



Rassegna Stampa 2024

11.01.2023	Motori.quotidiano.net	SMA Road Safety, l'approccio tecnologico alla sicurezza stradale
25.01.2024	Sky Tg24 - Time Line	Città a 30 km/h, il commento dell'esperto internazionale di sicurezza stradale passiva Roberto Impero
05.02.2024	Radio Rai - L'Italia che va	Automotive, le eccellenze del Made in Italy
10.02.2024	Avvenire.it	L'intervista. Tecnologia per la sicurezza: "Ecco come evitare tanti morti sulle strade"
12.02.2024	Quotidiano.net	Fleximan, autovelox e sicurezza stradale. L'esperto: "Vi spiego cosa sta succedendo"
16.02.2024	Tecnoandroid.it	La tecnologia interviene per evitare morti sulle strade
17.02.2024	Avvenire.it	Stressato il 22% dei dipendenti, otto giovani su dieci pronti a dimettersi. SMA introduce lo psicologo del buonumore
20.02.2024	Quattroruote.it	Multe: i comuni brindano, la sicurezza stradale no
01.03.2024	Le Strade	Il tutor del peso: Atlas il custode delle strade
04.03.2024	ACI Radio - Il Punto di Pierluigi Bonora	Infrastrutture stradali in Italia e non solo, parla l'esperto Roberto Impero
20.03.2024	Ilsole24ore.com	La Campania guida la lista delle imprese eccellenti al Sud. Menzione particolare per SMA che si posiziona al 38esimo posto
20.03.2024	Ilsole24ore.com	Dalla produzione di carta alla farmaceutica svetta l'azienda Campania
21.03.2024	Ildenaro.it	SMA Road Safety tra le Stelle del Sud per innovazione e internazionalizzazione
21.03.2024	Giornale Radio FM - Next Economy	Sicurezza stradale, tra costo sociale ed economico e nuove opportunità offerte dalla tecnologia
21.03.2024	Sudnotizie.com	SMA Road Safety tra le Stelle del Sud per innovazione e internazionalizzazione
22.03.2024	Il Roma	La SMA Road Safety tra le Stelle del Sud

31.03.2024	RTL 102.5 News - Lounge	La sicurezza delle infrastrutture spesso trascurata
09.04.2024	Rassegnabusiness.news	L'azienda napoletana SMA Road Safety tra le "Stelle del Sud" per innovazione e internazionalizzazione
12.04.2024	Giornaledellepmi.it	Giornata mondiale del Made in Italy: cosa frena l'ascesa dell'eccellenza italiana nel mondo?
15.04.2024	Quotidiano.net	Made in Italy, cosa fare per tutelarlo. La ricetta di 5 imprenditori
22.04.2024	Lospecialegiornale.it	Qualità e tutela del Made in Italy, l'allarme di quattro imprenditori
01.05.2024	Ilsole24ore.com	Dalla campana Sma un innovativo sistema per pesare i camion in movimento
01.05.2024	Ilgiornaleeconomico.it	Dalla campana Sma un innovativo sistema per pesare i camion in movimento
02.05.2024	Automoto.it	Il "tutor" dei TIR sovraccarichi, arriva ATLAS da Caserta
05.05.2024	Ilmattino.it	Atlas, dalla Campania il sistema alleato della sicurezza stradale
05.05.2024	Ilmessaggero.it	Atlas, dalla Campania il sistema alleato della sicurezza stradale
05.05.2024	Quotidianodipuglia.it	Atlas, dalla Campania il sistema alleato della sicurezza stradale
05.05.2024	Leggo.it	Atlas, dalla Campania il sistema alleato della sicurezza stradale
05.05.2024	Corriereadriatico.it	Atlas, dalla Campania il sistema alleato della sicurezza stradale
06.05.2024	Motori.quotidiano.net	SMA Atlas, sistema che misura il peso dei camion in strada
07.05.2024	Avenire.it	Sicurezza stradale. I camion troppo pesanti, ora Atlas può smascherarli
10.05.2024	Leonardo.it	Atlas, cos'è e come funziona il sistema che misura il peso dei camion in autostrada
15.05.2024	Idenaro.it	Le infrastrutture stradali hanno un alleato rivoluzionario a loro tutela: Atlas
28.05.2024	ADNkronos.com	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Comunicatistampa.org	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Corrieretoscane.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Ecoseven.net	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"

28.05.2024	Entilocali.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Giornaleinfocastelliromani.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Ilmonito.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Informazione.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Lagazzettatorinese.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Lifestyleblog.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Litalianonews.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Lospecialegiornale.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Mantovauno.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Meridiananotizie.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Quotidianodibari.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Quotidianodifoggia.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Sannioportale.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Sbircialanotizia.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Secoloditalia.it	Autovelox, la stretta in vigore da oggi: come cambiano le regole. Salvini: "Vince il buon senso!"
28.05.2024	Siciliareport.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Ticronometro.com	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Vipiu.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Viveremarche.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
28.05.2024	Webmagazine24.it	Autovelox, l'esperto: "Da decreto molti aspetti positivi per sicurezza stradale passiva"
03.06.2024	RDS - Made in Italy	SMA eccellenza italiana nel mondo nel campo della sicurezza stradale passiva

04.06.2024	Quattroruote.it	Roberto Impero (Sma) "Di Autovelox positivo, le multe vanno usate per la sicurezza stradale"
07.06.2024	Strade & Autostrade	Innovazione con alti standard di sicurezza: la case history di SMA per CAV
27.06.2024	Cusano7News - TG Focus	Sicurezza stradale, a che punto è l'Italia?
01.07.2024	Le Strade	Il primato della sicurezza sulle autostrade italiane
09.07.2024	ACI Radio - Alla Buonora, l'intervista del giorno del Direttore Pierluigi Bonora	Sicurezza delle infrastrutture stradali, l'innovazione di Atlas
15.07.2024	Quattroruote.it	Esodo estivo. Gli italiani scelgono l'auto per per le ferie, ma attenzione alle strade
15.07.2024	Motori.quotidiano.net	Vacanze estate 2024, quanto sono sicure le strade italiane?
15.07.2024	Newsmondo.it	Esodo estivo: il 52% degli italiani sceglie l'auto, ma le strade restano pericolose
16.07.2024	Msn.com	Esodo estivo: il 52% degli italiani sceglie l'auto, ma le strade restano pericolose
30.07.2024	Rmcmotori.com	Estate 2024: il 52% degli italiani sceglierà l'auto per andare in vacanza. Le nostre strade quanto sono sicure?
11.08.2024	Italianinews.com	Vacanze 2024 in Italia: le nostre strade quanto sono sicure?
30.08.2024	Giornale Radio FM - Next Economy	Incidenti stradali 2023: meno vittime, ma la sicurezza resta una sfida aperta, anche in termini economici
04.09.2024	Avvenire - Auto e Motori	Strade pericolose e indifese. Sicurezza, una sfida aperta
10.09.2024	Motori.quotidiano.net	Incidenti stradali in Italia: calano le vittime, ma la sicurezza resta una sfida aperta
13.09.2024	Italia-informa.com	Incidenti stradali: cala il numero delle vittime, ma la sicurezza resta un nodo critico
13.09.2024	Rmcmotori.com	Incidenti stradali in Italia: calano le vittime, ma la sicurezza resta una sfida aperta
19.09.2024	Il Roma	Impero, AD di SMA Road Safety "La sicurezza stradale resta una sfida aperta"
24.09.2024	Quattroruote.it	Incidenti stradali, una piaga troppo trascurata
30.09.2024	ACI Radio - Alla Buonora, l'intervista del giorno del Direttore Pierluigi Bonora	Incidenti stradali quanto ancora c'è da fare?
03.10.2024	Italianinews.com	Incidenti stradali in Italia: calano le vittime, ma la sicurezza resta una sfida aperta
07.10.2024	Motori.quotidiano.net	Asfaltica 2024, SMA Road Safety per il futuro della sicurezza stradale in Italia

08.10.2024	Cusano7News - Primo Piano	Sicurezza delle infrastrutture stradali
21.10.2024	Rai Isoradio - Destinazione Futuro	L'innovazione nella sicurezza stradale, l'impegno di SMA
22.10.2024	Quattroruote.it	Scenari: Manutenzioni Stradali, qualcosa si muove, ma non basta
23.10.2024	Ilfattodimessina.it	Innovazioni nei dispositivi di sicurezza stradale Perché la formazione è la chiave per salvare vite?
23.10.2024	Strettoweb.com	Messina, seminario tecnico su "Le innovazioni nei dispositivi di ritenuta stradale"
23.10.2024	Comune.messina.it	Le innovazioni nei dispositivi di ritenuta stradale al centro di un Seminario Tecnico a Messina: domani nel salone delle Bandiere di palazzo Zanca
23.10.2024	Ordingme.it	Seminario Giovedì 24 ottobre 2024 a Messina "Le innovazioni nei dispositivi di ritenuta stradale: attività di ricerca, principi ed esempi progettuali e applicativi alla luce delle vigenti normative"
25.10.2024	Amnotizie.it	Messina: innovativi dispositivi di sicurezza per la sicurezza stradale
12.11.2024	Rmcmotori.com	"Giornata mondiale in memoria delle vittime della strada": il viaggio verso la sicurezza è solo all'inizio
15.11.2024	Italianinews.com	Giornata mondiale in memoria delle vittime della strada. Intervista a Roberto Impero
16.11.2024	Engine Radio - Il punto con Paolo Ciccarone	Sicurezza stradale e giornata mondiale in memoria delle vittime della strada. Quanto ancora c'è da fare? Intervista a Roberto Impero
16.11.2024	Lospecialegiornale.it	In Italia otto morti al giorno sulle strade: la sicurezza è ancora un miraggio
17.11.2024	Quotidiano.net	L'esperto: "Ecco come si possono ridurre le vittime delle strada"
17.11.2024	Avvenire.it	Vittime della strada. Il viaggio verso la sicurezza è soltanto all'inizio
17.11.2024	Msn.com	L'esperto: "Ecco come si possono ridurre le vittime delle strada"
21.11.2024	RaiNews 24 - Pomeriggio 24	Nuovo codice della strada il commento dell'esperto internazionale di sicurezza stradale Roberto Impero

28.11.2024	Giornale Radio FM - Next Economy	Nuovo codice della strada il commento dell'esperto internazionale di sicurezza stradale Roberto Impero
03.12.2024	ACI Radio - Il Punto di Pierluigi Bonora	Nuovo codice della strada il commento dell'esperto internazionale di sicurezza stradale Roberto Impero
16.12.2024	Rai Radio 1 - Sportello Italia	Nuovo codice della strada il commento dell'esperto internazionale di sicurezza stradale Roberto Impero
19.12.2024	Cronacaoggiquotidiano.it	"Le innovazioni nei dispositivi di ritenuta stradale e nelle pavimentazioni" al centro di un Seminario Tecnico degli Ingegneri
19.12.2024	Strettoweb.com	Le innovazioni nei dispositivi di ritenuta stradale al centro di un Seminario Tecnico a Catania

IL REPORT Oltre 23mila gli illeciti, regione prima in Italia. Allarme per cemento e rifiuti, Legambiente: più controlli

Ecoreati, Campania peggio tutti

ROMA. Con ben 23.037 reati ambientali accertati dal 2018 al 2022 la Campania si posiziona al primo posto tra le regioni d'Italia. Un po' invidiabile primato che emerge dai dati raccolti da Legambiente e resi pubblici ieri, in occasione della XXIX giornata nazionale della memoria e dell'impegno in ricordo delle vittime innocenti delle mafie. Si tratta di numeri che purtroppo confermano quanto l'economia sia ormai un fenomeno al tempo stesso locale e globale, da contrastare con forza non solo a livello territoriale ma anche a sovranazionale.

