims' families, driving schools, ANAS, (Autonomous National Road Company) highway companies, the police, local authorities, and major vehicle manufacturers – and if there are no hitches, the enabling law could be approved early next year, but the bulk of the work has been done. The House of Deputies (Representatives) has developed a measure that summarizes some of the proposals presented in Parliament, transposing the EU rules that Italy has ignored so far, thereby increasing sanctions and protecting vulnerable users. Nevertheless, there are controversies, starting with the possibility of two people riding a moped at the age of sixteen. We have spoken about this with Member of Parliament Michele Meta, President of the IX Transport, and Post and Telecommunications Commission of the House of Deputies, and one of the main promoters of the measure that aims to make roads safer and Italian drivers more disciplined.

President Meta, what are the main features of the new highway code?

The measure authorizing the government to reorganize the highway code on the basis of clear principles and criteria has been approved in the House and is now before the Senate. The goal is to reduce the number of legal regulations by entrusting

the technical parts of the code to administrative procedures. This essentially means starting a procedure of simplification and deregulation that can facilitate the lives of citizens and those employed to enforce the code. What has driven us is the desire to attempt every possible way to fight for road safety, which has become a national and European 'social' issue. It is the second greatest cause of mortality and disability, and also has a strong impact on the victims of work-related accidents. It is the cause of family tragedies and immense grief for many people every day. There are many fronts on which to work in order to achieve the 2020 target of halving the number of victims compared to 2010. We have paid particular attention to the so-called 'weak' users, meaning pedestrians, cyclists, and moped riders. We have concentrated our efforts on a series of coherent actions that can be implemented at various levels by the actors involved, i.e. vehicle manufacturers, those responsible for road construction and maintenance, driving instructors, and the parents of new drivers. And, as mentioned, there is also a series of actions aimed at the weak or primarily vulnerable categories. Then measures and sanctions against bad driving behavior, particularly drunk driving or under the influence of drugs have been strengthened.

Why did the European Union take issue with Italy's old highway code?

There weren't any relevant objections, just some matters, for example, such as the prohibition of motor vehicles from 125 to 150 cc on the highways. By now the rules on

driving and licenses are largely on an EU level, and therefore enforced in all Member States, in many cases even without a transposition of national legislation. What Italy has been reprimanded for is that it is the only country in which two documents are required in order to drive a vehicle. This is a duplication that could easily be solved by the Government in a short time.

Why does it take so long for the parliamentary process to pass the measure?

The bill was passed quickly enough in the House of Deputies, and after preparatory work carried out in the previous legislature as well. What I do not understand, and have repeatedly pointed out, is why the measure is proceeding so slowly in the Senate.

With special licenses and measures for heavy vehicles, it seems to be moving towards simplification. What will change with the new law?

I've already said that simplification is a major goal of this enabling law. As for special licenses and heavy vehicles, an attempt is being made to legislate in the same way as the rest of Europe and tackle phenomena such as fake registrations of vehicles and illegal vehicle insurance, including with specific rules.

Speaking of fraud implemented through fake registrations, do you think the flow of vehicles with foreign number plates that fail to pay the toll can be stemmed, seeing as there is nothing in the code regarding ways of recovering these amounts?

The rule that I proposed covers all



offenses committed with the 'protection' of foreign plates, from access to urban LTZs (Limited Traffic Zones) to highway tolls. The goal is to eradicate the phenomenon that has assumed considerable and unacceptable proportions, not only with regard to evasion of legal requirements, but because we also need to combat criminal activities.

Do you believe that these rules can make roads in Italy safer and Italian drivers more prudent?

That is what the whole Parliament and the country are hoping for. The fact remains that the new rules must be combined with a sharp increase in controls, both with the help of technical and technological means, and with the implementation of a number of checks made by the police.

Two people can ride on a moped even at 16: this is a measure that has sparked a lot of criticism, starting with consumer groups. How do you reply to those who argue that it is a step backward in terms of road safety?

This rule was necessary in order to comply with the EU legislation. I won't deny that I too have some concerns. Of course, motorcycles perform better today than a few years ago. In any case, remember that the law allows an opportunity, but not an obligation, and this is a matter that involves the riders and their parents.

Still on the subject of safety, do you believe that it would be useful to identify, by the authorities of the roads and on a statistical basis, the places where most accidents occur, – already provided for in the Legislative Decree 35/2011 – for the safety management of highway infrastructures that are still lacking implementation of the decrees?

The legislation has already been approved. The government must issue the decrees. There is no need for another law.

The legislative decree 264/06 on safety in tunnels requires someone responsible for tunnel safety; along the lines of this figure, do you think it might be appropriate to introduce a safety officer along various stretches of the highways?

