

## Sicurezza stradale: “Il nostro obiettivo? Zero vittime”

da [Cinzia Ficco](#) Luglio 12, 2023 314

Così Roberto Impero, Ceo di SMA Road Safety, azienda campana



Sicurezza stradale: arrivare a zero vittime è l’obiettivo dell’Unione europea, ma anche della SMA <https://www.smaroadsafety.com/it/>, azienda campana che realizza dispositivi salvavita per rendere le strade più sicure. È un’azienda innovativa, dedicata alla **sicurezza stradale passiva**, che fa parte del **Gruppo Industry AMS**, fondato nel 1969 da **Pasquale Impero** e specializzato nella progettazione e realizzazione di sistemi d’automazione industriale destinati ai più importanti gruppi automobilistici (**Stellantis e Volkswagen**).

L’azienda, con sede produttiva a Marcianise (CE), è apprezzata a livello internazionale per la robustezza, affidabilità e innovazione dei propri dispositivi di ritenuta (attenuatori d’urto frontali, sistemi di monitoraggio del traffico, terminali di barriera speciali, varchi d’emergenza e barriere longitudinali). Tra i progetti più imponenti cui SMA ha fornito i propri dispositivi ricordiamo: **l’Eurasia Tunnel di Istanbul, il futuristico Sheikh Al Jaber Causeway, quarto ponte marittimo più lungo al mondo nella Kuwait Bay, fino alle autostrade Doha in Qatar, il nuovo ponte di Genova, ma anche il Thorold tunnel in Ontario e Sheikh Zayed Road a Dubai.**

A **Roberto Impero, Ceo di SMA Road Safety**, chiediamo quali innovazioni del settore stradale coinvolgeranno cittadini e imprese nei prossimi anni.

### **Roberto Impero, in che modo intervenire sulla sicurezza stradale?**

«Penso che per prima cosa sia importante fare una precisazione su questo tema delicato. Esistono due tipologie diverse di sicurezza stradale, quella attiva, che riguarda il comportamento dell’automobilista alla guida e quella passiva, che invece interessa le soluzioni preposte a ridurre o azzerare le conseguenze negative di un incidente. Parliamo di *airbag e cinture*, ma anche di dispositivi presenti sulle strade, come i *guardrail, gli attenuatori e i terminali di barriera*. Entrambe giocano un ruolo importante per salvare vite umane. Guardando agli obiettivi UE, è fondamentale sensibilizzare tutti i soggetti coinvolti sull’importanza che

ciascuno compia la sua parte, rispettando le normative vigenti. In quanto alla sicurezza passiva, è necessario che innumerosi ostacoli ancora non protetti vengano messi in sicurezza. Penso alle cuspidi stradali, ai piloni nelle gallerie, ai pali segnaletici, alla parte terminale del guardrail che, se ripiegata – in termine tecnico si parla di *fish tale* – si trasforma in una lancia che infilza l'auto in caso d'impatto. Quindi, oltre a dover essere degli automobilisti attenti, meritiamo anche di poterci muovere su infrastrutture che siano in grado di proteggerci, in ogni eventualità. Le nuove tratte stradali, fortunatamente, vengono progettate integrando le soluzioni di sicurezza stradale passiva, ma per contro sono ancora tantissime le strade italiane di vecchia concezione. Pensiamo alle statali, ai percorsi urbani – che devono totalmente essere riviste e rese più sicure. C'è ancora parecchio lavoro da fare, insomma. Il nostro compito è informare sulle molteplici soluzioni disponibili e come proteggere al meglio le diverse tipologie di ostacoli presenti sulle strade».



Lavori di messa in sicurezza della strada

### **Cosa cambierà per cittadini e imprese?**

«Infrastrutture stradali più sicure permettono di salvare tantissime vite umane. Solo nel 2021 sono stati 2.875 i morti sulle nostre strade, una media di **8 al giorno**, registrando una crescita rispetto al 2020 segnato dai lockdown, ma inferiori rispetto al 2019. Il costo sociale ed economico di questi decessi ammonta a 16,4 miliardi di euro: lo 0,9 % del Pil nazionale. La fuoriuscita o sbandamento del veicolo (9,2% sul totale incidenti) rappresenta la seconda tipologia di incidenti a veicoli isolati, dove si rilevano 12.384 incidenti e 521 decessi. Le morti legate all'urto contro ostacoli fissi (presenti all'interno o all'esterno della carreggiata) sono state invece 238 su un totale di 7.0057 sinistri. Risulta evidente come intervenendo attivamente per ridurre il numero di vittime, oltre al risvolto umano grandioso, si andrebbero a risparmiare ingenti quantità di denaro pubblico, destinabili ad altri servizi di pubblica utilità».

### **Che ruolo assume la formazione?**

«Direi cruciale. Stazione appaltante, Progettista, Direttore dei Lavori, Produttori e Appaltatori dovrebbero sempre sedere allo stesso tavolo, lavorando insieme per accrescere la sicurezza stradale passiva. Per ogni ostacolo e tipologia di carreggiata esiste il giusto dispositivo da adottare. Così come è importante agire in un'ottica di sicurezza preventiva, andando a proteggere i pericoli prima che possano trasformarsi, nell'eventualità di un impatto, in un'arma letale per chi viaggia su strada».

### **Si sente parlare di sicurezza stradale da molti anni. A che punto siamo a livello europeo?**

«Indubbiamente il tema riscuote oggi un forte interesse da parte delle Istituzioni europee; l'ambizioso progetto di Zero vittime e feriti gravi sulle strade entro il 2050 ne è una dimostrazione concreta. Ci sono Paesi più o meno virtuosi su questo tema, ma una visione comune che possa spronare a fare sempre meglio è fondamentale. In quanto a sicurezza passiva, inoltre, si sta progressivamente facendo spazio una nuova sfida da affrontare, legata a un altro tema molto caro all'Ue, quello delle auto elettriche. **Questi veicoli a zero emissioni, infatti, presentano una massa maggiore e caratteristiche strutturali e geometriche diverse dalle auto tradizionali, legate anche alla presenza delle batterie.** Possono verificarsi, ad esempio, una maggiore deflessione delle barriere spartitraffico in caso di impatto, con il conseguente aumento della larghezza operativa del dispositivo, così come è possibile che avvenga il superamento delle capacità prestazionali degli attenuatori d'urto attualmente in uso. Siamo molto orgogliosi che SMA sia stata nominata all'interno **dell'American Traffic Safety Services Association (ATSSA)** <https://www.atssa.com/> per discutere tra le altre cose proprio di questa importante sfida globale».

### **Quali modifiche saranno introdotte nello specifico sulla normativa Ue relativa alla sicurezza stradale?**

«Le soluzioni di sicurezza stradale passiva devono evolvere con la naturale progressione del parco veicolare circolante. Occorre lungimiranza nella progettazione di questi dispositivi. Nell'ultimo decennio le auto sono sempre più grandi e potenti, ora un veicolo su 7 che viene venduto è elettrico, mentre nel 2030 si stima che 1/3 delle auto sarà elettrico. Andrà indubbiamente dato spazio, a livello normativo, a questo tema, così come sul piano della sicurezza stradale attiva, per concorrere a Zero vittime e feriti gravi, andranno inasprite le pene per l'uso di cellulari alla guida, tra le prime cause di distrazione e incidente, o al consumo di alcol e sostanze stupefacenti».

**Francesco Fravolini**