Nella classifica dell'associazione ambientalista la Campania, con i suoi 23.037 reati ambientali accertati, stacca nettamente la Sicilia, con 16.579 reati ambientali accertati e la Calabria (13.926). In Italia i reati ambientali dal 2018 al 2022 sono stati 157.641.

LE ILLEGALITÀ NEL CICLO DEL CEMENTO. Sempre tra il 2018 e il 2022 la Campania ha



fatto registrare il maggior numero di illegalità anche nel ciclo del cemento: con 7.360 segnalazioni, infatti nessuno ha fatto peggio. Anche in questo caso nei primi posti troviamo tutte regioni del Sud: al secondo posto la Puglia (5.735), seguita da Calabria (5.001), Sicilia (4.842) e Lazio con 2.676 illeciti accertati.

La Campania è prima anche nella classifica per i reati nel ciclo dei rifiuti con 8.461 reati davanti alla Puglia (3.775) e al Lazio (3.361). **«SERVONO PREVENZIONE E CONTROLLO»**, Enrico Fontana, responsabile dell'Osservato-

rio Città Clima di Legambiente, spiega: «Al nostro Paese chiediamo il massimo impegno nel contrasto alla criminalità ambientale che purtroppo non arresta la sua corsa come dimostrano ogni anno i dati del nostro report Ecomafia. La risposta a questi continui attacchi è quella di mettere in campo maggiori attività di prevenzione e di controllo, nuove normative stringenti come i delitti contro le agromafie e la fauna che ancora fatica a vedere la luce e avvalersi della nuova direttiva europea sui crimini ambientali recependola in tempi brevi».

L'INTERVENTO REALIZZATO A BOSTON. SI RIAPRE LA SPERANZA PER CENTINAIA DI MIGLIAIA DI PAZIENTI

Trapianto di rene da maiale a uomo, primo caso al mondo: il 62enne migliora

ROMA. Trapiantato per la prima volta al mondo, a Boston, il rene di un maiale, geneticamente modificato, su un paziente con malattia renale allo stadio terminale. A riportare la notizia del pionieristico trapianto che per gli esperti rappresenta una pietra miliare della medicina, è il "New York Ti-

mes" online. Il paziente, un uomo di 62 anni, continua a migliorare, dicono i medici del Massachusetts General Hospital. E in caso di successo del trapianto, la svolta offrirà speranza a centinaia di migliaia di pazienti i cui destini dipendono da un organo nuovo. Finora i segnali sembrano promet-

tenti: i reni rimuovono i prodotti di scarto e i liquidi in eccesso dal sangue, e il nuovo rene ha iniziato a produrre urina poco dopo l'intervento chirurgico, avvenuto lo scorso fine settimana. Il paziente riesce già a camminare nei corridoi dell'ospedale e potrebbe essere dimesso presto.

MA IN UN'ALTRA VICENDA A PALERMO NIENTE CONFISCA

Non dichiarò i bonifici di Berlusconi: sequestro da 10,8 milioni per Dell'Utri

FIRENZE. L'ex senatore di Fi Marcello Dell'Utri è accusato di aver violato la normativa antimafia: per questo motivo il gip del Tribunale di Firenze ha disposto il sequestro preventivo di beni per 10 milioni e 840mila euro. Dell'Utri non avrebbe rispettato la norma che impone di comunicare ogni aumento o diminuzione del patrimonio personale. Sono stati trovati movimenti, positivi e negativi, per poste totali di 42,6 milioni in circa dieci anni. E in queste operazioni ci sono versamenti di denaro disposti a proprio nome da Berlusconi. La difesa di Dell'Utri parla di «denaro ricevuto in maniera lecita e trasparente», mentre il legale della famiglia Berlusconi aggiunge: «Ancora calunnie sul Cavaliere». A Palermo, invece, il tribunale ha rigettato una richiesta della Procura di sottoporre Dell'Utri alla sorveglianza speciale e di sequestrare i suoi beni. I giudici palermitani, riguardo all'ipotesi che Berlusconi abbia pagato il suo silenzio, scrivono che è tesi che «presta il fianco alla finora indimostrata esistenza di accordi fra il sodalizio criminale e Berlusconi».

SALVINI IN AULA: RFI PUNTA AD ANTICIPARE I LAVORI

«Frana sulla Caserta-Foggia, ripristino prima di metà aprile»

ROMA. Per la frana che ha colpito la tratta ferroviaria Caserta-Foggia che tanti disagi sta provocando ai pendolari, Rfi punta «a finire in anticipo i lavori rispetto al previsto, quindi entro la prima metà del mese di aprile». Il caso arriva in Parlamento e il vicepremier e ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Matteo Salvini, al question time al Senato prova a rassicurare tutti. L'obiettivo, spiega, è che «i lavori inizialmente fissati con conclusione e riattivazione per il 14 aprile possano guadagnare qualche giorno a vantaggio degli utenti», aggiunge il ministro, specificando che la società sarà «più precisa martedì prossimo». La senatrice del Pd, Susanna Camusso, ribatte che «se davvero fosse così sarebbe una bella notizia. Tuttavia siamo di fronte alla seconda frana in meno di un anno. Servirebbe dunque chiedersi se non sia necessario fare seri lavori infrastrutturali».



IL GIALLO DI LILIANA

Resinovich incinta dell'amico Claudio

TRIESTE. Liliana Resinovich, scomparsa a Trieste il 14 dicembre 2021 e ritrovata senza vita in un bosco vicino a sua casa il 5 gennaio successivo, rimase incinta del suo amico Claudio Sterpin e il marito Sebastiano Visintin la accompagnò ad abortire. Emerge da un'intercettazione in cui lo stesso Visintin parla con una persona e racconta questo episodio, avvenuto nel 1990 o 1991, quando lui e Liliana erano già insieme.

L'AZIENDA CON SEDE A MARCIANISE

La Sma Road Safety tra le "Stelle del Sud"

CASERTA. La prestigiosa classifica "Stelle del Sud", stilata dal "Sole 24 Ore" in collaborazione con la società di ricerca tedesca Statista, ha selezionato 200 aziende con sede nel Sud Italia distinte, nel triennio 2019-2022, per le ottime performance in termini di crescita del fatturato, del numero dei propri dipendenti e delle immobilizzazioni materiali e immateriali. Al 38esimo posto, e con una menzione particolare di Statista per l'attenzione all'innovazione e la forte propensione internazionale, si è posizionata l'azienda napoletana Sma Road Safety. Guidata da Roberto Impero e con sede produttiva a Marcianise, nel Casertano, è apprezzata a livello internazionale per la robustezza, affidabilità e innovazione dei propri dispositivi di ritenuta, quali attenuatori d'urto frontali.

«IL GRUPPO PILASTRO VITALE»

Confindustria Caserta, Bo presidente dei giovani

CASERTA. Gianpaolo Bo, 38 anni, sposato e papà di due bambine, laureato in Architettura all'università della Campania Luigi Vanvitelli, procuratore della Finedile Srl, azienda di seconda generazione che si occupa di costruzioni edili e cmo marketing nell'azienda di famiglia Centro Vendite Esagono Srl, è il nuovo presidente dei giovani imprenditori di Confindustria Caserta per il prossimo quadriennio 2024-2027. «Il Gruppo Giovani Imprenditori rappresenta un pilastro vitale per la crescita e lo sviluppo delle imprese emergenti a Caserta e oltre - ha spiegato Gianpaolo Bo - siamo una comunità di menti creative e innovatori audaci».

ANCHE A PILLIU E RIZZOLI

Don Diana, il premio al procuratore di Trani

CASERTA. Sono il procuratore della Repubblica di Trani Renato Nitti, Savina Pilliu che con la sorella Rosa Maria si è opposta per anni agli interessi della mafia, e Fabrice Rizzoli, fondatore dell'associazione francese Crim'Halt, i vincitori dell'edizione 2024 del premio nazionale don Diana. Il riconoscimento è stato istituito dal comitato don Diana, Libera Caserta e dalla famiglia di don Giuseppe Diana, sacerdote ucciso dalla camorra a Casal di Principe il 19 marzo del 1994. Menzioni speciali a Anna Motta e Giuseppe Paciolla.

AZIONE LEGALE: ANTITRUST VIOLATA

Monopolio dei telefonini, dagli Usa causa a Apple

ROMA. Il dipartimento di giustizia Usa ha avviato un'azione legale contro Apple per avere violato le norme Antitrust in relazione alla vendita degli iPhone. In particolare l'autorità Usa contesta all'azienda di aver violato le leggi antitrust bloccando l'accesso dei rivali alle funzioni alle funzioni hardware e software dei suoi dispositivi. In particolare, secondo l'accusa Apple avrebbe usato il proprio potere sulla distribuzione di app sull'iPhone per ostacolare le innovazioni che avrebbero reso più facile per i consumatori cambiare telefono. La replica dell'azienda: «Azione sbagliata, precedente pericoloso».