In my opinion, every measure that

is introduced to increase safety should be greeted positively. The delegation to the government allows it to identify that and other figures and measures.

Uber, Uber pop, and transporting others by private car: this is a complex issue that has aroused public debate and is now being discussed in the courts. Will the new law change anything?

When the Senate approves the enabling law, it will give the government the ability to intervene. But it is possible that there may be some intervention, with specific rules, given that the phenomenon has taken on considerable proportions and is putting a strain on the 'licensed' drivers, especially in large cities.

In parallel with the new code, there is the norm that recognizes the crime of road murder, which relatives of the victims have wanted for years: what do you think of this?

Those are two different things: one thing is the changes to the highway code, another is to change the Code of Criminal Procedure. I think it was a good idea to avoid confusion and that the issue needs be dealt with by the Justice Committees of the House and Senate. On the other hand, there is a measure before the House concerning specific changes to the highway code which also addresses the issue by acting on the driver's license, and with heavier penalties for repeat offenders of serious code violations, committed under the influence of alcohol and psychotropic substances, and, again, when hit and run drivers flee the scene of the accident.



OBJECTIVE SAFETY: THE ROLE AND ACTIONS OF AUTOSTRADA PER L'ITALIA

With more than 540 tunnels and 5,170 bridges and viaducts, the Autostrada per l'Italia highway network is one of the most complex in Europe. Here is an overview of the Group's strategies to increasingly improve its infrastructures and ensure the safety of travelers.

by Paolo Berti



The Autostrada per l'Italia highway system, covering 2,855 km (almost

half of the toll highway network in Italy), unites 15 regions, 25 airports, 166 train stations, and 1,340 towns, crossing areas where 77% of the population resides and 78% of the national GDP is produced.

It is a complex infrastructure network, with highways built at different times passing through the varied landscape of Italy, complicated from an orographic point of view, with its 540 tunnels, (with an overall length of more than 300 km) and more than 5,170 bridges and viaducts (of which more than a third are longer than 10 m).

Just playing around with numbers, in 2014 a number of people equivalent to that of the entire population of China traveled on our network, covering a total number of kilometers equal to 295 times the distance between Earth and the Sun. In 2014, commercial vehicles traveling on the network of highways in Italy transported a quantity of goods with a total weight equivalent to over 300 times that of the Pyramid of Cheops.

The above data gives a clear idea of the complexity of the challenge we face, which is to manage our highway network with the primary objective of continually improving safety conditions for travelers.

In order to accomplish this, we have implemented some strategies that can be divided into three main categories:

- **Infrastructure:** maintenance, upgrading, and expansion;

- **Methodology:** accident analysis and prevention;
- **Behavior:** information and user awareness.

Since its privatization, Autostrada per l'Italia has invested significant resources in research on new technologies, tools, and technical and operational standards that could contribute to the continuous improvement of safety. Today the three main categories of intervention mentioned above can be imagined as the gears of a mechanism that is being constantly 'lubricated' in order to achieve the common goal of offering our customers a safer, more fluid, and more modern infrastructure.

Infrastructure: maintenance, upgrading, and expansion

From 1999 to date, many interventions on the infrastructure have been carried out:

- expansion: construction of 413 km with new third, fourth, and fifth lanes;
- improvement of the traffic flow in the vicinity of the toll stations: 61 upgrading projects since 2006;
- increased asphalt drainage (reducing effects of rain): 16% of the network in 1999; 84.8% at December 31, 2014, approximately 100%, excluding the stretches where it is not appropriate to take action, such as mountain stretches, tunnels, road works, etc.;
- increased levels of the surface grip and regularity of paving;
- installation of safety nets on all viaducts with separate lanes (about 300 km);

- replacement and modernization of about 2,720 km of traffic islands and approximately 4,790 km of side barriers;
- closure of all the 1,900 openings on the traffic islands with mobile structures that allow them to be opened in emergency situations;
- renovation of lighting, ventilation, and safety of 407 tunnels of the network. The lighting of 362 out of 379 tunnels and the ventilation systems of 52 out of 71 tunnels have been completed; all the other interventions are in progress with an advancement of 96%;
- prevention of wrong-way access: installation of more than 1,000 signs with dissuasive photometric and dimensional measures to prevent wrong-way entry into traffic at all accesses to the motorway (toll plazas, service areas, parking lots).

Methodology: accident analysis and prevention

In 2002 Autostrada per l'Italia also launched a specific program for improving safety on its network, by improving the processes already in use for analyzing accident rates with the introduction of a model aimed at early detection of potentially critical points and enabling targeted preventive actions.

