

**“MANUTENZIONE, PATRIMONIALIZZAZIONE, CERTIFICAZIONE E
ASSET FINANZIARI PER LA VALORIZZAZIONE DELLE STRADE ”**

Con la partecipazione di:

Ing. Gianni Vittorio ARMANI, *Presidente Anas*
On. Pier Paolo BARETTA, *Sottosegretario Mef*
Dott. Massimo GAMBARDELLA, *Resp.Performance e Manutenzione Immobili Agenzia del Demanio*
Sen. Vincenzo GIBIINO, *Relatore Disegno di Legge della Riforma del Codice della Strada*
Sen.Altero MATTEOLI, *Presidente VIII Commissione Lavori Pubblici Senato*
On. Michele Pompeo META, *Presidente Commissione IX Trasporti della Camera dei Deputati*
On. Emiliano MINNUCCI, *IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati*
Dott.Michele POLINI, *Presidente Fondazione Mapi*
Dott. Giuseppe ROSSI, *Presidente Accredia*
Dott. Lino SETOLA, *Presidente Filiera Mobilità e Sicurezza Stradale Finco*
Ing. Angelo STICCHI DAMIANI, *Presidente Aci*

Con il Patrocinio



ROMA, 20 MAGGIO 2016

Ore 9.30 Registrazione

Ore 10.00 Saluti istituzionali e Relazione

Introduttiva (Dr.ssa Carla Tomasi, Presidente Finco)

Ore 10.30 Relazione Tecniche

- 1) Aspetti generali **Finco:** *Dr.ssa Gabriella Gherardi, Prof.ssa Paola Villani*
- 2) Certificazione **Accredia:** *Ing. Gianluca Qualano*
- 3) Patrimonializzazione **Anas:** *Ing. Ugo Dibennardo*
- 4) Finanziarizzazione **Fondazione Mapi:** *Dr. Paolo Di Gaeta*

Ore 11.30 Tavola Rotonda

Modera - Paolo Mazzanti, Direttore Responsabile AskaNews

CAMERA DEI DEPUTATI

Sala del Refettorio - Palazzo San Macuto

Via del Seminario, 76 - Roma

**NECESSARIA CONFERMA DI PARTECIPAZIONE A
COMUNICAZIONE@FINCOWEB.ORG**



*La situazione inerente la **Manutenzione Stradale** è ormai gravissima ed in mancanza di un'azione decisa, rischia di divenire pressochè irreversibile poiché il costo del “non-fare” aumenta in progressione geometrica.*

Nel giro di pochi anni potrebbe divenire impossibile porre rimedio, in tempi programmabili, al disastro delle strade italiane ed al depauperamento del patrimonio connesso.

Disastro, ovviamente, morale, per l'altissimo costo in termini di vite e menomazioni umane che l'attuale stato dell'arte provoca, ma anche economico, se si pensa che il solo impegno sanitario relativo all'incidentalità arriva a superare nel nostro Paese i 20 miliardi annui. Il fattore comportamentale umano non è infatti l'unico da tenere in considerazione poiché esso è altamente influenzato dalle condizioni della strada, dalla qualità della progettazione della relativa sicurezza e dal livello di manutenzione della medesima.

Non solo, tutta la Filiera Industriale di settore è in crisi gravissima con chiusura dei cantieri (i mille piccoli cantieri..) e perdita di occupazione e professionalità.

Eppure in questo settore, per una volta, le risorse ci sarebbero ma non vengono impiegate per la destinazione prevista dalla normativa. Occorre una svolta inerente tutto l'assetto finanziario derivante dalla mobilità e che, solo per quanto riguarda i proventi contravvenzionali generati dalle sanzioni comminate da Vigili, Polizia Stradale, Carabinieri, Forestale, ecc. ammonta a quasi 4 miliardi di euro annui.

Sono anni e diverse Legislature, che non si riesce a mettere ordine in una normativa che a questo punto dobbiamo ritenere volutamente complessa.

*Prodromico a ciò è la **valorizzazione** delle strade onde si possa parlare di investimenti e non di spese sulle medesime in relazione alla necessaria e programmata manutenzione. E occorrerà iniziare a pensare a **certificare** il valore delle strade per tratte ed a ipotizzare **strumenti finanziari** di ultima generazione atti a creare valore aggiunto attorno alla strada, da considerarsi anche come asset ai fini dell'alleggerimento del debito pubblico del Paese.*

Di questo si parlerà nel primo Convegno che affronta, con relazioni precise, tali temi.