Il Tutor del peso

Atlas, il custode delle strade

Con il sistema di pesatura dinamica sviluppato dalla Sma Road Safety la sicurezza stradale fa un grande passo in avanti in fatto di prevenzione e messa in sicurezza delle reti infrastrutturali stradali esistenti

Enzo Rizzo



La sicurezza in strada e della strada innanzitutto. Sempre. Anche attraverso l'evoluzione dei dispositivi di pesatura dei veicoli. Un contributo importante in questa direzione lo dà sicuramente il sistema Atlas, che verrà presentato per la prima volta alla fiera internazionale Intertraffic ad Amsterdam il 16 aprile. Si posiziona come prodotto innovativo nel settore della pesatura dinamica, offrendo soluzioni concrete per la sicurezza stradale per l'appunto ma anche per la manutenzione delle infrastrutture, responsabili-

tà e di conseguenza preoccupazione di ogni gestore stradale. Il sistema è sviluppato da Sma Road Safety, azienda leader nella sicurezza stradale passiva, nata nel 2013 dall'intuizione di Pasquale Impero, fondatore nel 1969 di Industry Ams (che progetta e realizza sistemi di automazione industriale) di applicare un innovativo pan-

Materiali&Tecnologie



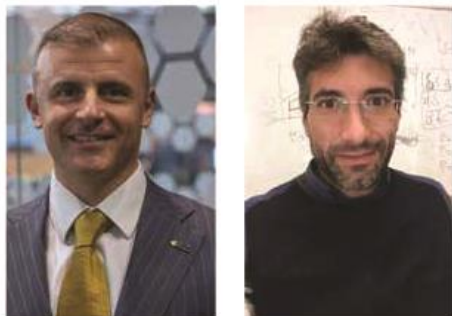
nello assorbire di energia nei sistemi di sicurezza stradale. Dalla combinazione di sicurezza attiva e passiva fino ai sistemi di monitoraggio, i dispositivi Sma vengono progettati con l'unico obiettivo di salvare vite. «Dopo aver sviluppato una serie di soluzioni di sicurezza stradale passiva, come attenuatori, barriere e varchi, abbiamo deciso di orientarci verso i sistemi di pesatura dinamica», commenta Roberto Impero,

ceo di Sma Road Safety. «I problemi su ponti e viadotti, per il calcestruzzo ammalorato hanno evidenziato la questione del sovraccarico delle infrastrutture stradali. Il crollo del ponte di Genova ha accelerato l'attenzione su queste problematiche, per cui abbiamo ritenuto di investire in un prodotto che fosse complementare a quello di sicurezza stradale, complementare perché si occupa del monitoraggio delle infrastrutture».

Weigh-in-motion e lettura targhe

Con Atlas gli enti gestori delle strade hanno a disposizione uno strumento che combina alta tecnologia, precisione e affidabilità: integrando i sistemi Wim (Weigh-in-motion) con i dispositivi di riconoscimento automatico delle targhe, si può controllare il traffico in modo efficiente e sicuro. Il Sistema Atlas serve sostanzialmente a misurare il peso dei camion in strada e in movimento per individuare i veicoli che sono in sovraccarico, e che quindi non rispettano i limiti previsti dalla legge. Ma questo è un problema per la sicurezza perché, per esempio, un camion in sovraccarico può danneggiare ponti, viadotti, ma può anche compromettere il funzionamento delle barriere di sicurezza stradale oltre al fatto che il sistema di frenata del veicolo non è adeguato per quel peso, con il rischio di causare incidenti

Luigi Grassia, professore al dipartimento di Ingegneria dell'Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli e consulente di SMA per le attività di R&D, sottolinea che «il sistema è nuovo perché, rispetto a quelli attualmente in commercio,



fa una misura diretta (e non indiretta passando attraverso una grandezza correlata) della azione che gli pneumatici esercitano al suolo. Per ottenere questo scopo sono state utilizzate delle celle di carico opportunamente modificate per migliorarne la risposta in frequenza consentendo di raccogliere dati affidabili anche per il transito di mezzi pesanti a velocità elevate».

Il sistema viene fornito già assemblato completamente su un basamento di calcestruzzo armato, che poi viene annegato all'interno della sede stradale, quindi non solo nell'asfalto. Alla vista si notano soltanto dei piastroni sopra i quali c'è un antisdrucchiolo che è simile all'asfalto e consente il passaggio delle ruote del veicolo anche quando è bagnato. Atlas è in pratica come un tutor, ma anziché misurare la velocità calcola il carico: quando vi passa sopra il veicolo, lo pesa come una bilancia.



«Una bilancia dinamica che, una volta misurato il peso del veicolo in transito, in caso di sovraccarico manda un alert al gestore stradale che a sua volta avvisa le forze dell'ordine per bloccare il veicolo più avanti o elevare una multa», aggiunge Grassia. «Il sistema può essere utilizzato anche nei caselli al fine di valutare eventuali sovraccarichi rischiosi già in ingresso in autostrada». L'art. 167 comma 12bis del Codice della Strada asserisce, appunto, che «Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili». Atlas, quindi, supporta i gestori e le forze dell'Ordine nell'utilizzo corretto delle nostre infrastrutture stradali e nel comminare multe a coloro che superano i limiti di carico imposti dalla legge.

Sopra, la sede di Sma Road Safety a Marcianise, in provincia di Caserta. A fianco, da sinistra, Roberto Imperatore, CEO di Sma Road Safety, e il prof. Luigi Grassia, consulente di Sma per le attività di R&D.

Materiali&Tecnologie



Alta affidabilità bassa manutenzione

Rispettando gli standard Oiml R 134 classe 5, Atlas si conforma ai rigidi criteri internazionali di precisione e qualità. L'omologazione ministeriale conferma che il sistema soddisfa tutti i requisiti normativi nazionali per l'uso in ambito pubblico. Il sistema vanta un'accuratezza del 2,5%; il range di velocità operativo da 1 a 60 km/h e il range di temperatura da -10 a +40 °C assicurano che Atlas funzioni impeccabilmente in una varietà di scenari e condizioni ambientali.

Il sistema consente di rilevare i pesi di varie tipologie di mezzi: a 2 assi, a 3 assi e a 5 assi. Per quanto riguarda il mantenimento delle condizioni del prodotto spiega il professor Grassia: «Rispetto ai sistemi attualmente in commercio Atlas ha bisogno di minore manutenzione. Per dare un'idea di quanto sia affidabile e stabile, noi abbiamo iniziato a svilupparlo tre anni fa, è stato modificato in alcune parti, ma il cuore del sistema è rimasto sempre lo stesso, non abbiamo avuto alcuna failure. Le celle di carico non si sono mai danneggiate, non abbiamo avuto problemi di deterioramento dei cavi. In servizio sarà sufficiente solo un'ispezione a cadenza annuale». Siamo di fronte a una rivoluzione nel monitoraggio del traffico pesante: la pesatura dinamica è essenziale negli snodi viari con elevato traffico di mezzi pesanti, dove veicoli oltre i limiti di peso possono minacciare la sicurezza e danneggiare le infrastrutture. La tradizionale pesatura statica ha limitazioni, rallentando il traffico e mancando della misurazione in tempo reale. La tecnologia Wim risolve questi problemi, consentendo la





pesatura dei veicoli in movimento senza interruzioni. Offre una gestione efficiente del traffico, individuando tempestivamente i pericoli e accumulando dati per la pianificazione della manutenzione. Questo approccio in tempo reale fornisce informazioni cruciali per la gestione immediata dei rischi. La trasmissione dei dati consente alle autorità di intervenire tempestivamente per garantire sicurezza e conformità alle norme di carico. La tecnologia Wim può anche integrarsi nei sistemi di pedaggio differenziato e nelle ispezioni di accesso, contribuendo al controllo e alla prevenzione di attività illecite.

«Una volta attivo il sistema registra il peso di tutti i veicoli che passano e determina la targa: il gestore potrà selezionare di non archiviare i dati per i veicoli con carico inferiore alle tre tonnellate. Il sistema riconosce la tipologia di veicolo integrando le informazioni provenienti dalle celle di carico e dalla telecamera», aggiunge Grassia.

Un elisir per la nostra rete centenaria

Atlas può contribuire in maniera rapida e concreta al successo dei programmi di prevenzione e messa in sicurezza delle reti infrastrutturali stradali esistenti. Con riferimento alla sola rete autostradale, l'Italia si attesta al primo posto per chilometri di ponti pari al 14% su estensione chilometri verso una media europea del 2,6%, così come evidenzia "La rivoluzione della mobilità sostenibile parte dalle autostrade", edito dal *Sole 24 ore* in collaborazione con varie università, istituzioni e aziende tra cui Autostrade per l'Italia. Se a ciò si aggiungono i ponti e i viadotti delle strade provinciali e la vetustà delle infrastrutture che derivano dall'essere stati i primi in Europa ad aver realizzato la rete autostradale (nel 2024 compie 100 anni), si può bene comprendere l'importanza e l'urgenza di adottare sistemi innovativi come Atlas. ■■

Materiali&Tecnologie



segnaletica
& sicurezza

Francesco Colombo

INNOVAZIONE CON ALTI STANDARD DI SICUREZZA



Il casello di pedaggio Venezia-Mestre

CAV - CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE - CON L'OBIETTIVO DI RENDERE LE PROPRIE TRATTE DI COMPETENZA SEMPRE PIÙ EFFICIENTI E SICURE - HA AVVIATO LA COLLABORAZIONE CON SMA ROAD SAFETY, PER LA PROCEDURA DI SOSTITUZIONE DEI PROPRI TERMINALI SULLA BARRIERA DI VENEZIA-MESTRE

La stazione autostradale presenta caratteristiche peculiari e ha trovato, nella versatilità dei dispositivi salvavita Ermes prodotti da SMA, le giuste risposte tecniche, per proteggere le cuspidi di tutte le isole di pedaggio.

L'intervento riguarda uno snodo strategico della viabilità nel Nordest. Le tratte di competenza di CAV - A4 Padova-Venezia, Passante di Mestre, A57 Tangenziale di Mestre e Raccordo Marco Polo - infatti, sono attraversate giornalmente da 210.000 veicoli.

L'Ente ha scelto per questo scopo 20 terminali di barriera Ermes in classe T80 e 2 in classe T50. "Questa fornitura - racconta Roberto Impero, Ceo di SMA Road Safety - si aggiunge alla precedente collaborazione con CAV del 2018, in cui SMA installò 19 attenuatori d'urto Leonidas (in classe 50, 80 e 110 km) destinati alla Tangenziale di Mestre e al Raccordo Marco Polo. Sono seguiti

poi 101 terminali per mettere in sicurezza la Tangenziale, la bretella per l'aeroporto Marco Polo e la A4".