This process was further revised in 2014 according to a logic of continuous improvement (PDCA Plan-Do-Check-Act), by introducing:

- even more stringent analysis criteria in order to intercept potential critical issues in advance;
 - a system of monthly checks on the effectiveness of interventions that allow re-examining the critical points more quickly.
- Based on these methods, more than 2,000 specific actions (curve profiling, upgrading of standard signage, high-impact signage, special notices, special high-grip paving, etc.) have been carried out since 2002.

Behavior: information and user awareness

One of the main tools of prevention is undoubtedly timely and accurate information on traffic conditions, to promote better trip planning and, in the event of disturbance, the use of routes which avoid critical stretches and lengthen the duration of the trip more than is necessary.

Over the years, Autostrada per

l'Italia has invested continuously to multiply and enhance communication with its users. These are the main channels:

- **Call Center Viabilità** (traffic conditions call center) 840.04.21.21, with 180 lines and a capacity to respond to about 60,000 calls per day;
- 1,338 variable message signs installed along the network that can provide real-time news, alternative routes, and journey times;
- 2,173 cameras installed along the network and over 1,000 available on the website www.autostrade.it;
- Radio Communication, with RTL 102.5, Isoradio and Viaradio Digital;
- TV Communication, with My Way (channels 100 and 501 of Sky, on DTT channel 27);
- New App My Way, a free download from the Apple and Android stores;
- Website www.autostrade.it.

A further initiative in terms of information and communication adopted by Autostrada per l'Italia in 2006 for improving the safety of users in transit, as well as that of its work personnel, has concerned a reinforcement of the warning signs and demarcation of construction sites, with the introduction of standards complementary to existing regulations in order to improve the visibility of the areas of work on the highway.

On the other hand, as regards the awareness and education of users on correct driving behavior, the main innovation is the Safety Tutor system to control the average speed. This instrument, introduced on our network in late 2005 and now active on more than 2,500 km of roadways (approximately 40% of the network), has helped to dramatically reduce the component of serious accidents caused by high speed.

The implementation of the Tutor system on routes of the Autostrada per l'Italia network with higher than average mortality rates and fatal accidents has made it possible to bridge the gap, in about two years, compared to the routes with lower rates, and subsequently, to maintain a substantial alignment with these minimum values. Over the years, Autostrada per l'Italia has also invested in a number of awareness campaigns encouraging correct driving behavior. The most recent ones were:

- **12 months of road safety:** aimed at informing customers about the main causes of accidents and mortality, to dispel stereotypes, and suggest the correct driving behavior;
 - **VMS Competition:** competition to inform and educate customers on road safety through variable message signs (VMS);
 - **You are a safety champion:** online quiz with prizes in 2013 to promote correct driving behavior.
- The ongoing commitment that Autostrada per l'Italia has exerted on improving safety has produced outstanding results.
- In the period following the privatization of the Company (since 1999), the mortality rate (number of deaths per 100 million kilometers traveled) on our network has in fact been reduced by 72%, thereby in 2008 already reaching the objectives set by the third European Road Safety Action Programme 2001-2010.

The reduction in the mortality rate compared to 1999 is equivalent to over 300 lives saved each year.

On the other hand, taking the Global Accident Rate (total number of accidents – with and without consequences to people – every 100 million km traveled) into account, a 50% reduction was recorded in the same period, but a sharp reversal of the trend has clearly emerged since 2002, when the methodology

of accident analysis and prevention described above was introduced.

Another result that is definitely worth mentioning is related to the Total Delay (TD), an indicator introduced in 2006 to measure the flow of traffic, a factor that has also had a crucial effect on road safety. This indicator, which expresses the fluidity in terms of 'time lost' (hours) on the highway by users in transit rather than a characteristic speed of reference, brought about a mortality reduction of nearly 60% from 2006 to 2014. The actions and results described show that the investments made by Autostrada per l'Italia for the improvement of road safety have given good results. But it is also true that in order to give new impetus and vigor to the improvement, it is necessary for the entire national economy to continue to invest in safety by promoting the introduction and development of new technologies and tools to spread the culture of safety to all users, from the occasional to professional drivers.

We are aware of the importance of our role in society and the complexity of the challenge we face every day, but we can make a new leap forward for road safety only by making all users fully aware of the risk they run and fostering driving behavior that is prudent and respectful of the rules of the Highway Code.



