



PIN Talk – Road safety toward 2020

**The key-players della sicurezza stradale:
quale ruolo e quali impegni per raggiungere
l'obiettivo del 2020**

**Sicurezza stradale: un fattore strategico
nelle scelte e nelle azioni dell'Anas**

Intervento del Presidente di Anas

Dr. Pietro Ciucci

Roma, 20 novembre 2014

INDICE

1. *Introduzione*
2. *Infrastrutture stradali più sicure e manutenzione*
3. *Tecnologia ed Infomobilità*
4. *Sicurezza e cooperazione*
5. *Sicurezza ed educazione stradale*
6. *Conclusioni*

Gent.li Ospiti

Ill.me Autorità

1. Introduzione

La sicurezza stradale in Europa è un grosso problema sociale. Nel 2009 più di 35 mila persone sono morte sulle strade dell'Unione europea, cioè l'equivalente di una città di media grandezza.

Secondo le stime, per ogni morto sulle strade d'Europa ci sono 4 invalidi permanenti, con danni al cervello o al midollo spinale, 10 feriti gravi e 40 feriti lievi.

I costi economici per la società sono stimati a 130 miliardi di euro all'anno.

La Commissione Europea, come è noto, ha adottato un programma ambizioso sulla sicurezza stradale inteso a dimezzare le vittime di incidenti stradali in Europa nei prossimi dieci anni. Il programma definisce una serie di iniziative, a livello europeo e a livello nazionale, intese essenzialmente a migliorare la sicurezza del veicolo, la sicurezza dell'infrastruttura e il comportamento degli utenti della strada.

La presenza dell'Anas in questo autorevole contesto non è casuale. L'innalzamento dei livelli di sicurezza della rete stradale è infatti una delle nostre principali missioni istituzionali.

In tema di sicurezza stradale svolgiamo un ruolo tutt'altro che secondario, tenuto presente che gestiamo in qualità di concessionaria una rete stradale e autostradale d'interesse nazionale, di oltre 25 mila km, dei quali 1.300 di autostrade e raccordi autostradali non a pedaggio.

E su almeno 4 delle 7 azioni indicate dalla Commissione Europea, possiamo dare un contributo significativo, nell'ambito delle competenze, ovvero:

- 1. La realizzazione di infrastrutture stradali più sicure e la loro manutenzione***
- 2. L'incremento delle tecnologie intelligenti***
- 3. Il miglioramento dei controlli***
- 4. La formazione degli utenti della strada***

D'altra parte nell'arco della storia di Anas, lunga oltre 80 anni, il concetto di sicurezza stradale è sempre stato un fattore strategico nelle scelte aziendali ed è stato

sviluppato e si sviluppa proprio nell'ambito di queste quattro tipologie di azioni.

2. Infrastrutture stradali più sicure e manutenzione

Il primo settore di azione è l'innalzamento dei livelli di sicurezza stradale attraverso il miglioramento della qualità infrastrutturale della rete stradale.

Quando ho assunto nel 2006 la responsabilità di guidare l'Anas, uno dei primi obiettivi che mi sono posto è stato quello di riprendere in mano alcuni dossier strategici presenti nella società, in particolare la manutenzione della rete e il completamento delle opere avviate e per varie ragioni sospese, impegnando me stesso e le varie direzioni a portarle a compimento.

La necessità di rimettere in moto gli interventi di manutenzione della rete e di portare a conclusione le molte opere in sospeso era un'urgenza legata non solo alla necessità di colmare il gap infrastrutturale che all'epoca ci divideva dai nostri partner europei, ma anche dalla consapevolezza che opere stradali obsolete, con standard infrastrutturali non più a norma, costituivano un elemento

contraddittorio, rispetto alle politiche di sicurezza di cui il Paese aveva necessità.