Il terminale Ermes è stato appositamente scelto per rispondere alle caratteristiche peculiari del casello di pedaggio, come spiega l'Ing. Sebastiano Nardin, Responsabile Manutenzione Infrastrutture di CAV e Direttore dei Lavori: "La classica strettoia che, in un casello tradizionale, induce l'automobilista a moderare la velocità di marcia, qui, nella barriera autostradale di Venezia-Mestre non c'è, perché il piazzale è molto largo. Ecco spiegata la necessità di poter disporre di un terminale che tenesse conto di queste condizioni precise. Ermes in classe T80, essendo testato a 80 km/ora, velocità superiore a quella consentita in prossimità del casello, ci permette di garantire una maggiore protezione. La scelta è ricaduta su Ermes anche per il fatto che il dispositivo è testato sia co-



1. Roberto Impero, CEO di SMA Road Safety



2. Il terminale *Ermes* di SMA Road Safety

me terminale, sia come attenuatore e questo ci assicura la possibilità che il terminale funzioni anche senza la collaborazione della barriera a tergo". La versatilità nella tipologia di fondazione ammessa da *Ermes* è stata un'ulteriore ragione per scegliere questo dispositivo che si adatta a tre tipologie di terreno - asfalto, terra, calcestruzzo - permettendo quindi di superare anche l'incognita relativa alla posa.

Per l'installazione, è stato utilizzato il tradizionale sistema con battipalo. L'aggancio con la barriera esistente è avvenuto tramite lo smontaggio della cuspidata esistente e l'inserimento di un elemento di giunzione con barriere centinate su misura. La connessione è stata progettata da SMA, mentre l'azienda installatrice ha fornito i nastri centinati ad hoc per ogni cuspidata. In questo modo è stato possibile ridurre la quantità di materiale presente nei magazzini di stoccaggio di CAV che, per

ogni evenienza, deve disporre di materiale utile a sostituire nell'immediatezza una barriera incidentata. "L'acciaio con cui sono realizzati tutti i componenti delle soluzioni SMA ci facilita le operazioni di stoccaggio, essendo questo materiale molto meno sensibile alle condizioni atmosferiche dei dispositivi realizzati con parti plastiche" sottolinea Nardin.

L'ultimo aspetto, non per importanza, che ha fatto optare per *Ermes* è legato all'ingombro del dispositivo su strada; come conclude Roberto Impero "I prodotti SMA vengono forniti pre-assemblati, per velocizzare le operazioni di posa e sono lunghi la metà rispetto ai prodotti della concorrenza, pur esprimendo uguale capacità di protezione. Aspetto, quest'ultimo, molto importante visto che l'attenuatore o il terminale rappresentano un elemento che si aggiunge sulla sede stradale e che rischia di ingombrare.



3. Crash test frontale su *Ermes*, conformemente alla Normativa EN1317. L'urto è stato effettuato con un veicolo da 1.500 kg ad una velocità di 110 km/ora

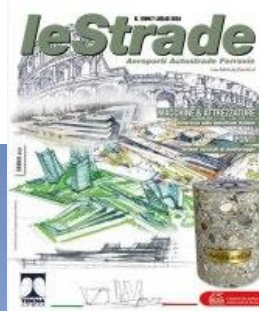


4. L'attenuatore *Leonidas* di SMA Road Safety

Le nostre soluzioni, inoltre, vengono ancorate al suolo per mezzo di una guida, rendendole più sicure rispetto ai prodotti che non sono completamente fissati al suolo. Sono sistemi ad elementi collassabili che non prevedono rottura o taglio di asole. Altri terminali, invece, sono composti di più lamine ondulate, asolate tra loro; in caso d'incidente, l'elemento lama potrebbe aprirsi". ■

DATI TECNICI

Stazione Appaltante: Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA
Contraente Generale ed Esecutori dei Lavori: Cicas Srl
Direzione dei Lavori: Ing. Sebastiano Nardin
Responsabile Sicurezza: Ing. Botte
Direzione di Cantiere: Geom. Salvatore Lombardi
Subappaltatori: Ital Sem Srl
Data di ultimazione: 16 Ottobre 2023



Barriere

Fabrizio Parati

Il primato della sicurezza sulle autostrade italiane

La scelta dei prodotti offerti dall'azienda SMA Road Safety è radicata nell'obiettivo di voler raggiungere il più alto grado di sicurezza. Il motto SMA: "Soluzioni costruite per salvare vite"

Il tronco di Bologna è forse il più attivo in Italia in quanto ad attenzione in tema di sicurezza stradale: oltre ad aver riqualificato tutte le cuspidi sulla A14 e sulla A13 con nuovi attenuatori, è il primo ad avere installato anche 34 varchi amovibili SMA di nuova concezione. A dicembre 2022 hanno preso il via i lavori relativi al primo lotto che hanno interessato le autostrade A14 Bologna - Taranto - e D14 - Diramazione per Ravenna: si è proceduto alla riqualifica di trenta cuspidi e dei relativi assorbitori d'urto di tipo inerziale non redirettivi (questi ultimi, in caso di urto laterale, non hanno la capacità, dopo l'impatto, di reindirizzare il veicolo lungo la traiettoria originaria, lasciandolo penetrare a valle con grave pericolo di schianto contro ostacoli o punti singolari). I lavori si sono conclusi a marzo 2023. Gli interventi di sostituzione delle cuspidi sono parte di un piano di riqualifica che ha previsto la rimozione di tutti gli assorbitori SoftBump (SoftBump120 e Bump_6-80-1), per fare posto agli attenuatori d'urto redirettivi Leonidas 110 XWL.

Il secondo lotto

Tra novembre 2023 e gennaio 2024, si è lavorato sul secondo lotto: lungo l'autostrada A13 Bologna-Padova, raccordi D13 e D23, anch'essa di competenza di Autostrade per l'Italia - Direzione di Tronco 3 di Bologna. Anche in questo contesto si è resa necessaria la sostituzione di 19 attenuatori d'urto, situati sulle cuspidi delle barriere di sicurezza in corrispondenza di alcuni svincoli autostradali, optando per l'installazione di attenuatori d'urto redirettivi Leonidas classe 110 W. I dispositivi sono stati installati in posizione più arretrata rispetto alla cuspidi esistente, e, per mezzo di opportune transizioni, sono stati collegati alle barriere presenti senza problemi di incompatibilità. Gli attenuatori Leonidas hanno, infatti, il vantaggio di poter essere connessi a differenti tipologie di barriera e new jersey.

Raffaele Ventura, dell'impresa Imera, di Pieve Emanuele (MI), azienda che si è occupata dell'installazione dei vari attenuatori in corrispondenza delle cuspidi e del collegamento degli stessi



The Primacy of Safety on Italian Highways

THE SELECTION OF PRODUCTS OFFERED BY SMA ROAD SAFETY IS BASED ON THE GOAL OF ACHIEVING THE HIGHEST LEVEL OF SAFETY. SMA'S MOTTO IS "SOLUTIONS DESIGNED TO SAVE LIVES."

The section of the Bologna highway section is one of the busiest in Italy in terms of road safety: in addition to upgrading all the exits on the A14 and A13 with new crash cushions, it is the first to have installed 34 newly designed SMA barrier gates.

In December 2022, the first phase of work began, on the A14 Bologna-Taranto and the D14 Ravenna branch highways involving the refurbishment of thirty crash cushions and related inertial non-redirective impact absorbers (these systems, in the event of a lateral collision, do not have the ability to redirect the vehicle along the original trajectory after impact, allowing it to penetrate downstream with a high risk of crashing into obstacles or singular points). The work was completed in March 2023. The replacement of the crash cushions is part of a refurbishment plan that involved removing of all SoftBump absorbers (SoftBump120 and Bump_6-80-1) to make way for Leonidas 110 XWL redirective impact attenuators.

English Version

Macchine&Attrezzature



**Leonidas: il compatto
attenuatore d'urto di SMA
ad alte prestazioni.
È progettato per impatti
fino a 130 km/h.
Totalmente riparabile
e disponibile in diverse
larghezze e configurazioni.**

**Leonidas: SMA's compact
high-performance crash
cushion.
It is designed for impacts up
to 130 km/h.
Fully repairable and
available in various widths
and configurations.**



The second section

Between November 2023 and January 2024, construction took place on the second section: along the A13 Bologna-Padova motorway, specifically between junctions D13 and D23. It also was under the responsibility of Autostrade per l'Italia - Direction of Section 3 in Bologna. It was necessary here to replace 19 impact attenuators located at some highway exits beside the longitudinal barriers, opting for the installation of Leonidas 110 W redirective impact attenuators.

The devices were installed in a position further back than the existing gore and were connected through appropriate transitions to the existing barriers without any suitability problems. The Leonidas crash cushions have, in fact, the advantage to be connected to different types of met-

al barriers and new jerseys. Raffaele Ventura, from Imera, a company from Pieve Emanuele (MI) that installed the various crash cushions at the cusps and connected them to the existing barrier, comments: "The Leonidas crash cushion is easily adaptable to the various operating contexts: an advantage not found in many other devices on the market. The ease and versatility of installation, depending on the case, also allows for speeding up work and, therefore, minimizing impact on traffic".

The third section

From September 2023 to December 2023, i.e. in an intermediate period between the two lots mentioned above, SMA was selected by the contractor Amplia Infrastruc-



alla barriera esistente commenta: «L'attenuatore Leonidas è facilmente adattabile ai più disparati contesti operativi: vantaggio non riscontrabile in molti altri attenuatori sul mercato. La semplicità e versatilità d'installazione, in funzione delle casistiche, permette, inoltre, di velocizzare i lavori e, quindi, di impattare meno sul traffico».

Il terzo lotto

Da settembre 2023 a dicembre 2023, cioè in un periodo intermedio tra i due lotti sopra citati, SMA è stata selezionata dall'appaltatore Amplia Infrastructures S.p.A., per un altro cantiere nell'ambito dei lavori propedeutici alla realizzazione del

Passante, il cosiddetto lotto zero, nel tratto Bologna Borgo Panigale - San Lazzaro dell'Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto: l'azienda ha proposto i varchi amovibili Stargate.

La scelta di Stargate

Sia l'Ente appaltante sia l'impresa hanno deciso di utilizzare i varchi amovibili Stargate per molteplici, valide ragioni, tenuto anche conto delle ottime prestazioni e caratteristiche di ingombro ridotte del varco prodotto da SMA.