TECHNOLOGY FOR A SAFETY EUROPE

Interview with Herman De Croo

All European countries share the objective of road safety, but the economic resources that they allocate to it do not always meet the needs. Herman De Croo, President of the European Transport Safety Council, takes stock of the situation on the EU's roads and invites us to look to new technologies in order to improve them.

by Paolo Piacenza

Herman De Croo knows a lot about the world of transport. And also the world of politics, Europe, and the nation States. He is Belgian, and has been a member of Parliament and a Minister, former Speaker of the House of Representatives, and Minister of Transport and Communications several times over, and for years he has dealt with the problems of traffic and road safety from a privileged point of view: Brussels, the home of the European institutions and natural crossroads of an entire continent. Now, as president of the Governing Council of the European Transport Safety Council (ETSC), he coordinates analyses and interventions to support the battle for transport safety. And therefore, first and foremost, road safety. Roads effectively remain the number one problem in terms of safety, with 25,845 deaths and 203,550 serious injuries in the EU-28 countries in 2014. There were only 0.6% fewer deaths than in 2013, while the number of injured has even begun to increase again (3%), prompting the European Parliament to reiterate its request to the EU to set a challenging reduction target for all countries. There are certainly different causes underlying this trend, an improvement that seems to have diminished and taken a turn for the worse. But according to Herman De Croo and the ETSC, the main reason is quite obvious: the choice of many member countries to divert their resources away from the policies for road safety.

According to the 9th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report by ESTC, in 2014 there was the worst annual reduction in EU road deaths since 2001, and now the EU target to halve deaths by 2020 is at risk. Why has this happened?

The figures for 2014 are a wake-up call. Although there is no single factor that explains the poor results, there is no doubt that part of the story can be explained by the deprioritization of road safety in some countries. Budgets for enforcement have been cut, targets have been dropped – and we are now seeing the effect of these decisions. An improvement of the economic situation in some countries may also play a role, since increased economic activity often leads to increases in driving. These are challenges that countries need to address.

Which European countries are the safest in terms of road deaths and serious injuries?

Sweden and the United Kingdom are the frontrunners in the EU road safety league, with less than 30 road deaths per million inhabitants, compared to an average of 51. However, since 2010 the progress in reducing deaths in the UK has slowed down dramatically while in Sweden it has reversed. These results are alarming and require immediate attention.

What countries have had the best results in reducing the number of deaths, and concerning road safety improvement in general?

Since the introduction of the second EU target to halve the number of

road deaths by 2020 compared to the 2010 levels, the EU countries that have been the quickest to reduce the number of people killed on roads are Greece, Portugal, and Spain. Spanish road safety performance is closely related to a set of comprehensive measures, including the introduction of a penalty point system, the adoption of an extensive safety camera network, and the introduction of stricter sanctions for traffic offenses. Portugal has introduced a lower BAC limit for professional and novice drivers and launched several road safety campaigns. Reductions in the number of road deaths in Greece are related to the economic downturn which has affected traffic volumes and patterns, and it has also been observed that user behavior is improving, the number of drivers going above the speed limit has decreased, and the rates of seat belts and helmets being worn has grown following the awareness-raising campaigns and improved enforcement.

Are alcohol and high speed the most common reasons for road accidents in EU? How can their impact be reduced?

Drunk driving (or DUI, driving under the influence) and speeding are widespread. Speeding is a primary factor in about one-third of fatal collisions while drunk driving is linked to around one-quarter of all road deaths. These problems can be addressed with more effective enforcement and target-setting. But technology can also play a role. Drunk driving can be addressed by installing alcohol ignition in-



terlocks in all commercial vehicles and also requiring drunken drivers who have had a conviction to install them as a part of their rehabilitation programs. The devices can be connected to the vehicle's ignition system and require the driver to take a breathalyzer test in order to drive the vehicle. If the driver is found with a blood alcohol reading above the legal BAC limit, the engine will not start. They have proven to be an effective measure in the fight against drunk driving. For example after the introduction of alcohol ignition interlocks in Finland, drunk driving re-offense rates dropped from 30% to 6%. Intelligent Speed Assistance (ISA) is a very promising technology for helping to reduce speeding. The system uses a database of speed limits combined with GPS technology to alert drivers to the current speed limit and help them to stay within it. ETSC is calling for an overriding form of the technology to be installed as standard on new vehicles. Such a move could lead to a 20% reduction of deaths.

What are the most interesting technical solutions for reducing road risk?

I would like to highlight two other areas where technology could help. Despite seat belt laws across the EU, a significant number of people still fail to buckle up. Seat belt use in cars is estimated to be only 88% in the front seats and as low as 74% for the rear seats in the EU countries that are monitoring their use. ETSC would like to see seat belt reminder systems fitted in all passenger seats.



This simple measure could prevent 900 deaths a year.

Another very promising technology is Automated Emergency Braking. Many collisions occur due to the driver's failure to brake or applying the brakes too late. Autonomous Emergency Braking systems can help avoid crashes or mitigate their severity by warning the driver and supporting their braking response or even by applying the brakes independently from the driver when an obstacle is detected.