L'apertura di nuovi tratti stradali e autostradali e l'attenzione e la cura prestata alla manutenzione delle arterie esistenti, anche grazie ai fondi stanziati dal 'Decreto del Fare' e dalle ultime Leggi di Stabilità, hanno consentito una maggiore capacità di gestione dei flussi.

Basti pensare che dal 2006 ad oggi l'Anas ha aperto al traffico oltre **1.450 km** di strade ed autostrade per un investimento di **quasi 15,7 miliardi** di euro e che solo nel 2013 gli investimenti in nuove costruzioni e manutenzione straordinaria nell'anno sono stati pari a circa **2,2 miliardi di euro**.

Relativamente alle nuove opere, nel corso del **2014** l'Anas ha realizzato su tutto il territorio nazionale **circa 120 nuovi km di strade e autostrade** per un investimento complessivo di quasi **2,5 miliardi di euro**.

Il nostro impegno non riguarda solo le nuove costruzioni ma anche la rete esistente. Cito solo alcuni esempi di interventi infrastrutturali volti all'innalzamento della sicurezza della rete che l'Anas ha in corso.

- La risoluzione dei 'punti neri', ovvero dei punti particolarmente critici a più alta incidentalità della nostra rete stradale (dossi, curve cieche, segnaletiche non adeguate, ostacoli naturali, ecc.), che richiede un investimento nel tempo di **oltre 500 milioni di euro**.
- La sicurezza in galleria. Sulla rete stradale e autostradale di nostra competenza insistono **oltre 1.100 gallerie**, 842 sono a fornice unica e 286 a doppia fornice; 289 gallerie hanno una lunghezza superiore a 500 metri. L'adeguamento di tutte le gallerie ai requisiti previsti dalla Direttiva europea del 2004, recepita in Italia da un decreto legislativo del 2006, richiede un impegno economico notevolissimo, di **oltre 2 miliardi di euro**.
- Manutenzione straordinaria. Sulla nostra rete sono attivi o in fase di attivazione **507 interventi**, per un importo di oltre **820 milioni di euro**.

A completamento di queste azioni, sempre in tema di innalzamento degli standard di sicurezza e di confort, l'Anas ha attivato interventi che prevedono: l'utilizzo della **tecnologia a LED** per gli impianti di illuminazione; e il potenziamento dell'installazione di pannelli a Messaggio Variabile anche sulle Strade Statali.

3. Tecnologia ed Infomobilità

Il secondo settore di azione dell'Anas è l'innalzamento dei livelli di sicurezza della rete attraverso il miglioramento della capacità di prevenzione dei rischi e l'implementazione della tecnologia necessaria ad affrontare i rischi.

Il potenziamento della struttura di esercizio dell'Anas è stata in questi anni una delle mie preoccupazioni principali.

L'Anas si è quindi dotata di una rete di **20 Sale** Operative Compartimentali, coordinate dalla Sala Operativa Nazionale, e di sistemi tecnologici all'avanguardia che attraverso **3.800 telecamere** fisse e mobili, sensori di traffico, centraline meteo, **300 pannelli** a messaggio variabile, hanno consentito di acquisire informazioni e dati in tempo reale per la gestione del traffico e l'informazione all'utenza.

In particolare, a partire da quest'estate, ci siamo avvalsi anche del sistema dei **sensori Panama**, una piattaforma innovativa per il rilevamento, il monitoraggio e l'analisi della mobilità sulla rete stradale nazionale e per lo studio dell'incidentalità e l'individuazione dei tratti a pericolosità più elevata.

Questo sistema, dopo la fase di sperimentazione del 2013, è diventato pienamente operativo, con **1.030 postazioni** installate lungo tutta la rete Anas che ci hanno consentito di rilevare puntualmente il numero dei transiti su singole tratte stradali o autostradali, confrontandoli con i dati dello scorso anno.

