A quasi dieci anni di distanza dal convegno congiunto realizzato da Anas e Finco sul tema della sicurezza stradale, i problemi relativamente ad esso sollevati sotto il profilo della sicurezza e della manutenzione stradale rimangono, nella sostanza, immutati. Infatti, pur essendosi verificato un decremento di incidentalità sugli oltre 500.000 km di strade nazionali, tale calo, che rimane inferiore al resto d'Europa, non si è dimostrato complessivamente coerente con le previsioni e le 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 suddetta emergenza, ma anche a quella della carenza di risorse da destinare alla sicurezza che da sempre caratterizza il nostro Paese.

Si tratta dunque di pensare alla strada anche come patrimonio e, quindi, gli interventi ad essa destinati come un investimento e una valorizzazione di un importante asset comune, piuttosto che mera fonte di spesa. Che le strade costituiscano un patrimonio in termini di mobilità, 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 italioti, 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.

Contestualmente al tramonto dell'Impero Romano e con l'affermazione delle economie locali, le strade caddero in disuso o vennero cancellate a fini difensivi nel corso del Medioevo. 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, eccetera...) ma tutte costituiscono il sistema di comunicazione viario del nostro Paese.

Centralità della manutenzione per ridare valore al bene strada

Il tema della sicurezza e della manutenzione è ricorrentemente trattato, ma si dimostra necessaria una nuova prospettiva che, in particolare, consideri 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 a 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 asset "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 e 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, 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 (per estensione, non certo per traffico) della rete stradale italiana (circa 25.000 km) 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. In relazione al tema delle risorse, che debbono essere certe per assicurare 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 un'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, eccetera) venga destinato alla sicurezza stradale. Solo attraverso risorse certe, sarà infatti possibile passare a un modello di interventi eseguiti non in regime di emergenza ma a "regime", in base al consolidato modello operativo del Risk and Crisis Management.

Carla Tomasi
Presidente Finco
Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi e Opere Specialistiche per le Costruzioni