CODACONS: ROAD SAFETY CAMPAIGNS AND INITIATIVES

Interview with Carlo Rienzi

Feeling too comfortable in your car can be dangerous: we tend to think of it as if we were in our living room, as we send messages, make phone calls, perhaps even glance at the TV screen installed on the dashboard, and we forget that we are sitting in a projectile launched at 130 km per hour, with its own time and braking distances. Raising drivers' awareness is not easy: for years, Codacons has been engaged in this battle which is being fought together with Autostrade per l'Italia. We talk about that with the President Carlo Rienzi.

by Chiara Ferrero



ing any possible explanation. Then we realized that there was no cell phone reception along that stretch, so motorists were trying to reactivate their phones and thereby distracted from driving and causing accidents. This is an activity that we are managing very well with Autostrade per l'Italia, but it should be extended to the highways of other groups as well. Finally, another very important battle is raising drivers' awareness about the use of mobile phones at the wheel: but unfortunately there are not enough checks and this phenomenon is truly worrying.

In particular, what does the #dattunaregolata campaign, promoted by Codacons TV in partnership with Autostrade per l'Italia consist of? Can you explain who it addresses and what its message to Italian drivers is?

The #dattunaregolata (*shape up*) initiative is addressed to everyone, because unfortunately everyone is at risk, the young and the old, men and women. After having repeatedly denounced the dangers of bad driving behavior, with Autostrade per l'Italia we have created a special awareness campaign being spread through the association's YouTube channel and commercials broadcast in the highway service areas. The commercials make a strong impression, since those who watch them see what can happen when there is distracted driving. The

Codacons, the most important consumer association in Italy, is also in the forefront in promoting road safety. Agorà wished to talk with its founder and President, Carlo Rienzi, a lawyer involved in consumer protection and awareness.

What are the initiatives that you have undertaken and which ones are currently underway?

Road safety is crucial for us, that is why we have undertaken many battles on this front, and we are especially interested in prevention. First of all, we are striving to have the Tutor everywhere, on both highways and other

roads. This is the main thing that must be done. Then there is the battle that we're winning, with the campaign *Smoking at the Wheel, Constant Danger*. Not only smoking while driving can cause serious harm to those who are in the car, but it is also a safety issue: the movement of lighting and putting out a cigarette distracts one from driving and determines a 20% decrease in response capacity, so for a few seconds, the driver has no perception of the road. Another aspect that we are engaged in is controlling the efficiency of the highways. We found that there was an increase in accidents in some stretches, without perceiv-

message is important, the goal is to encourage drivers not to consider their car as a tool for fun or races like those of Formula One seen on TV, but as a necessary means of transport which must always be used with caution. Cars can be like guns: going 130 km per hour is dangerous in certain contexts, you can even kill someone. Just think of the time and space required to brake. Do not forget that it only takes three seconds of distraction to wind up off the road.

Does Codacons have any other initiatives for raising the awareness of Italian drivers and motorcycle riders?

Of course, we will continue on this path and on all the roads leading to safety. I repeat: we are interested in preventing accidents. Therefore it is important not only to talk to drivers and riders to raise awareness on this issue, but also to prevent accidents with tools like Tutor and to verify the safety of the highways.

How important are prevention and road safety education for young people? What else can be done?

Prevention is key, and yet virtually nothing is being done at the institutional level. This is very serious. Road safety education is not being taught at school and yet we have been asking for a long time to include it as compulsory. So, sometimes private initiatives are replacing the public ones: for example, a very important initiative implemented by Autostrade per l'Italia, which is working on prevention and establishing partnerships with consumer groups, is the Safety Advisory Committee. Its goal is to identify actions that improve highway services and the level of infrastructure safety. Verification is being carried out on all the routes and we are working together on many fronts, including finding a way to prevent wrong-way entry into the exits and entrances.

What results have been achieved thanks to the awareness campaigns?

It is hard to say exactly which results have derived from the campaigns and which have come

from the measures taken by the management of the highways and roads as well, definitely a little here and a little there. We consider the drastic reduction of accidents and deaths on the roads thanks to the introduction of the Tutor extremely important.

In the past, speeding was the main cause of accidents, followed by alcohol, whereas today it is the use of technology (mobile phones and smartphones) that tops the list. What can be done to 'convince' drivers to avoid distractions behind the wheel?