La vigente normativa in materia di applicazione dei dispositivi di sicurezza stradale specifica che "le barriere per i varchi apribili devono esse-

Stargate: barriera con varco di emergenza integrato. Si tratta di un dispositivo di sicurezza facilmente apribile in 30 secondi con due persone. È collegabile a barriere in acciaio e cemento. È facile da maneggiare, per una rapida installazione.

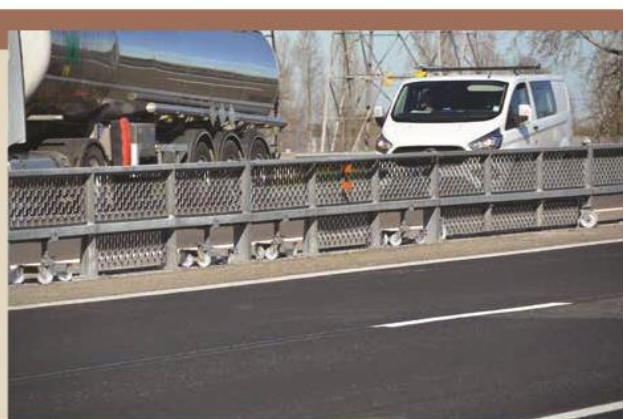


English Version

tures S.p.A., for another site within the framework of the preparatory works related to the construction of the Passante - the so-called "lot zero" - in the Bologna Borgo Panigale - San Lazzaro section of the A14 Bologna - Bari - Taranto motorway. In this project, the company proposed Stargate barrier gates.

The Choice of Stargate

Both the contracting authority and the company decided to use Stargate barrier gates for many good reasons, taking into account the excellent performance and small footprint characteristics of the gate produced by SMA. The current regulations on the application of road safety devices specify that "barriers for openable gates must be tested according to the [product] standard



Macchine & Attrezzature



Stargate: barrier with integrated emergency gate. It is a safety device that can be easily opened in 30 seconds with two workers. It can be connected to steel and concrete barriers. It is easy to handle, allowing for quick installation.

re testate secondo quanto precisato nella norma [di prodotto] ENV1317-4 e possono avere classe di contenimento inferiore a quella della barriera a cui sono applicati, per non più di due livelli". Nel caso di cui parliamo, i dispositivi Stargate (in classe H2) sono stati connessi a barriere di sicurezza di classe H4, rispettando la prescrizione di massimo due livelli di differenza di classe di contenimento della norma citata.

Il dispositivo ha effettuato due prove d'urto, rispettivamente con un veicolo da 900 chilogrammi e con un autobus da 13 tonnellate.

Vi sono, inoltre, altre ragioni che hanno orientato la scelta. Il varco Stargate arriva in cantiere

Leonidas

Attenuatore d'urto compatto e ad alte prestazioni progettato per impatti fino a 130 km/h. Totalmente riparabile e disponibile secondo diverse larghezze e configurazioni.

Altre caratteristiche:

- certificato CE
- totalmente riparabile
- testato in accordo alla parte 3 della normativa EN1317
- consegnato già assemblato
- installazione facile e veloce
- collegabile all'App SMA
- redirettivo Z1D1
- collegabile a diversi tipi di barriere
- totalmente in acciaio
- dimensioni compatte

Compact and high-performance crash cushion designed for impacts up to 130 km/h. Fully repairable and available in various widths and configurations.

Other features:

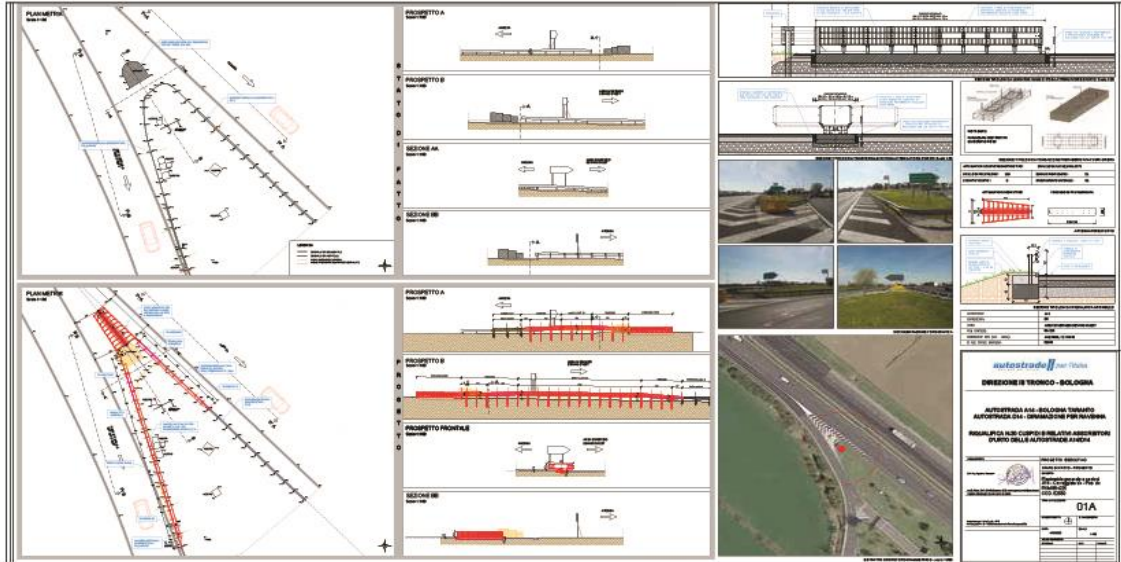
- CE certified
- Fully repairable
- Tested in accordance with part 3 of the EN1317 standard
- Delivered pre-assembled
- Easy and quick installation
- Connectable to the SMA App
- Redirective Z1 D1
- Connectable to different types of barriers
- Fully made of steel
- Compact dimensions



ENV1317-4 and can have a containment class up to two levels lower than the barrier they are connected with". In this instance, Stargate devices (class H2) were connected to H4b performance class barriers, complying with the requirement of a maximum two-level containment class difference as specified in the standard. The device underwent two crash tests with a 900 kg vehicle and a 13-ton bus, respectively.

There are also other reasons for the choice. The Stargate system arrives on-site in pre-assembled modules. It is easily installed with a simple prefabricated foundation, (there are actually three anchoring options). The quick installation, which is also facilitated by the SMA App that guides installers step by step, allows for minimal disruption to traffic and infrastructure.





in moduli preassemblati. Con una semplice fondazione prefabbricata si posa in opera con facilità (sono tre le possibilità di fissaggio, in realtà). La rapida installazione, agevolata anche dall'App SMA che guida passo a passo gli installatori, consente di ridurre al minimo l'intralcio dei lavori sul traffico e sull'infrastruttura.

Cantieri impegnativi

Intervenuto, per conto del fornitore (SMA), all'interno di una progettazione esecutiva già realiz-

zata, l'Ing. Stefano Calvi ci ha illustrato alcune complessità relative ai differenti lotti, partendo dal terzo: «Ne abbiamo incontrate parecchie, perché c'erano dei vincoli di posizione da parte della Direzione di Tronco. La particolarità di questo intervento ha riguardato in primis il fatto che non fossero presenti dei varchi a sé stanti, ma cinque terzine accoppiate. C'erano un varco nello spartitraffico dell'autostrada e due varchi tra l'autostrada e la tangenziale (che corre parallela all'autostrada). Non si è trattato, quindi, di un



English Version

Challenging sites

Eng. Stefano Calvi, intervening on behalf of the supplier (SMA), within an already carried out executive project, explained some complexities related to the different lots, starting with the third one: "We encountered several challenges because there were positional constraints from the Direction of the Motorway Section.

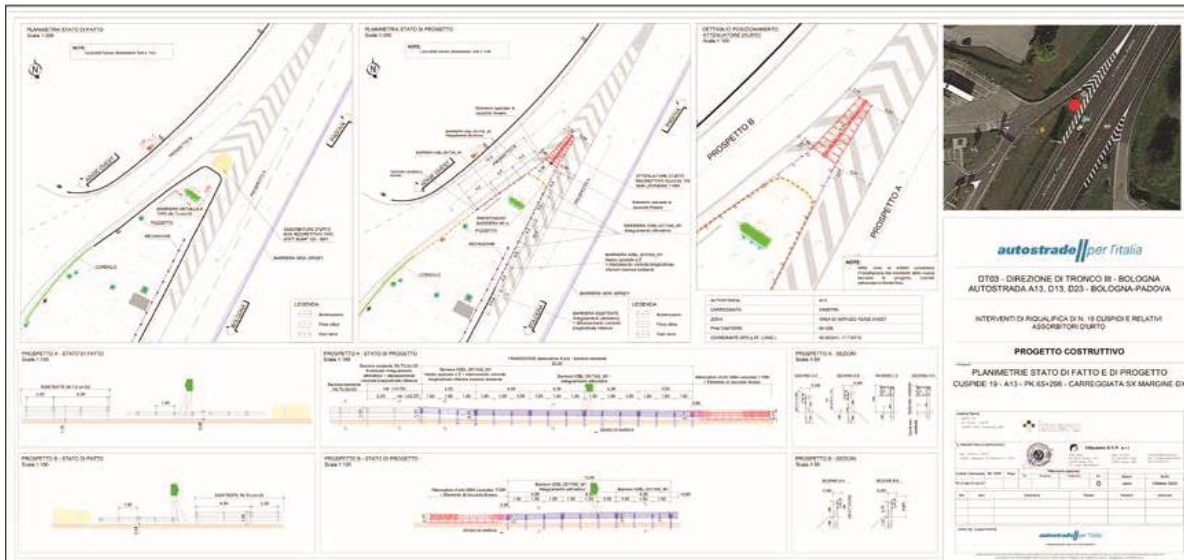
The uniqueness of this intervention primarily concerned the absence of standalone gates, but rather five paired triplets. There was one gate in the highway median and two gates between the highway and the ring road (running parallel to the highway). It was not an isolated intervention, but, precisely, it required working on three gates in line, with positional constraints among the gates themselves.

The second problem involved the interference: in the highway central reserve, there were pipes and crossings of other utility networks. However, we managed to meet all the needs brilliantly.

In the first and second lots, we also had another issue to address, concerning the connection between the new crash cushions and the existing barriers. Consequently, we developed a complex project to ensure the transition and connection between the existing barriers and the new SMA crash cushions."

