

Roma, lunedì 21 maggio 2018

ING. ANTONIO MALLAMO

*Amministratore Unico*

Azienda Strade Lazio – ASTRAL S.p.A.



**CEREM**  
Centro Regionale Monitoraggio  
Sicurezza Stradale **LAZIO**

**LA REGIONE LAZIO  
ATTRAVERSO IL CEREMSS**

**IN LINEA CON I  
PROGRAMMI DI AZIONE EUROPEA  
PER LA  
SICUREZZA STRADALE**

**ASTRAL**  
AZIENDA STRADE LAZIO SPA



**REGIONE  
LAZIO**



In collaborazione con  
  
Parlamento europeo  
Ufficio di collegamento in Italia

Sala Tirreno della Regione Lazio

## PRESENTAZIONE ING. ANTONIO MALLAMO

Buongiorno e benvenuti. Sarò velocissimo in modo da rimanere nei 10 minuti dell'intervento.

La sicurezza stradale, finalmente, viene percepita, non solo dagli addetti ai lavori, come un grosso problema sociale. Nel 2009 più di 35.000 persone sono morte sulle strade dell'Unione europea e 25.600 nel 2016. 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 di questi drammi, per la società, sono stimati in circa 130 miliardi di euro all'anno.

L'Europa, nel decennio 2001-2010, ed anche per il decennio successivo, ha indicato sette obiettivi strategici:

1. **Misure per migliorare la sicurezza dei veicoli**, (nel periodo 2001-2010 si è lavorato molto sui dispositivi di sicurezza "passivi" per i veicoli, come le cinture di sicurezza e gli airbag. Mentre tra il 2011 e il 2020 sono entrati in vigore una serie di nuove misure di "sicurezza attiva" per i dispositivi di sicurezza quali il controllo elettronico obbligatorio della stabilità (per automobili, autobus ed autocarri), sistemi automatici obbligatori di frenaggio di emergenza (per autocarri e autobus) piuttosto che limitatori di velocità obbligatori per veicoli commerciali/furgoni leggeri (già obbligatori per gli autocarri).
2. **Infrastrutture stradali più sicure**, potranno beneficiare di fondi europei soltanto le infrastrutture conformi alle direttive sulla sicurezza stradale e sulla sicurezza nelle gallerie.
3. **Tecnologie intelligenti**, la Commissione ha proposto nuove specifiche tecniche, nel quadro della direttiva ITS (direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti), in modo da facilitare lo scambio di dati e di informazioni tra veicoli e tra veicoli e infrastruttura (ad esempio, per permettere la trasmissione in tempo reale di informazioni su limiti di velocità, flussi di traffico, congestione, riconoscimento di pedoni).
4. **Istruzione e formazione per gli utenti della strada**, l'utente della strada è il primo anello nella catena di sicurezza e quello più debole, in quanto più incline all'errore. Quali che siano le misure tecniche adottate, l'efficacia della politica di sicurezza

stradale dipende in ultima analisi dal comportamento degli utenti. L'istruzione, la formazione e il controllo sono, quindi, essenziali.

5. **Controlli**, l'efficacia delle politiche di sicurezza stradale dipende molto dall'intensità dei controlli e dal rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza. La velocità, l'alcool e il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza continuano ad essere considerate le tre principali cause di morte sulla strada.
6. **Fissare un obiettivo per i feriti della strada**, la riduzione del numero di feriti sarà un'azione prioritaria di importanza chiave per l'Europa nei prossimi dieci anni.
7. **Maggiore attenzione ai motociclisti**, la Commissione ha concentrato, in particolare, la sua attenzione sui motocicli e su altri "veicoli a due ruote a motore". Mentre per altri tipi di trasporto su veicoli nel corso del tempo si è registrata una sensibile riduzione delle vittime e dei feriti, per gli utenti dei veicoli a due ruote la riduzione è stata molto inferiore o addirittura non c'è stata affatto.

Anche se non è stato raggiunto l'ambizioso obiettivo fissato nel 2001, quello cioè di dimezzare entro il 2010 il numero di incidenti mortali, sono stati comunque realizzati sensibili progressi. Ad esempio, il numero di incidenti mortali si è ridotto di oltre il 40% (contro una riduzione del 25% nel decennio precedente). Il piano d'azione sulla sicurezza stradale (2001-2010) è stato un forte catalizzatore per l'UE e per i singoli Stati membri ed è servito ad incentivare gli sforzi volti a migliorare la sicurezza stradale.

In Italia, il Codice della Strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285) prevede che “al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali e in relazione agli obiettivi e agli indirizzi della Commissione Europea, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”.

L'Articolo 32 della Legge 144 del 17 maggio 1999 ha istituito il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, definendone ambito, articolazione, strumenti attuativi e linee guida.

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, sviluppato per il periodo 2001-2010, assumeva, sulla base delle indicazioni della Commissione Europea, l'obiettivo di ridurre del 50% entro il 2010, il numero delle vittime di incidenti stradali.

Per raggiungere questo obiettivo, il Piano prevedeva dei criteri di riferimento generali quali favorire un più stretto coordinamento tra i diversi livelli e settori della Pubblica Amministrazione competenti in materia di sicurezza stradale.