Speed is always the most dangerous thing, but distraction is taking over the lead, and electronic instruments are the cause of this. We have become dependent on our mobile phones, but we often do not have the perception of the danger and the fatal consequences that certain driving behavior can cause. Almost anything can be done at the wheel, just think that some cars even have a television. The numbers speak for themselves: 20.1% of the car crashes on Italian roads is due precisely to the distraction caused by mobile phones and smartphones. And even those who use a headset are often composing messages and typing numbers to

call, with one eye on the phone and one on the road. And then don't forget that to send a text message on WhatsApp you have to pick up the phone, unlock it, turn on the application, and write the text. Not to mention taking a selfie while driving, which is the latest fashion, especially among young people. It may seem to take just a few seconds, but this can be fatal and we must repress this kind of behavior. In fact, checks need to be made over a distance, photographing not only the license plates of those who are going too fast, but also those who are on the phone while driving, and of course, slap a fine on them.

According to Codacons, what is the good news and what are the negative aspects of the new Highway Safety Code?

Unfortunately we do not see any positive aspects. However, a negative aspect is that it still lacks the crime of road-related murder. It is absolutely necessary to introduce it into our system, and this is a battle that we feel deeply about. Whether it is part of the Highway Safety Code or not, what is needed is to severely punish those who commit murders while driving a car. There are still too many victims of accidents caused by

people who drive without being in the condition to do so or who become dangerous when behind the wheel. There has to be a strong deterrent for those who drive when they are drunk or under the influence of drugs.

Your association has denounced the lack of controls particularly on scooters and mini-cars. What suggestions do you have for protecting the safety of young people?

This is another very important aspect concerning the safety of the young. Mini-cars are often modified to exceed the maximum speed permitted of 45 kilometers per hour, and these are completely omitted from the controls. In our view, the responsibilities are mainly of municipal police forces, which do not stop or seize these cars, as well as the garages in which these changes are made. We have made complaints throughout Italy, carrying out hidden tests by telephone in which we asked garages to make the changes necessary to be able to go faster: all of them responded to us in the affirmative. Those who lend themselves to making these changes, which can have very serious consequences for young people, should be arrested.



ROAD SAFETY OLYMPICS

In the 'race' for road safety, Italy is severely put to the test by other European countries, with which it often cannot compete. The truth is that, despite a few good results in some areas, we are negligent in many other areas and still have a long way to go to become a safe nation. Here is an overview of the successes achieved and what still penalizes us.

by Giordano Biserni



If there were such a thing as the European Road Safety Olympics, Italy would only win a midway place in the medal rankings, even though in recent years we have definitely achieved some good results, especially in certain specialties. First of all, in this hypothetical classification of EU medal winners, Italy ranks 13th out of 28 countries, but, if we compare our results with those countries with an equivalent evolution in vehicles, the ranking is very disappointing indeed. Some data: 3,385 road deaths

(Istat 2013) appears to be a decent result, compared to 2012, with a decrease of 3.7% in accidents, 9.8% in deaths, and 3.7% in casualties. But the positive data stops there. In fact, the tragic figure of 3,385 victims is the highest in Europe, followed by Poland with 3,357, Germany 3,340, and France, slightly lower, with 3,250. If we then check the number of deaths in relation to the inhabitants, Italy is immediately at odds with the European average, which is 51.4 deaths per million inhabitants, whereas the Italian average is still stuck at 56.2. Other countries with an

equal tradition and evolution in vehicles are doing far better than Italy: France stops at 49.6 deaths per million inhabitants, Germany 41.4, and Spain 36. The United Kingdom and Sweden are doing even better, with respectively 28 and 27.2 deaths per million inhabitants, records that seem unattainable for Italy. So what is causing this difference? Better driver education, more protective road structures, a more adequate signage, but also strict and constant controls with sanctions and penalties that are clear and prompt. Let's take a look at the disciplines of the Road Safety Olympics in



which Italy has done well, or better than the others. Surely in its highway system, where thanks to Tutor, the number of victims has been more than halved in less than 10 years. Bear in mind that not so long ago, in 2004 BT (Before Tutor) the death toll was 648 with a mortality rate of 4.6, whereas in 2013 AT (After Tutor) there were 321 deaths with a mortality rate of 3.4: these results deserve a gold medal. Italy deserves another gold medal for its battle against the Saturday night carnage. Considering that on the two tragic weekend nights alone, there were 917 deaths in 2000, while in 2013 the number had dropped to 344 (164 on a Friday night and 180 on a Saturday night), a decrease of 573 victims: this result of 62% less should take first place on the podium. This has been thanks to the targeted effort made by the Traffic Police, to the stricter rules, and to the tenfold increase in breathalyzer tests, the number of which, with the support of Italian Police and Local Police, has soared in recent years, going from about 200,000 inspections in 2007 to almost two million in 2013. But Italy will not be winning any other gold medals. There is a drop in casualties of drivers and passengers, but this is also thanks to the improvement of the defense and protection systems of the vehicles.

