



Convegno

"Manutenzione, Patrimonializzazione, Certificazione e Asset finanziari di valorizzazione delle strade"

Introduzione della Presidente Finco, Carla Tomasi

Camera dei Deputati

Sala del Refettorio

Roma, 20 maggio 2016 – ore 9.30

Saluto e ringrazio il pubblico presente ed in primo luogo i numerosi e qualificati relatori che partecipano oggi a questi lavori. Abbiamo voluto organizzare una giornata per una platea selezionata, privilegiando la qualità delle presenze alla quantità, data la declinazione nuova e per certi versi "sensibile" del tema che vogliamo affrontare, il quale viceversa è ben noto sotto altre angolazioni di approccio.

A quasi dieci anni di distanza dal Convegno congiunto realizzato da **Anas** e **Finco** sul tema della sicurezza stradale, i problemi in esso sollevati sotto il profilo della sicurezza e della manutenzione stradale non sono, nella sostanza, mutati. Il decremento di incidentalità sugli oltre 500.000 Km di strade nazionali, pur verificatosi, non è stato complessivamente coerente con le previsioni: rimane infatti inferiore al resto d'Europa e non è, comunque, all'altezza delle aspettative sociali del Paese.

La maggior parte degli incidenti avviene su strade urbane ed extraurbane. E non è solo – e forse neanche soprattutto - la velocità la principale causa degli oltre 400 incidenti stradali che si verificano giornalmente in Italia.

Abbiamo dunque considerato un nuovo approccio che consentisse una più strutturale soluzione non solo a tale emergenza, ma anche a quella della carenza delle risorse da destinare alla sicurezza che caratterizza il nostro Paese da sempre.

Si tratta di pensare alla strada anche come **patrimonio** e, quindi, gli interventi ad essa destinati come un investimento ed una valorizzazione di un importante asset comune e non più solo come fonte di spesa.

Che le strade costituiscano un patrimonio in termini di mobilità, di relazione e, dunque, di sviluppo è la stessa storia dell'uomo a dimostrarlo.

Nei secoli esse hanno svolto un ruolo cruciale per le civiltà: le strade a mezza costa dei popoli italici, quelle che dal basso circondavano le colline fino alla cima fortificata degli etruschi, quelle dritte in pianura dei romani che anticiparono nella concezione le odierne autostrade.

Con il tramonto dell'Impero Romano, le strade caddero in disuso con l'affermazione delle economie locali o furono cancellate, nel Medioevo, con intenti difensivi.

Non è un caso che se ne ricominci a parlare nel Rinascimento e nell'epoca dei Lumi, periodi di sviluppo e fioritura della civiltà, quando la forza della Ragione ne tracciò di nuove per comunicare e commerciare.

L'incremento della circolazione stradale dopo la Seconda Guerra Mondiale divenne poi esponenziale: oggi fruiamo di reti stradali con mansioni diverse (circolazione agricola, locale, regionale, nazionale, autostrade per spostamenti rapidi, reti transnazionali, etc...) ma tutte costituiscono il sistema di comunicazione viario del nostro Paese.

Abbiamo coinvolto in questo percorso "patrimoniale", oltre ovviamente alle Istituzioni, due nuovi protagonisti, **Accredia**, l'Ente Unico Nazionale di Accreditamento per quanto riguarda la certificazione per tratte delle strade – presupposto necessario per la loro valorizzazione – e la **Fondazione Mapi** per quanto attiene lo studio e l'analisi degli aspetti relativi alla finanziarizzazione del patrimonio stradale italiano.

La sicurezza sulle strade è infatti un nodo strategico non solo sotto il profilo del rischio e delle criticità, ma anche sotto quello delle opportunità.

Il tema della **sicurezza** e della **manutenzione** è stato più volte trattato e vogliamo, come detto, qui affrontarlo, o per meglio dire iniziare ad affrontarlo, sotto un profilo diverso da quello più ricorrente, chiamando ad un sforzo in questo senso.

Vorremmo cioè che con questo primo evento si iniziasse a considerare un quarto aspetto della rete viaria oltre a quelli del classico trinomio uomo-veicolo-strada: il **valore**.

Per dare valore è necessario censire, investire in manutenzione, certificare l'efficacia degli investimenti e della gestione, infine studiare le possibilità di realizzare valore aggiunto.

È un percorso complesso che non può non partire dalla **centralità strategica della manutenzione** e che deve

approdare ad una convinta patrimonializzazione del bene strada.

Tra le cause di incidentalità bisogna infatti considerare anche la vetustà dei manufatti stradali, l'insufficiente o scarsa manutenzione e l'inadeguatezza delle infrastrutture in particolare rispetto all'aumento del traffico nel tempo.

Riportare le dotazioni di sicurezza e la manutenzione al centro delle politiche infrastrutturali del Paese vuol dire valorizzare un importante asset del nostro Paese, in gran parte denegato, come il **Patrimonio Stradale**.

In questo contesto, il tema della valorizzazione e della "monetizzazione" del patrimonio stradale, riveste a nostro avviso particolare rilievo. Infatti, attraverso appositi strumenti/procedure e tecniche economico/finanziarie che consentono l'emersione del valore degli assets "latenti" (le strade nel nostro caso), che attualmente non trovano collocazione nel bilancio dello Stato, nonché la valorizzazione e la monetizzazione degli stessi, si potranno reperire adeguate risorse finanziarie volte alla manutenzione delle strade ed alla almeno parziale attenuazione del debito pubblico.

Rendere disponibile una nuova mobilità attraverso la costruzione di nuove strade è un fatto positivo; riteniamo, però, che mantenerle efficienti, sicure, adeguate ai crescenti flussi veicolari sia altrettanto importante se non più importante: una cattiva manutenzione, oltre a rendere

insicuro il transito veicolare, depaupera infatti il valore del nostro patrimonio stradale, anche ai fini appena accennati.

Abbiamo letto con piacere della nuova attenzione che Anas sta dedicando, con risorse superiori al passato, alla manutenzione ordinaria e straordinaria che, pur riguardando una piccola parte della rete stradale italiana circa 25.000 Km (piccola per estensione, non certo per traffico), è di indirizzo e testimonianza per tutta la restante.

Inoltre la rete TEN, per la quale è previsto l'obbligo normativo entro il 2019, costituisce un'ulteriore opportunità.

E veniamo brevemente – perché molto più in profondità sarà affrontato tra poco – al tema delle **risorse**, che debbono essere certe per una manutenzione costante.

Il primo passo consiste, come peraltro già previsto dalla legge, nel completare il **Catasto delle Strade**. Ciò consentirà di procedere al calcolo e all'incidenza su base annua della messa a norma e della manutenzione programmata delle tratte gestite.

Ma per una efficace programmazione degli interventi di manutenzione, per trasformare la natura degli interventi manutentivi da riparatori a preventivi è necessario avere anche certezza e continuità delle risorse economiche. Occorre - in questo quadro - che veda concreta attuazione quanto già

disposto dall'articolo 208 del Codice della Strada, così come rivisto dalla L. 120/10, che prevede che il 50% delle contravvenzioni elevate dai vari organi di vigilanza (Vigili urbani, Polizia, Carabinieri, ecc.) venga destinato alla sicurezza stradale. Solo attraverso risorse certe, sarà infatti possibile passare ad un modello di interventi eseguiti non in regime di emergenza ma a 'regime', in base al consolidato modello operativo del **Risk and Crisis Management**.