The function of a connection/transition is to allow for a gradual change in stiffness as one device transitions to another. The most critical situation is when the more deformable device precedes the more rigid one, as it could cause tears in the longitudinal elements or snagging against the

Macchine & Attrezzature



intervento isolato, ma, per l'appunto, si è dovuto operare su tre varchi in linea, e con dei vincoli relativi alla posizione tra i varchi stessi. Il secondo problema è stato dato dalle interferenze: nella zona dello spartitraffico dell'autostrada erano presenti una tubazione di raccolta acque e degli attraversamenti di altre reti impiantistiche. Siamo in ogni modo riusciti a soddisfare brillantemente tutte le esigenze. Va tenuto conto che, nel primo e nel secondo lotto, avevamo un altro problema da risolvere, ri-

guardante il collegamento tra i nuovi assorbitori d'urto e le barriere esistenti. Abbiamo sviluppato, di conseguenza, un complesso progetto per assicurare la transizione e la connessione tra le barriere esistenti e i nuovi attenuatori SMA». La funzione di una connessione/transizione è quella di consentire la graduale variazione di rigidità nel passaggio da un dispositivo all'altro. La situazione più critica è quella nella quale il dispositivo più deformabile precede quello più rigido, in quanto potrebbero verificarsi strappi de-

start of the more rigid section. The transition must be evaluated considering the containment level of the lower-class barrier among those connected, assessing the expected energy absorption for the device. But technically, how was the connection achieved? The existing longitudinal barriers behind the attenuators were gradually lowered to the desired height, using the standard SMA connection to link the attenuators (the existing barriers were 90 cm high, while the SMA devices are 77 cm high). This is the solution type predominantly used in the mentioned lots. The advantage of a crash cushion like Leonidas also lies in its compactness and pre-assembled structure, which allowed for its placement in front of the obstacle in two dif-

ferent circumstances. This was done in the projects discussed here. In the first phase, the crash cushion was installed, and traffic circulation was reopened with the device in operation (with quality control by the project management and the "declaration of proper application of the system" (Article 79) issued by the manufacturer certifying the attenuator's functionality in protecting the crash cushion without being connected to the existing barrier). In a second phase, the worksite was reopened to connect the new crash cushion to the existing barriers. The advantages: the installation of the impact attenuator required only three to four hours on site, while the longer operation of removing the barrier (at least three to four days) to make the connection was carried out on a later step. Nonetheless, as the impact attenuator was already in-



gli elementi longitudinali o impuntamenti contro l'inizio del tratto più rigido. La transizione deve essere valutata considerando il livello di contenimento della barriera di classe inferiore tra quelle connesse, valutando qual è l'energia di assorbimento prevista per il dispositivo. Ma tecnicamente come si è ottenuto il collegamento? Si è proceduto con il graduale abbassamento delle barriere esistenti retrostanti gli attenuatori, per poterle portare all'altezza desiderata e servirsi della connessione standard SMA per collegare gli attenuatori (le barriere esistenti erano alte 90 centimetri, mentre i dispositivi SMA sono alti 77 centimetri). Questa è la tipologia di soluzione prevalentemente utilizzata nei lotti che abbiamo citato.

Il vantaggio di un attenuatore d'urto come Leonidas è offerto anche dalla sua compattezza e struttura preassemblata che ha consentito il posizionamento dello stesso dispositivo davanti all'ostacolo in due circostanze diverse. Così è stato fatto nei cantieri di cui qui ci occupiamo. In una prima fase si è andati a posare l'attenuatore e si è riaperta la circolazione al traffico con l'attenuatore messo in esercizio (con i controlli della direzione lavori lato qualità e con l'articolo 79 rilasciato dal produttore che certifica il funzionamento dell'elemento attenuatore a protezione della cuspidi senza essere collegato con la barriera esistente). In una seconda fase, si è tornati a cantierare e a realizzare il collegamento della nuova cuspidi con le barriere esistenti. I vantaggi: l'installazione dell'attenuatore ha avuto la necessità di sole tre o quattro ore di cantiere, mentre la ben più lunga operazione di rimozione della barriera (almeno tre - quattro giorni) per realizzare il collegamento è stata eseguita in una successiva occasione. Nondimeno, avendo installato precedentemente l'attenuatore, lo svincolo era

in sicurezza. In sostanza, si è prima installato l'attenuatore, e con ciò si è messo in sicurezza lo svincolo, e poi, con gli adeguati e inevitabili tempi di cantiere, si è proceduto al collegamento dell'attenuatore stesso con le barriere esistenti. Vanno anche segnalate due peculiarità dei prodotti SMA: facilità di stoccaggio e semplice manutenzione. Gli attenuatori possono essere posizionati l'uno sopra l'altro (fino ad un massimo di tre) per essere stoccati in magazzino. Grazie alla loro lunghezza ridotta, inoltre, hanno bisogno di spazi contenuti per essere immagazzinati. Oscar Maran, di Gecoven S.r.l., che per SMA è agenzia di rappresentanza per l'Emilia-Romagna, ha accompagnato la nostra visita ad alcuni dei cantieri qui citati. Maran ha sottolineato: «La modularità dei prodotti SMA dà facoltà all'Ente gestore di riparare i dispositivi in caso di danno lieve (previa valutazione dei tecnici di SMA). Totalmente riparabile e disponibile in diverse larghezze e configurazioni, si può andare a sostituire puntualmente la parte danneggiata di Leonidas riportando il dispositivo alle proprie prestazioni iniziali». A seguito di un urto frontale è necessaria la sola sostituzione dei pannelli assorbitori danneggiati, con la possibilità di riutilizzare, integralmente, la restante parte della struttura (parliamo di facile stoccaggio e semplice manutenzione dei dispositivi SMA anche nel numero di *leStrade* di dicembre 2023: "Il mestiere di 'fare' sicurezza").

Due debite considerazioni, infine. Si tratta di un prodotto totalmente fabbricato in Italia in un'unica sede, con comprensibili e innegabili vantaggi operativi: la fornitura dei prodotti è celere e costante, permettendo di conseguenza che la continuità nella sicurezza stradale sia sempre garantita. ■■



SMA ha affidato all'ing. Stefano Calvi la progettazione dei varchi nonché delle relative transizioni alle barriere New Jersey o barriere spartitraffico esistenti.

SMA has hired engineer Stefano Calvi to design the barrier gates, as well as the related transition elements for longitudinal concrete barriers and median barriers.



English Version

stalled, the exit was already safe. Essentially, the crash cushion was installed first to shield the exit, and then, with the necessary and inevitable worksite times, it was connected to the existing barriers.

Two special features of SMA products should also be noted: ease of storage and simple maintenance. The crash cushions can be stacked on top of each other (up to a maximum of three) for warehouse storage. Due to their reduced length, they also require minimal storage space. Oscar Maran, from Gecoven S.r.l., which is SMA's representative agency for Emilia-Romagna, accompanied our visit to some of the worksites mentioned here. Maran emphasized: "The modularity of SMA products allows the managing authority to repair the devices in case of minor damage (subject to SMA technicians' as-

essment). Fully repairable and available in different widths and configurations, the damaged part of Leonidas can be replaced on time, restoring the device to its initial performance".

After a frontal collision, only the replacement of the damaged absorbing cells is necessary, with the remaining part of the structure being reusable in its entirety (we also talked about the easy storage and simple maintenance of SMA devices in the December 2023 issue of *leStrade*: "The job of 'making' safety").

Two due considerations, finally. This is a product totally manufactured in Italy at a single location, with understandable and undeniable operational advantages: the supply of products is quick and constant, so that continuity in road safety is always guaranteed.

Macchine&Attrezzature

AUTO&MOTORI

CONTROMANO

**Transizione eco
C'è chi la paga
e chi la osserva**

Nei primi 7 mesi del 2024 in Europa sono state immatricolate il 22,9% di auto in meno rispetto allo stesso periodo pre-crisi del 2019. Capire cosa attende il mercato in prospettiva è difficile, ma la relazione di Ursula von der Leyen alla presidenza della Commissione ha spazionato chi pensava che la vittoria delle destre avrebbe cambiato le politiche di Bruxelles. L'Europa dunque non sembra aver intenzione di allungare i tempi per il passaggio all'elettrico: fissati al

2035 malgrado l'auto a batteria resti quasi ovunque un fenomeno di nicchia. La conseguenza è che molti marchi hanno deciso di produrre meno vetture famiche per far crescere la propria percentuale di elettriche ed evitare le multe, vendendole per giunta ad un prezzo sempre più alto per massimizzare i margini. La transizione ecologica insomma continua a pagarla il consumatore. E l'Europa osserva dall'alto, incapace di reagire e di trovare soluzioni alternative.

LA NOVITÀ/1

**Più connessa, sicura e con un prezzo equo
A 20 anni Kia Picanto è adulta e tutta nuova**

ADRIANO TORRE

Avvent'anni si cresce, le svolte diventano ancor più importanti, gli aspetti divergenti si incontrano e imparano a convivere: Kia Picanto si ripropone più bella esteticamente, e matura per i contenuti tecnologici e di comfort. Cresce nelle dimensioni da piccola citycar, pur mantenendo le misure da segmento A, guadagna un abitacolo ampio con forme ingentilite, firme luminose moderne, e materiali di qualità. La nuova Picanto è anche più connessa e sicura, sempre affidabile come testimonia quella garanzia di 7 anni o 150 mila km che Kia elargisce senza timori. Non è un caso se nelle tre generazioni (dal 2004, dal 2010 e dal 2017) è stata scelta in Italia da circa 180 mila clienti e 155 mila unità sono ancora circolanti: si è evoluta anche e soprattutto col contributo della "filiale italiana" che si è battuta per l'omologazione a 5 posti, spingendo (con Sportage) l'Italia al ruolo di secondo mercato per Kia. Doppia la proposta di motori a benzina: il più efficiente nei cilindri 1.0 litri da 63 CV, oppure il brillante 4 cilindri 1.2 litri da 79 CV con una coppia decisa in salita e nei sorpassi. Trazione anteriore, cambio manuale 5 marce o manuale automatizzato AMT con frizione gestita tramite attuatori. Affine anno arriverà la versione bi-fuel 1.0 MPI a GPL.

Al lancio nuova Kia Picanto è proposta a 11.750 euro (fra finanziamenti e benefici vari). Il listino parte da 16.500 euro per la versione Urban, con una rata di 59 euro al mese (e un gettone iniziale di 2.500 euro). A crescere altrettanti Style e il top GT-Line (da 19.750 euro). Prevista al lancio la versione 20th Anniversary Edition. Resta Kia: se un tempo era Picantissima, oggi è più Picanto che mai.