A good, but not exciting, result is the decrease of casualties among motorcyclists and moped riders, but there were still 849 victims, with an even higher mortality rate for motorcyclists that reached 1.68. The data on cyclists is very negative, with 259 victims still in 2013, a figure that almost corresponds to two groups of cyclists of the Tour of Italy. Not to mention pedestrians, where Italy's ranking keeps it far from the podium, if not actually in last place. Some other data: in Italy, in the 10 years from 2004 to 2013, solely concerning pedestrians, there were 6,429 deaths and 204,288 injured, which is an average of 54 deaths and 1,702 injuries in each of the 12 months, and 12 pedestrians died and 393 were injured in each of the 520 weeks of the decade. About 30% of pedestrians were run over while on zebra crossings or otherwise protected pedestrian crossings. To get an idea of the exact extent of the phenomenon, the total number of casualties among pedestrians in these 10 years corresponds to 200 times the total number of victims of the Costa Concordia cruise ship: 20 victims every year. In order to understand just how far Italy is from winning medals, remember the still massive gap in the reduction of deaths on the

roads: 5,625 in 2004 and 3,385 in 2013, with a reduction of 40%. This figure is much better than the drop in pedestrian casualties: 710 in 2004 and 549 in 2013, or 22.7%. To be able to rise in the ranking and thus, earn a medal in the Road Safety Olympics, Italy needs an overall plan that starts by revising and improving standards and with a systematic and coordinated monitoring of the bodies controlling the roads – which is more effective and consistent including for the freight sector –, as well as educational and communication campaigns that are truly effective and even shocking (such as in those of countries that are at the top of the class: the United Kingdom and Spain), a continuous fight against alcohol and drug abuse when driving, and the new kind of intoxication in the third millennium: the casual use of the mobile phone and the craze of sending text messages when at the wheel. A contribution would also definitely come with the approval of the proposed crime of road murder. In this regard, if there were an Olympics of hit-and-run accidents, unfortunately no other country would beat Italy. Who else except Italy could boast of 119 dead and 1,224 injured in 2014? This sad result is worthy of the first place on the podium of violence on the roads.

Highway people

TRAFFIC AND TECHNOLOGY: THE SOUL OF THE HIGHWAY NETWORK

Like all infrastructures, highways require timely emergency management, ongoing maintenance, and continuous work of adaptation to and evolution of new technological standards and regulations. Here are the people who work behind the scenes to make the infrastructure safer and more fluid.

by Antonio Savarese



The highway network is a bit like the major arteries and veins of the human body: just as their task is to rapidly convey circulating blood, likewise highways have to deliver goods and people as quickly and safely as possible.

But to function properly, highways, like all infrastructures, require timely emergency management, ongoing maintenance, and continuous work of adaptation to and evolution of new technological standards and regulations. And, in order to do this, everything needs to be kept under control. Upon entering the various offices of Autostrade per l'Italia that look after traffic and our safety (Operations Coordination, the Traffic Center, and CNEV – the National Coordination of Traffic Emergencies), you really get the feeling of a

total control: computer screens are at center stage in this unit, transmitting images of the entire highway network which are monitored meticulously.

Nicola Napolitano – Director of Traffic Management in the Operations Coordination unit of the Central Operations, which supports and coordinates all the section managements on viability issues – talked with us about the Operations Coordination's main activities: "Our goal is to ensure the proper management of the network through monitoring, operational support, and coordination of the nine regional offices of Autostrade per l'Italia (section managements of Genoa, Milan, Bologna, Florence, Fiano Romano, Cassino, Pescara, Bari, and Udine), each of which is responsible for the operational management of approximately 300 kilometers of highway. The

central structure of the Operations Coordination is responsible in particular for coordinating the activities of traffic management (including events for inter-regional emergency situations), information, winter operations, and the definition of technical and operating standards. It is also in charge of monitoring the Operations' main projects, including the section managements, supervising the quality systems, and certification in the field of operations, thereby ensuring process standardization and regulatory compliance."

The network with a thousand eyes

The highway network of Autostrade per l'Italia is very extensive, branching across a complex and varied territory, not to mention that sections of its highway were built in different periods. The numbers concerning the traffic are also very high: in 2014, 839 million vehicles (including 17.6% of heavy vehicles) traveled on it, covering more than 44 billion kilometers.

