

**S**e mi è permessa una metafora, la crisi economica mi sembra un po' come l'alluvione: rompe l'argine dove questo è più basso. L'Unione Europea e alcuni Paesi, tra cui il nostro, sono risultati tra i punti deboli che la crisi globale ha incontrato sulla sua strada. Paesi che sono quindi stati afflitti con una veemenza che sta risultando, di volta in volta, più o meno particolare. Vediamo e viviamo quotidianamente le conseguenze di tutto ciò in termini di difficoltà oggettive per molti e in termini di paure soggettive per moltissimi. Umanamente, siamo tentati di cercare, nel Paese o magari anche fuori, il responsabile di tutto ciò per potergli urlare a squarciagola: *quo usque tandem?* Fino a quando dunque, abuserete della nostra pazienza? Eh già. Ma... siamo poi sicuri che questo modo di agire non ci assimili ai polli di Renzo che, presi nella sventura, cercano qualcuno da becchettare? Detto in chiaro: siamo poi sicuri che l'interesse che ci richiama verso l'origine del problema non ci faccia sfuggire via la soluzione? Domande - penso - ben difficili.

La ricerca delle responsabilità è chiaramente un fatto politico e quindi può essere di interesse per il cittadino e l'elettore. Molto poco è invece di mio interesse nella qualità di ingegnere e tecnico del mondo delle strade. Molto di più, infatti, mi dovrei concentrare su cosa posso fare io, nel concreto, per dare un mio minuscolo contributo al "metterci una pezza". Vediamo se nello spazio di queste poche e modeste parole riesco a dare almeno qualche spunto.

L'Italia del Dopoguerra aveva individuato la realizzazione delle grandi infrastrutture come uno degli strumenti propedeutici allo sviluppo economico e sociale: le infrastrutture stradali diventavano una base per reti stabili atte a promuovere lo scambio di beni e di servizi. Dopo questa fase pionieristica, la nostra nazione, al pari degli altri Paesi avanzati, registrò una sensibile crescita dei flussi veicolari così come un'importante evoluzione tecnica nei veicoli in transito sulle autostrade. Passando dai ponti alle persone, dove è nato l'oggettivo miglioramento sociale che si è riscontrato? Perché i nostri padri con una brillante azione tecnico-economica-politica sono riusciti a trasformare un'economia agricola (e depressa da una guerra terribile) nel gioiello delle economie mondiali? Per tante ragioni, ovviamente, ma a me piace sceglierne un paio: perché hanno reso il Paese più efficiente e perché hanno creduto e investito su di noi che eravamo i loro figli. Quindi ce l'hanno fatta per un merito di efficienza e fiducia-speranza. Tornando al miracolo e agli anni successivi, possiamo osservare come la ricerca e lo sviluppo si sono congiuntamente evoluti sul piano tecnico e hanno seguito un'altra di quelle grandi linee che hanno attraversato la società italiana: il processo di convergenza europea. L'Europa è a lungo stata oggetto di ammirazione (soprattutto da parte dei non europei) mentre oggi è uno dei grandi imputati. Abbiamo sbagliato nel fare l'Europa? Questo non lo so, penso di no: tuttavia come tutte le creazioni umane, a partire da quelle più complesse, si sviluppa per approssimazioni successive, imparando dai propri errori.

## Le strade dell'efficienza... e della speranza

Una delle cose su cui l'Europa sta molto puntando oggi nel mondo delle strade sono le tecnologie che - guarda un po' - significano efficienza. Come tecnico del mondo delle concessionarie, mi viene da pensare che l'efficienza sia un esercizio autostradale più fluido e sicuro. L'implementazione di sistemi tecnologici innovativi rappresenta uno dei principali elementi di supporto al miglioramento della mobilità e della sicurezza: le nuove tecnologie, i sistemi intelligenti di trasporto stanno fornendo gradualmente nuovi servizi agli utenti e permettono una sempre migliore gestione in tempo reale dei movimenti di traffico, dell'uso della capacità stradale, così come garantiscono una più precisa localizzazione dei veicoli. Se proviamo a immaginare il futuro delle nostre strade, la rete, magari non solo quella autostradale, diventerà negli anni sempre più "intelligente", gestita da uno *staff* specializzato, dedicato allo svolgimento delle procedure operative e che potrà utilizzare sistemi capaci di interagire in tempo reale con il traffico. Grazie all'integrazione di differenti strategie di monitoraggio, i centri di controllo del traffico saranno in grado di osservare, con efficienza crescente, la rete stradale e di prevedere l'evoluzione del traffico, delle condizioni meteorologiche e degli incidenti ad essi correlati. In caso di incidente o traffico irregolare, i centri di controllo potranno inviare messaggi di allerta ai singoli veicoli, i quali disporranno anche di sistemi automatici di chiamata di emergenza con la possibilità di segnalare situazioni irregolari. Insieme a un nuovo concetto di progettazione delle strade (ad esempio le corsie dinamiche) la tecnologia sarà la risorsa per affrontare e gestire con successo i picchi di traffico giornaliero o stagionale e gli eventi incidentali. Questa è l'efficienza dell'esercizio, a mio modo di vedere. Ma avevo parlato di due parole, *efficienza e speranza*, finora ho parlato solo dell'efficienza. Ebbene, la speranza ci viene dal credere nei nostri giovani. Questo numero di **leStrade** parla, tra l'altro, di gallerie, vorrei quindi condividere con i lettori una piccola, ma bella speranza. Qualche settimana fa, ho partecipato alla riunione del direttivo internazionale del COSUF, il Comitato per la Sicurezza nell'esercizio delle infrastrutture in sotterraneo dell'Associazione internazionale delle gallerie (ITA). In quella riunione, abbiamo deciso che avremmo assegnato un premio al giovane ricercatore, studente o professionista che avrà sottoposto la migliore ricerca sul tema della sicurezza in sotterraneo. Ebbene, grazie anche a **leStrade**, che darà notizia del bando in un prossimo numero e sul proprio sito *web*, potremo sperare che quest'anno il vincitore sia un giovane italiano. Aiutatemi a cercarlo e sperate insieme a me.

**Roberto Arditi**  
Direttore Relazioni Scientifiche  
Gruppo SINA