Proprio in coincidenza dell'estate 2013 abbiamo esteso il nostro sistema di controllo della velocità media e istantanea "**Vergilius**", oltre che ad alcuni tratti della Domiziana, della Romea e dell'Aurelia, anche al tratto salernitano della nuova autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e alla Galleria "S. Maria di Pozzano", della strada statale 145 "Sorrentina" (in provincia di Napoli).

Il Vergilius ha funzionato da deterrente verso l'alta velocità, contribuendo a rendere il viaggio più sicuro. Infatti, nonostante gli alti volumi di circolazione registrati su queste arterie, pari globalmente a circa 6 milioni, il numero dei verbali emessi dalla Polizia Stradale dal 25 luglio al 31 agosto è stato di **15 mila**. Una percentuale assai bassa di automobilisti, cioè, ha superato i limiti previsti.

Credo che di questo dobbiamo essere tutti molto soddisfatti, perché un basso numero di contravvenzioni per eccesso di velocità costituisce la dimostrazione che si è raggiunto l'obiettivo di prevenire e di informare e non quello di punire e sanzionare.

In particolare sulla 'via Aurelia' sono state elevate 2.319 contravvenzioni; sulla 'via Romea' sono state elevati 312 verbali; sulla 'via Domiziana' sono stati prodotti 2.769 verbali; sulla SS145 "Sorrentina" sono state emesse 478 contravvenzioni; e sulla A3 sono stati prodotti 9.383 verbali.

Lavoreremo per il prossimo appuntamento dell'esodo al fine di implementare sia il sistema di sensori e di telecamere sulla rete, installando anche sulla base dell'esperienza di questa estate altri sensori nei punti più sensibili per il traffico, sia per estendere il sistema Vergilius di rilevazione della velocità media su altri tratti delle strade e autostrade più importanti che abbiamo in gestione.

Nell'ambito di questa implementazione e potenziamento del sistema Vergilius, guardiamo con estremo interesse e

con convinto consenso alla possibilità di utilizzare – come anticipato di recente dal Direttore Sgalla al quotidiano La Repubblica – il sistema delle telecamere e del controllo 'remoto' (Telepass, ZTL, Tutor, Vergilus) per il controllo e l'automatica sanzione di tutti i mezzi circolanti non in regola (mancata revisione, assicurazione scaduta, guida contro mano o senza casco, ecc.).

A questo proposito, l'Anas da tempo ha posto il problema della presenza di decine di migliaia di mezzi pesanti stranieri che, attraverso il valico con la Slovenia, percorrono il territorio italiano sulla E55 ed E45 e che costituiscono un costante rischio per la sicurezza della strada e sulla strada. Si tratta di un alto volume di traffico, il cui controllo è oggi affidato agli uomini su strada ma che potrebbe diventare capillare e completo se venisse introdotto il controllo automatico attraverso il sistema 'remoto'.

Questa ulteriore novità, dimostra quanto l'infomobilità sia una rivoluzione tecnologica che sta profondamente incidendo sullo stile di guida degli italiani, grazie alla quale si deve molto del processo di sensibilizzazione al tema della sicurezza alla guida.

L'Anas è stata protagonista di questa innovazione e oggi offre all'utenza una pluralità di strumenti molto avanzati.

Infatti sul nostro **sito internet www.stradeanas.it** è possibile avere informazioni utili sulla guida sicura, sui cantieri e sugli itinerari alternativi e si può programmare il proprio viaggio attraverso il **servizio "VAI"**, acronimo di *Viabilità Anas Integrata*, in grado di gestire informazioni aggregate prodotte dalle sale operative in esercizio, dai flussi di traffico rilevati dai dispositivi satellitari e dalle telecamere disseminate su strade e autostrade.

Il servizio è disponibile anche per *Smartphone*, sia per piattaforma Apple (iPhone e iPad) che Android in "Apple store" e in "Google play", gratuitamente, con il nome di **VAI ANAS PLUS**.