Therefore, managing traffic flow is not easy: "Our biggest challenge is ensuring the performance of the Operations in maintaining the continuity of the highway traffic service and minimizing any inconvenience for customers on the road," said Napolitano. "So we assist with supporting the section managements in planning construction sites that can have a high impact on traffic, in the analysis of accidents in the winter, of exceptional transit, or agreements with the organizations for mechanical breakdown. In addition, with regard to inter-regional emergency events (widespread snowfall, summer vacation departures), our unit is entrusted with the management of the CNEV Room, large premises

where cameras focused on individual sections of the highway transmit the situation onto the screens, thus allowing us to control them in detail. "This is where we support the section managements, monitoring so that everything is run according to operational standards and with an overview, for example by identifying alternate long-distance routes or coordinating the transfer of resources to the section managements most affected by the event."

Although Italy is known abroad as the country of sun, in recent years we have seen heavy snowfalls on highways, and therefore the presence of an internal weather service, in addition to the institutional ones, is fundamental in order to ensure the most accurate predictions in the management of snow events.

"In recent years, we have recorded up to 260,000 hours snow km (indicator that measures the duration and extent of the snowfall) in a single winter season. We have approximately 240,000 tons of salt for treating road surfaces during snow events, stored in 9 strategic deposits (hubs) and 140 tactical deposits (snow places), we have a fleet of 2,000 snow removal vehicles (snow plows, salt spreaders, and special vehicles) along the entire highway network, and up to 5,000 people (both internal operators and employees of external companies) are employed in the critical phases."

Investments and continuous technological installations on the entire network are indispensable for being able to guarantee the safety of all of us: the Safety Tutor covers more than 2,500 kilometers of roadways, there are 1,338 variable message signs, and 2,173 cameras monitoring traffic.

All-round technologies

One of the key factors is the great amount of information that is managed and which allows Operations Coordination to monitor in real-time. The use of computer systems is essential for the acquisition of information in the field and processing it.

"The management of road use, both centrally and regarding the sections, requires the use many of cutting-edge tools, all developed by a Group company, Autostrade Tech," stated Napolitano. "In particular, there is the Traffic Information System into which all the news on traffic events converges, coming from multiple distributed sources (cameras, traffic monitoring sensors, emergency telephones, personnel operating in traffic activities, traffic police, the drivers themselves, etc.), to monitor the entire highway network. The moment an event is detected, it is entered into the system and from there it is managed until its resolution by coordinating the necessary activities in the territory. Meanwhile, highway users are informed in real time about what is happening thanks to the variable message signs (VMS) and the many TV and radio stations used (Isoradio, RTL 102.5, MyWay broadcast on Sky, the new MyWay app for Apple and Android smartphones, etc.). Also essential are the weather portal, for processing and spreading information and weather reports, and the BMS system for the management of the fleet of vehicles for winter operations, from the time a vehicle is called in the case of a snow event to monitoring the GPS tracking of the same."

Stefano Marigliani, Operations Director of the 4th section of Florence, is enthusiastic about the vast potential of these technologies: "Thanks to technological developments, the sensors are now integrated directly into the operating logic; just think that today a camera is not only able to see, but can also hear and recognize if there is a stationary vehicle, and if there is smoke or fire. Furthermore, traffic sensors not only measure the number of vehicles passing, but they also develop differential analyses, working on medium speed and reporting the occurrence of slowdowns or queues, thus generating appropriate alarms in the system."



The human factor

Working for Autostrade per l'Italia means both ensuring the smooth operation of the highways and dealing with any emergencies: so how important is organization and just how important is the human factor? "The human factor is always important, but in our work the real key is organization; as with any team, in fact, a champion can make a difference, but you have to be good at bringing these experiences into the company to ensure that the entire organization adopts the best practices and becomes better in a process of continuous evolution," said Marigliani.

The work is often done behind the scenes: the fewer the men in the field, the fewer the problems. Davide Bergantin, Operations Director of the 5th section of Fiano Romano, told us how it feels to work in this situation: "I joined Autostrade in 2006 and although I was a person who'd had to travel a lot for family reasons, I had no perception of the complexity of this world. Behind the tollbooths, tolls, and building sites, there is a world of people, organization, and planning that the users often cannot perceive, but we have a great job." A huge number of vehicles and people circulates on the highways (more than two million vehicles per day) and often the reality of what could happen is stranger than fiction. "I like to remember some episodes because they ended without tragic consequences, for



Testata registrata presso
il Tribunale di Roma (n. 430012)

Finito di stampare nel corso di ottobre 2015
presso Stamperia Artistica Nazionale
- Trofarello (TO)



IMMAGINE DI COPERTINA

Uno dei portali Tutor
lungo la rete di
Autostrade per l'Italia
Archivio Autostrade
per l'Italia

ISBN 978-887578581-9



9 788875 785819

euro 12,00