La nuova Kia Picanto



Lo spartitraffico di Via Ostiense a Roma. Sono innumerevoli le protezioni vecchie e inadeguate nelle nostre strade

Strade pericolose e indifese Sicurezza, una sfida aperta

ALBERTO CAPROTTI

Nel 2023, secondo i dati elaborati da Aci-Istat, sono state 3.039 le vittime di incidenti stradali in Italia, per una media di 8 morti al giorno, 52 decessi per milione di abitanti. I sinistri con lesioni alle persone registrate sono stati 166.525, cioè 456 al giorno, il 73% dei quali è avvenuto nelle strade urbane, il 21,4% nelle tratte extra urbane e solo il 5% in autostrada. Il costo sociale ed economico dell'incidentalità stradale ammonta, anche quest'anno, a 18 miliardi di euro, l'1% del Pil nazionale. Rispetto al 2022, aumentano lievemente gli incidenti (+0,4%) e i feriti (+0,5%), mentre calano del 3,8% i decessi. Le vittime diminuiscono in tutti gli ambiti stradali, con un calo consistente nelle autostrade (-19,0%) e sulle strade urbane (-10,5%).

minuzione è del 0,3%, e arriva al 3,9% sulle strade extraurbane. Sebbene il numero dei decessi abbia registrato un calo incoraggiante, il tasso di mortalità nazionale rimane alto, dato che posiziona l'Italia solo al 19° posto nella graduatoria europea. Il Paese più virtuoso in tema di sicurezza stradale è attualmente la Svezia, con 45 morti per milione di abitanti. «La sicurezza stradale continua a essere una priorità urgente, richiede ulteriori interventi infrastrutturali, una maggiore educazione alla guida sicura e un controllo più rigoroso del rispetto delle norme stradali», commenta Roberto Impero, esperto internazionale di sicurezza stradale e Ceo di SMA Road Safety.

«Per quanto riguarda il livello di sicurezza delle nostre infrastrutture stradali, in particolare - sottolinea Impero - due dati richiedono grande attenzione: 10.316 incidenti hanno riguardato l'impatto di veicoli isolati contro ostacoli: i fessoi presenti sulla carreggiata e ben 12.736 sinistri hanno visto la fuoriuscita del mezzo. Piloni, pali segnaletici, cuspidi stradali e alberi, se ignorati dai gestori stradali e quindi non adeguatamente protetti dai dispositivi salvavita, possono causare, in caso di impatto, gravi dan-

ni a conducente e occupanti del veicolo. Allo stesso modo, la parte finale del guardrail è di frequente non protetta da appositi terminali e si trasforma in una lancia che infila l'abitacolo». Sono poi molti i dispositivi, sulla carta, risultano a norma, ma che purtroppo non garantiscono prestazioni sufficienti per i veicoli di nuova generazione. Molte barriere in uso infatti sono state progettate per auto di oltre 30 anni fa, «veicoli che hanno ben poche analogie con i volumi delle vetture moderne, in primis Suv e auto elettriche - prosegue Impero - Per quanto riguarda, invece, la fuoriuscita di strada, la fuoriuscita di strada dal veicolo, che riguarda quasi il 10% del totale dei sinistri del Paese, è indicativa della mancanza di adeguate barriere laterali, come guardrail o new jersey, preposte a evitare questa fatalità. Nel complesso, è certamente positivo che le vittime siano in diminuzione in tutti gli ambiti stradali, con una menzione particolare per le autostrade, diretta conseguenza della grande attenzione che queste tratte ripongono nei confronti della sicurezza, a partire dalle barriere, fino alla manutenzione del manto e della segnaletica. Non possiamo purtroppo dire lo stesso per le strade extraurbane, principali e secondarie, provin-

ciali e comunali che presentano un degrado elevato; così come le strade urbane sono ancora troppo spesso sprovviste di protezioni per i numerosissimi ostacoli fissi ed è necessario un intervento mirato a tutela di pedoni e conducenti di bici e monopattini». Un degrado che spazia da Nord a Sud e comporta un costo sociale elevatissimo. «Una cifra ingiustificabile, soprattutto se rapportata al costo al metro lineare dei dispositivi salvavita. L'alibi della mancanza di fondi non è più sostenibile. La sicurezza stradale efficiente non è solo una questione etica, è un obbligo di legge, perseguibile come omicidio stradale colposo ai danni del gestore della strada. Per rispondere positivamente all'obiettivo della Ue che mira a ridurre del 50% le vittime e i feriti gravi entro il 2030, la strada è ancora in salita», conclude Roberto Impero.

**Meno vittime, ma più incidenti
L'Italia tra le peggiori d'Europa:
18 miliardi l'anno il costo sociale**

La Mini Countryman



LA NOVITÀ/2

**Countryman elettrica
al Noi Tech-Park
Sostenibilità al centro
del progetto Mini**

GABRIELE VILLA

Se per una volta non ci fosse strada da percorrere ma 52 laboratori da esplorare e paesaggi futuristici da scoprire grazie ad un'auto e con un'auto? È la proposta che ha voluto fare Mini per introdurre la Countryman Elettrica. Destinazione Futuro, quindi, che si è trattata nella visita al Noi Tech-Park di Bolzano, dove "Noi" è l'acronimo di "Nature of Innovation". Il distretto dell'innovazione in cui aziende, istituti di ricerca, università e start-up collaborano allo sviluppo di progetti ispirati dalla natura nei settori Green, Food & Health, Digital e Automotive/Automation con 1.200 chimici, ingegneri e tecnici impegnati in ricerca e sperimentazioni. Ma Mini? Dove trova la strada del suo Futuro in questa incubatrice di idee? In più di un modo, in verità. A cominciare da "Urban Shield", un processo di verniciatura destinato a riqualificare il superfluo lato strada con opere d'arte pubblica e studi di colore (come il progetto-pilota che Mini ha affidato all'artista Luca Forzi) che possono durare decenni senza deteriorarsi. Progetto che abbellisce l'ambiente urbano, e contribuisce a ridurre l'inquinamento stradale grazie a una vernice particolare che garantisce durabilità nel tempo. Il secondo obiettivo è quello della sostenibilità dato che la nanotecnologia di questa vernice fotocatalitica, con biossido di titanio, consente di ridurre le polveri sottili. Le zero emissioni le garantisce anche la All-Electric Mini Countryman, spaziosa crossover, in grado di affrontare un'ampia varietà di terreni. Due motori elettrici con una potenza totale di 230 kW/313 CV "governano" la Mini Countryman SE ALL, mentre la Mini Countryman E è mossa da un motore elettrico di 150 kW/204 CV. Ad una colonnina a corrente continua fino a 130 kW, bastano poco meno di 30 minuti per caricare la batteria dal 10% all'80%.

Ci saranno (quasi) tutti, nel senso dei marchi espositori. Ci sarà tanto da vedere, da fare, da guidare, e anche da scoprire. Ci sarà soprattutto quello spirito curioso ed entusiasta che muove la gente quando di mezzo ci sono le automobili, specie in un contesto cittadino, e con una formula diffusa e gratuita. Insomma, il Salone dell'Auto di Torino dal 13 al 15 settembre prossimo è un'iniziativa di ottimismo e comunque una buona notizia per chi ama le quattro ruote. La scelta dell'organizzatore e presidente della rassegna, Andrea Levy, è stata quella di spostare in centro la rassegna dal Parco del Valentino, dove si era svolta - con successo, visti i 700mila visitatori delle migliori edizioni - sino al 2019 per poi traslocare a Milano. «I 41 marchi presenti - spiega - presenteranno diverse anteprime nazionali. Accanto alle novità di prodotto ci sarà posto per la passione e le emozioni, rappresentate dai meravigliosi prototipi in mostra, alcuni dei quali potremmo vederli in

DAL 13 AL 15 SETTEMBRE CON 41 MARCHI PRESENTI

Diffuso, all'aperto: Torino ritrova il suo Salone

versione dinamica durante le sfilate previste nel circuito cittadino. Il Salone sarà un percorso che idealmente partirà dalla stazione ferroviaria di Porta Nuova passando da piazza Carlo Felice, via Roma, piazza San Carlo, piazza Castello, piazzetta Reale e Giardini Reali, fino a giungere in piazza Vittorio Veneto. In questo percorso si snoderà l'esposizione dei modelli di tutte le tecnologie e motorizzazioni a disposizione del pubblico, che potrà testarli in viabilità ordinaria con partenza dalle aree di test drive di Piazza Carlo Felice e Piazza Castello. Al Salone saranno presenti Abarth, Alfa Romeo, Alpine, BYD, Citroën, Dacia, Dallara, Dongfeng, DR, DS, EVO, Ferrari, Fiat, GFG Style, Honda, Ich-X, Ital-design, Jaecoo, Jeep, Lancia, Lotus, Mazda, McLaren, MG Motors, Micro-



Il Salone dell'Auto di Torino prevede esposizioni e parate all'aperto

lino, Mole Urbana, Nissan, Omoda, Opel, Peugeot, Pininfarina, Polestar, Porsche, Renault, Sportquipe, Suzuki, Tecnocad, Tesla, Tiger, Voyah e Xev Oltre alle novità di prodotto i visitatori troveranno anche le supercar, le auto più iconiche, i prototipi dei più grandi designer (in piazzetta Reale), le innovazioni delle aziende dell'indotto e l'intrattenimento garantito dai media partner. Saranno inoltre tre giorni di sfilate di prototipi ed edizioni limitate. Formula storica e icone del motorsport in platea per tutti i visitatori e per gli appassionati che potranno godersi lo spettacolo lungo il circuito dinamico cittadino che da piazza San Carlo coinvolgerà via Roma e piazza Castello. Inoltre già dal 5 agosto scorso nel pieno centro di Torino, è possibile visitare gratuitamente la mostra fotografica di

Salone Auto Torino: "La storia delle case automobilistiche: dagli inizi al 2024" che colora i portici di piazza San Carlo, via Po e piazza Vittorio Veneto con i suoi pannelli fotografici, che raccontano la storia dei 44 principali brand automobilistici. Ogni marchio è rappresentato da un pannello fotografico che riporta l'immagine del primo modello prodotto e l'immagine dell'ultimo modello venuto in luce nel 2024. Da sottolineare le convenzioni presentate in piazza Salone, come l'offerta di Frecciarossa, che consentirà di usufruire di sconti fino all'80% sul prezzo Base del biglietto a chi sceglierà le Freccie per arrivare a partire da Torino nella settimana della manifestazione. Per accedere alla convenzione è necessario ricevere il codice scaricando il Free Pass, cioè il biglietto elettronico gratuito attivo su www.saloneautotorino.com che permetterà di accedere a sconti e convenzioni per musei, alberghi e ristoranti. Ferdinando Sarro