Il Piano ha contribuito in maniera significativa al quasi completo raggiungimento degli obiettivi prefissati, con una diminuzione del 42% del numero dei morti sulla strada nel periodo di riferimento, in linea con la media europea.

Anche per le linee strategiche con orizzonte 2020 il riferimento principale è costituito dai documenti programmatici della Commissione Europea, che ha ribadito, nel “Libro Bianco sulla politiche dei trasporti” per il periodo 2010-2020, come la riduzione del numero di vittime di incidenti stradali sia considerata un aspetto chiave per il miglioramento delle prestazioni dell'intero sistema di trasporto.

La CE ha confermato anche per il decennio 2011-2020 l'obiettivo di dimezzare il numero di morti su strada. Gli Stati Membri sono incoraggiati a contribuire al raggiungimento di tale obiettivo attraverso l'elaborazione di strategie nazionali sulla sicurezza stradale.

La Commissione non vincola gli Stati Membri ad assumere lo stesso obiettivo proposto in termini di riduzione del numero di vittime di incidenti stradali, ma suggerisce che ogni Stato definisca un proprio obiettivo in termini di riduzione del numero di morti o di tasso di mortalità, in base a valutazioni condotte a livello nazionale.

Dicevo precedentemente che abbiamo assistito ad una diminuzione del 42% del numero dei morti sulla strada però, attenzione, perché l'ultimo triennio mette in evidenza che il trend di diminuzione delle vittime si è arrestato e presenta dati, addirittura, in controtendenza. Guai, quindi, ad abbassare la guardia.

Nel Lazio, annualmente si verificano circa 20.000 incidenti stradali con 350 morti e circa 28.000 feriti. Gli oneri economici che, a diverso titolo, gravano sulla società a seguito delle conseguenze di un incidente stradale con danni alle persone per l'intero territorio nazionale si stima in oltre 17 miliardi di euro (circa 287 € pro-capite) e in quasi due miliardi di euro (circa 325 € pro-capite) nel Lazio. La Regione Lazio incide per l'11% sul totale nazionale.

Ovviamente la Provincia metropolitana di Roma è quella che presenta il maggior numero di morti e feriti (234 morti e 22.406 feriti nel 2016). Seguono le Province di Latina e Frosinone (rispettivamente 48 e 32 morti e 2.301 e 1.509 feriti). Infine, in coda a questa particolare

classifica, le Province di Viterbo e Rieti con, rispettivamente, 18 e 15 morti e 944 e 604 feriti. Nel Lazio, rispetto agli obiettivi europei, nel periodo 2001-2010 le vittime della strada si sono ridotte del 38,4% (3,6 punti percentuali in meno della media nazionale).

Tra le misure previste dal PNSS vi era quella di co-finanziamento di centri di monitoraggio sulla sicurezza stradale. Noi, con il nostro CEREMSS, siamo arrivati un po' in ritardo però lasciatemi dire con un pizzico di umiltà e tanto orgoglio che il nostro Centro è davvero all'avanguardia e non dico di più perché avrete modo di constatarlo dagli interventi che seguiranno. Colgo l'occasione per ringraziare i rappresentanti del MIT per la pazienza che hanno avuto nei nostri confronti e per ringraziare tutti coloro i quali hanno contribuito ad ottenere questo straordinario risultato, prima fra tutti la nostra moderatrice ing. Adriana Elena ed il personale di Astral che con Lei ha collaborato. Ovviamente un ringraziamento affettuoso al personale della Regione Lazio, ing. Luca Marta ed ai Suoi collaboratori. Non nomino tutti perché sicuramente mi dimenticherei qualcuno e ci rimarrei davvero male. Non mi son dimenticato dell'Assessore, a lui voglio dedicare due parole in più.

Il binomio pubblico-privato, e le collaborazioni con il MIT, le Università e gli Enti di ricerca ci hanno permesso di creare quel mix di professionalità indispensabili per una buona riuscita del progetto. Abbiamo attinto dai progetti europei che sono stati sviluppati in questi ultimi anni e, soprattutto, siamo rimasti in sintonia con l'Osservatorio Europeo sulla sicurezza stradale.

Non conosco esempi, a livello nazionale, che siano riusciti a coniugare CEREMSS, VAR ed Infomobilità come l'abbiamo fatto noi. Su tali tematiche ci ritornerò nelle mie conclusioni.

Infine, voglio anticipare un argomento che riprenderò nelle conclusioni. Come dico io, quando facevo un altro mestiere ed andavo dai Sindaci a proporre Piani di sicurezza stradale, la gran parte delle volte trovavo molta reticenza. Non riuscivo a capire il perché. L'ho capito in questa mia esperienza in Astral, i Sindaci combattono ogni giorno con le emergenze e cercano con il coltello tra i denti di recuperare quelle poche risorse economiche per far fronte ai problemi più urgenti. Abbiamo la fortuna di avere un Assessore che ha fatto il Sindaco. Nei giorni scorsi, quando gli ho parlato del CEREMSS e del supporto che potremo offrire ai comuni del Lazio, ne è stato entusiasta e mi ha detto noi dobbiamo mettere a disposizione le nostre professionalità ed anche risorse economiche. Ecco caro Mauro ti ringrazio, oltre che per la tua presenza, anche per la lungimiranza che hai avuto nel nostro breve confronto.