Gli utenti hanno poi a disposizione i bollettini di previsione del traffico di **Anas Tv e Radio Anas** (con l'indicazione delle chiusure e delle limitazioni al traffico sulla rete Anas e dei maggiori tempi di percorrenza), sul portale www.stradeanas.tv, il numero **841-148 'Pronto Anas'** per informazioni sull'intera rete Anas, la pagina **Anas su Facebook** e l'**account @stradeanas su Twitter**.

Inoltre durante l'esodo, per la prima volta, abbiamo organizzato un sistema di diffusione e di distribuzione dei bollettini di previsioni del traffico e le informazioni sulla viabilità in tempo reale prodotti da Anas Tv e da Radio Anas attraverso un **network di Tv e radio** nazionali e locali che ci ha consentito di raggiungere nel periodo 25 luglio-31 agosto un picco di audience di media giornaliera di **21 milioni** di telespettatori e di radioascoltatori e nel resto dell'anno un pubblico giornaliero di circa **15 milioni**.

4. Sicurezza e cooperazione

Per innalzare i livelli di sicurezza stradale è fondamentale – e questo è il terzo segmento di azione - la cooperazione con tutti gli organi a ciò delegati, in particolare con la Polizia Stradale.

La collaborazione tra l'Anas e la Polizia Stradale è ormai un fatto consolidato da molti anni e si esplicita attraverso numerose convenzioni e il lavoro fianco a fianco negli organismi competenti, a partire da Viabilità Italia, ma anche su strada e attraverso la condivisione degli spazi operativi.

Basti pensare all'esempio della Sala Operativa di Bellano, che gestisce la SS36 e tutte le arterie della Lombardia, che costituisce un vero 'unicum' per le modalità operative con le quali si svolge questa collaborazione tra Anas e la Polizia di Stato.

Gli operatori di entrambi gli Organismi lavorano infatti in uno stesso ambiente (diviso da una vetrata e da una porta sempre aperta) e condividono in tempo reale, con una presenza h24, la gestione del traffico, intervenendo nei casi di necessità, ciascuno nel proprio ambito e con le proprie competenze con un affiatamento ed un coordinamento che consentono rapidità e tempestività degli interventi.

Va citato anche il modello di collaborazione relativo all'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria che vede, durante il periodo dell'esodo, un lavoro comune nella sala operativa di Cosenza.

Anche per quanto riguarda l'autostrada del Grande Raccordo Anulare di Roma, che ha il primato di transiti in Italia per quanto riguarda la rete Anas (5 milioni di transiti nel solo periodo 25 luglio-31 agosto), i livelli di

cooperazione sono molto alti, con la condivisione ad esempio delle immagini delle telecamere.

5. Sicurezza ed educazione stradale

Un quarto campo di azione dell'Anas è quello della prevenzione dell'incidentalità attraverso lo strumento dell'educazione stradale.

Le infrastrutture, infatti, pur con le continue innovazioni tecnologiche non sono opere a se stanti, non producono sicurezza di per se stesse ma, inserite in un contesto ambientale e paesaggistico, entrano in relazione con il fattore umano e quindi con lo stile e il comportamento di guida.

Il valore della sicurezza stradale, però, non si può diffondere solo attraverso una capillare comunicazione agli automobilisti, è necessario portare il tema in un ambito giovanile e scolastico.

E' soprattutto alle nuove generazioni che bisogna rivolgersi diffondendo i valori del rispetto delle norme del codice della strada, come rispetto della propria e dell'altrui vita.

In questo senso da alcuni anni l'Anas ha dato vita – nella Regione Campania, in collaborazione con gli enti locali e associazioni private - alla campagna informativa **“Sii saggio, guida sicuro”** che coinvolge migliaia di studenti e che progressivamente allargheremo anche ad altre Regioni.

In particolare abbiamo prodotto un video - in collaborazione con il Comune di Napoli - che viene diffuso sia sui mezzi pubblici che in varie sedi istituzionali. E' un video che parla ai giovani, con il linguaggio dei giovani e che fornisce una serie di indicazioni sui comportamenti positivi da tenere quando si è alla guida.