Canale motori
www.avenire.it/tema/motori

Si può accedere anche con il QR Code



IL PRESIDENTE DEGLI INDUSTRIALI DI NAPOLI, JANNOTTI PECCI: BASTA INTEGRALISMO AMBIENTALISTA. LAMPUGNALE: INDICATE LE GIUSTE PRIORITÀ

«Da Orsini e il Governo sostegno a imprese e sviluppo del Sud»

NAPOLI. «Il Sud d'Italia può e deve diventare un nuovo motore della crescita economica italiana». Costanzo Jannotti Pecci (nella foto) sottolinea che le parole pronunciate all'assemblea degli industriali dalla premier, Giorgia Meloni, e dal presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, dimostrano che il Mezzogiorno è al centro dell'agenda politica del Governo. Il presidente dell'Unione Industriali Napoli spiega che è fondamentale che gli investimenti del Pnrr per il Sud «siano portati a termine, superando impasse e assicurando un reale recupero infrastrutturale e di servizi necessario anche all'espansione dell'attività produttiva». L'attenzione del presidente di Confindustria Orsini verso i rischi di deindustrializzazione (che, in Europa e in Italia, derivano da politiche sbagliate come l'integralismo ambientalista - afferma Jannotti Pecci - è assolutamente da condividere. Dobbiamo impedire, interloquendo a ogni livello e facendo valere l'azione di sensibilizzazione del nostro Governo, che i gravi errori commessi da Bruxelles nel recente passato si ripetano con la nuova Commissione». Inoltre, il leader degli industriali napoletani sottolinea

che in Italia «dobbiamo presto avviare il nucleare pulito per risolvere i problemi del caro energia e della dipendenza da altri Paesi». Ma per Jannotti Pecci «è molto significativa anche l'attenzione posta dalla presidente del Consiglio sia alle ragioni dell'impresa produttiva, espresse da Orsini, sia al Mezzogiorno, che deve a tutti gli effetti diventare un nuovo motore produttivo italiano. Siamo fiduciosi che anche il Sud potrà beneficiare di un più serrato e costruttivo dialogo tra Governo e Bruxelles, così come cogliamo con soddisfazione la disponibilità della premier ad aprire subito un tavolo di confronto con Confindustria».

Anche il vicepresidente nazionale di Piccola Industria di Confindustria, Pasquale Lampugnale, plaude alla relazione di Orsini: «Ha centrato il punto», spiega, definendola «assolutamente condivisibile». Le priorità indicate da Orsini «sono quelle giuste per far ripartire il Paese», ha affermato Lampugnale. Tra queste, il manager ha citato la semplificazione burocratica, il taglio del cuneo fiscale, gli investimenti e la necessità di un approccio più pragmatico al Green Deal. Lampugnale ha

inoltre sottolineato l'importanza «di un deciso balzo in avanti della produttività e di un percorso strutturato per l'energia nucleare».

Lampugnale ricorda come «il costo dell'energia elettrica pesa ancora troppo sui bilanci delle imprese italiane, anche in termini di competitività. È dunque opportuno avviare un percorso strutturale per l'energia nucleare che garantisca vantaggi in termini di sicurezza e autonomia energetica nazionale. Bene ha fatto il presidente Orsini, infine, a chiedere un'applicazione più realistica e graduale del Green Deal, al momento ancora pieno di errori che hanno messo - e mettono - a rischio l'industria».



LA MANOVRA La premier: «La crescita all'1% è a portata di mano». Attacco al Green Deal: «Va cambiato»

«Correggere gli errori dell'Ue»

Meloni convince Confindustria: «Il taglio del cuneo fiscale diventi permanente»

ROMA. Bene il taglio del cuneo fiscale, «ma sia permanente»; accelerare investimenti e riforme per la crescita; puntare sul nucleare per abbattere i costi energetici delle imprese e soprattutto «correggere gli errori dell'Europa sulla transizione verde». Alla prima assemblea per il nuovo presidente di Confindustria è subito feeling tra il leader degli industriali, Emanuele Orsini, e Giorgia Meloni (i due nella foto). Le richieste del mondo delle imprese al Governo in vista della Manovra vanno tutte nella direzione delle politiche che l'Esecutivo sta attuando.

INTESA SULLE CRITICHE ALL'UE. Orsini trova l'intesa su molti punti con la visione del Governo, a cominciare dalle critiche a Bruxelles: il Green Deal, attacca Orsini, «è impegnato di troppi errori che hanno messo e mettono a rischio l'industria. Noi riteniamo che questo non sia l'obiettivo di nessuno». Poi dice chiaro: «La de-



carbonizzazione inseguita anche al prezzo della deindustrializzazione è una debacle». Lo dimostra la crisi drammatica che sta attraversando il settore automotive, nel quale «stiamo regalando alla Cina» il mercato dell'elettrico, mentre la filiera italiana «è in grave difficoltà, depauperata del proprio fu-

turo».

«IL TAGLIO DEL CUNEO SIA PERMANENTE». Le priorità in vita della manovra. Poi Orsini detta le priorità in vita della Manovra, promuovendo innanzitutto il, rinnovo del taglio del cuneo fiscale cui punta l'Esecutivo, ma chiedendo che «sia reso permanente».

IL TAGLIO DELLA SPESA. Ma dove trovare le risorse? Il numero uno degli industriali chiede un'intervento di risparmio sulla spesa per finanziare le misure a favore della crescita, come l'aliquota premiale sull'Ires per gli utili reinvestiti, l'abolizione dell'Irap per le società di capitali, il ripristino dell'Ace. E ovviamente il piano casa per i neocassati, su cui ringrazia il Governo per l'avvio dell'interlocuzione.

MELONI. AUMENTARE LA PRODUTTIVITÀ PRIORITÀ ASSOLUTA DEL GOVERNO. Intervendendo all'assemblea di Confindustria, Meloni si dice fiduciosa sul fatto che «possiamo fare meglio delle previsioni» dell'Ue e per il Pil «l'obiettivo del +1% è a portata di mano. Ogni trionfalismo sarebbe inutile e infantile, ma non era scontato vedere l'Italia crescere più della media europea, dopo anni in cui eravamo in fondo alle classifiche». La

premier aggiunge che aumentare la produttività del lavoro «è una priorità assoluta per questo Governo ed è una delle materie in cui mi auguro si possa scendere nel merito e valutare tutte le proposte che valutate più efficaci».

TRANSIZIONE. MELONI: «RISULTATI DISASTROSI DA APPROCCIO IDEOLOGICO». Totale sintonia con il leader degli industriali il Capo del Governo la manifesta anche sul delicato tema della transizione verde: «Sono d'accordo con Orsini, lo ringrazio per essere stato molto chiaro su questo, sui risultati disastrosi frutto di un approccio ideologico del Green Deal europeo: decarbonizzazione al prezzo di deindustrializzazione, ha detto, è una debacle. È così». Non si tratta di una posizione anti-europeista, sottolinea Meloni. «Lo diciamo perché le persone amiche dell'Europa devono avere il coraggio di dire le cose che non funzionano».

SI TEME L'ESCALATION, L'ESERCITO ISRAELIANO SPOSTA TRUPPE AL CONFINE CON IL LIBANO

Dopo i cercapersone esplodono i walkie talkie di Hezbollah, nove morti e 300 feriti: «La vendetta sarà sanguinosa»

ROMA. Migliaia di walkie talkie sono esplosi in Libano, provocando 9 morti e circa 300 feriti. Si tratta di dispositivi utilizzati dai membri di Hezbollah. Sembra essere, quindi, una seconda operazione contro l'organizzazione scita, il giorno dopo l'attacco e le esplosioni su larga scala di cercapersone che hanno causato almeno 12 morti tra cui due bambini e migliaia di feriti. Gli esplosivi utilizzati nell'attacco di ieri «sono stati piazzati dal Mossad», secondo il canale saudita all'news al-Sharq che cita una fonte di alto profilo della sicurezza libanese. I walkie talkie con all'interno trappole esplosive facevano parte del sistema di comunicazioni di emergenza che Hezbollah avrebbe dovuto utilizzare in caso di guerra con Israele. Secondo l'emittente americana, sarebbero state 15-20 le esplosioni nei sobborghi meridionali di Beirut e altre 15-20 nel Sud del Paese. I walkie talkie, precisa la fonte, sono nettamente meno

diffusi tra i militanti di Hezbollah rispetto ai cercapersone. Vengono distribuiti, infatti, solo alle persone che organizzano eventi come funerali e marce. L'operazione ha decimato i miliziani sciiti tra amputazioni, cecità e ferite gravi. «dsmele pagherà», dice l'Iran. «La vendetta sarà sanguinosa», minaccia Hezbollah. Russia e Turchia condannano l'accaduto. Attesa per il discorso che terrà oggi il leader di Hezbollah, Hassan Nasrallah. L'esercito israeliano ha spostato le truppe dal Sud di Gaza al confine con il Libano. Il segretario di Stato Antony Blinken al Cairo: «Gli Usa non sono coinvolti». Oggi riunione d'emergenza del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite.



IMPERO, AD DI SMA ROAD SAFETY

«La sicurezza stradale resta una sfida aperta»

ROMA. Nel 2023 è calato del 3,8% il numero delle vittime di incidenti stradali, ma il problema della sicurezza è ben lontano dall'essere risolto. Acilstat ha registrato 3.039 decessi, con una media di 8 morti al giorno e 52 vittime per milione di abitanti. Nonostante questo lieve miglioramento, l'Italia si posiziona al 19° posto in Europa per il tasso di mortalità stradale. Roberto Impero, esperto internazionale di sicurezza stradale e Ceo di SMA Road Safety, commenta i dati sottolineando come «la sicurezza stradale debba rimanere una priorità assoluta e richieda interventi urgenti: infrastrutture migliori, maggiore educazione alla guida sicura e un rigoroso controllo delle norme stradali». Impero, inoltre, evidenzia due aspetti delle nostre infrastrutture stradali meritevoli di maggiore attenzione: «10.316 incidenti hanno riguardato l'urto di veicolo contro ostacoli fissi sulla carreggiata, mentre in 12.736 sinistri si è verificata la fuoriuscita di strada del mezzo».