Offriamo quindi ai giovani quei consigli e quei suggerimenti basilari perché un viaggio sulla strada non si trasformi in tragedia.

Anche nell'ultimo esodo estivo abbiamo dedicato grande attenzione al tema dell'educazione alla sicurezza stradale, attraverso la messa in onda e la pubblicazione on line su Anas Tv e sul network delle televisioni e dei portali web partner dell'Anas delle “Pillole della sicurezza” curate dall'esperto Bruno Amatucci.

Analoga rilevanza e diffusione è stata data nel corso dell'ultimo anno alle campagne sulla sicurezza curate dal Ministero delle Infrastrutture o dalla stessa Polizia Stradale, con servizi televisivi che sono stati rilanciati attraverso la pluralità dei nostri mezzi di comunicazione.

6. Conclusioni

Quanto finora raccontato, dimostra l'impegno dell'Anas nell'incoraggiare un sistema comune per la sicurezza stradale in Italia.

E' indubbio che nel nostro Paese in questi anni si è lavorato molto e bene e che, accanto all'inasprimento delle norme e all'introduzione della patente a punti, è cresciuta una cultura nazionale della cooperazione per la sicurezza che considera le attività di ciascun soggetto non staccate le une dalle altre come celle monadi autoescludenti ma come tasselli di una stessa strategia condivisa, da mettere a fattor comune.

La forte diminuzione dei dati dell'incidentalità dimostra che i risultati sono stati soddisfacenti.

I numeri forniti dall'ultima stima pubblicata dall'Istat e dall'Acì attestano che l'obiettivo europeo di ridurre il numero dei morti del 50% è stato raggiunto.

Infatti, rispetto al 2001, il numero di morti è diminuito nel 2013 del 52,1%.

Il trend positivo è proseguito anche nel 2013: secondo l'ultimo Rapporto Acì-Istat, lo scorso anno si è registrato un diminuzione dei morti sulle strade del 9,8%. Diminuiti anche i sinistri con lesioni 181.227 (-3,7% rispetto al 2012), e i feriti 257.421 (-3,5%).

Dobbiamo però non accontentarci di questi pur lusinghieri risultati e dobbiamo lavorare per il nuovo obiettivo europeo del 2020 volto ad ottenere un ulteriore dimezzamento delle vittime di incidenti stradali e, in prospettiva, dobbiamo aspirare ad una mortalità sulle strade italiane pari o almeno vicina a zero.

Qualcuno potrà giudicare questo obiettivo un'utopia, ma solo attraverso le utopie noi possiamo essere sicuri di poter modificare la realtà.

D'altra parte, chi avrebbe mai scommesso quindici anni fa che in un Paese come il nostro si sarebbe affermata tra gli automobilisti e i motociclisti la prassi condivisa di utilizzo delle cinture di sicurezza e dell'uso del casco?

Oggi il non utilizzo di questi dispositivi è un fatto raro, rarissimo, se non in zone particolari del Paese.

In tema di sicurezza abbiamo quindi percorso molta strada, abbiamo realizzato delle utopie, ma ancora tanta strada rimane da percorrere. Bisogna ancora lavorare, ad esempio, sul rispetto dei limiti di velocità, nonostante i risultati positivi ottenuti attraverso il Tutor e Vergilius, sull'uso della cintura di sicurezza nell'abitacolo posteriore, sul corretto posizionamento dei minori, sui fattori di distrazione alla guida, come l'uso del telefonino.

Per raggiungere questi nuovi risultati, per raggiungere i nuovi obiettivi di maggiore sicurezza, non esistono formule magiche, ma la risposta sta nel lavoro quotidiano, nella collaborazione tra le Istituzioni e nel coordinamento tra tutti gli attori della mobilità su strada.

Grazie.