

65^a CONFERENZA DEL TRAFFICO E DELLA CIRCOLAZIONE

Infrastrutture di trasporto Sicurezza e sviluppo del sistema Paese: rischi ed opportunità in tempo di crisi

26 ottobre 2009

Intervento del Presidente dell'Automobile Club d'Italia, Enrico Gelpi

A distanza di qualche anno – considerata la persistente attualità dell'argomento - l'Automobile Club d'Italia dedica nuovamente un'edizione della Conferenza del Traffico e della Circolazione al ruolo strategico che le infrastrutture per la mobilità svolgono per la modernizzazione del Paese.

Un'adeguata rete infrastrutturale di trasporto, che si contraddistingua anche per gli elevati standard di sicurezza, è garanzia del costante sviluppo socioeconomico delle comunità locali, favorisce la competitività e la crescita delle imprese, incide positivamente sulla qualità di vita dei cittadini.

E' questo un obiettivo che l'Italia è in grado di conseguire. Siamo faticosamente uscendo da una crisi economica mondiale e i più importanti Paesi guardano opportunamente al rafforzamento della dotazione infrastrutturale. Investire oggi nelle infrastrutture per la mobilità può infatti rappresentare un fattore competitivo nel momento in cui l'economia riprenderà a marciare speditamente.

Al rilancio delle infrastrutture di trasporto, tra rischi e opportunità in tempo di crisi, è dedicato lo studio che la Fondazione dell'ACI "Filippo Caracciolo" ha realizzato per l'edizione della Conferenza di quest'anno. Si tratta di un'indagine approfondita che non si limita a rilevare il gap dell'Italia rispetto agli altri Paesi europei. Offre anche un'analisi delle politiche fin qui adottate nel settore, che risulterà utile al dibattito.

Lo studio contiene una intervista in esclusiva al Procuratore Antimafia Piero Grasso - cui va il nostro ringraziamento per la fiducia e la disponibilità - nella quale sono proposte soluzioni in grado di arginare il fenomeno delle infiltrazioni della criminalità organizzata nella realizzazione delle opere pubbliche.

La Conferenza del traffico dell'ACI, e più recentemente i vari studi a supporto della discussione generale, è da sempre il più alto e significativo momento del contributo propositivo che l'istituzione Automobile Club d'Italia offre al Governo al Parlamento, agli Enti territoriali e a tutto il settore dei trasporti sui temi legati alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale.

Insieme con la Provincia di Trento, con cui prosegue il proficuo rapporto di collaborazione, siamo oltremodo soddisfatti dell'ambita partecipazione di qualificati esponenti del Governo. Non capita di frequente che a una iniziativa di forte richiamo e della durata di più giorni siano sempre presenti ministri, rappresentanti dei due rami del Parlamento, amministratori locali e le principali realtà del sistema infrastrutturale del Paese.

Ringrazio sin d'ora tutti loro per avere accolto il nostro invito e per gli approfondimenti tematici che svilupperanno. L'ACI e gli Automobile Club provinciali esprimono un particolare sentimento di gratitudine per la costante attenzione che il Ministro della Pubblica amministrazione e l'Innovazione, On. Renato Brunetta, riserva alla nostra Federazione.

Così come evidenzio il valore di un'iniziativa voluta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sen. Altero Matteoli. Mi riferisco alla tavola rotonda sulla sicurezza stradale con la quale mercoledì si concluderà la Conferenza e che vedrà confrontarsi esponenti dei governi europei, alla presenza del vice ministro Roberto Castelli.

Pur correndo il rischio di apparire autoreferenziali, mi preme pertanto sottolineare il forte riconoscimento che l'ACI ripetutamente riceve per il ruolo che svolge a beneficio della collettività. Peculiare è la nostra vocazione sociale. L'orientamento al servizio, la centralità del socio e del cittadino-utente – che non deve essere più semplicemente utente ma deve essere inteso sempre più come cliente -, l'offerta di prodotti innovativi nel mercato automotive e dell'assistenza sono il DNA dell'ACI e di tutti gli Automobile Club provinciali.

Ciò ha consentito di consolidare il nostro ruolo di interlocutore primario dello Stato e degli Enti Locali nel settore dell'automobile e di referente per le politiche volte alla realizzazione di una mobilità consapevole, responsabile e più sicura.

Dalla dimensione sociale e collettiva della nostra funzione discendono importanti collaborazioni nel mondo dei servizi pubblici con il Governo e con le amministrazioni locali. Non soltanto quelle incentrate sul Pubblico registro automobilistico, che continua a garantire al sistema Italia le tutele rispetto alle situazioni giuridico-patrimoniali del veicolo.

Ricordo che non poche volte, grazie all'esistenza e all'efficienza del Pra, abbiamo aiutato il corso delle indagini giudiziarie. Ultima in ordine di tempo, la recente inchiesta dei Vigili urbani di Roma sulle plurintestazioni dei veicoli, fenomeno che monitoriamo quotidianamente e per il quale il Parlamento ci ha riconosciuto un ruolo importante. Come prevede infatti il decreto "Anticrisi", il Pra comunicherà all'Agenzia delle Entrate, alle Regioni e alla Guardia di Finanza i dati relativi a soggetti che risultino essere proprietari di dieci o più veicoli.

Ma pure collaborazioni nelle quali l'Automobile Club d'Italia, con la sua rete sul territorio caratterizzata da un front office esigente, è partner privilegiato per il rapido processo di ammodernamento della Pubblica amministrazione italiana. Obiettivo al quale contribuiscono le iniziative del Ministro della Pubblica Amministrazione e l'Innovazione, on. Renato Brunetta: da "Mettiamoci la faccia" (per la valutazione della customer satisfaction) fino a "Linea Amica" e alla più recente Posta elettronica certificata.

Oppure, il protocollo d'intesa con il Ministro Matteoli per l'individuazione di standard logistici, organizzativi e didattici relativi all'attività dei corsi di guida sicura, settore nel quale l'ACI è all'avanguardia con i suoi centri oggi esistenti di Vallelunga, alle porte di Roma, di Franciacorta nel bresciano e dal prossimo anno con l'impianto di guida sicura della Campania che avrà come bacino d'utenza tutto il meridione.

O ancora, la diretta collaborazione con il Ministro del Turismo, on. Michela Vittoria Brambilla, per il rilancio del turismo. L'ACI non ha esitato un attimo a fornire gratuitamente il proprio know how per la realizzazione della piattaforma tecnologica del portale Italia.it, strumento importantissimo di promozione e di conoscenza delle nostre bellezze storico-artistiche e paesaggistiche. Tra qualche giorno ci sarà la firma della convenzione tra il Ministero del Turismo e l'Automobile Club d'Italia per la gestione del portale.

Per ciascuna di queste tre aree – innovazione della pubblica amministrazione, turismo e sicurezza stradale – l'Automobile Club d'Italia ha ricercato soluzioni e indicato proposte praticabili. Continueranno naturalmente a rappresentare fondamentali asset della nostra attività. Sono inoltre intimamente legate al tema della Conferenza del traffico e della circolazione di quest'anno.

Tre principali considerazioni:

- 1) per quanto riguarda le procedure amministrative, la realizzazione delle infrastrutture per la mobilità risente di eccessiva farraginosità con effetti negativi sui tempi di completamento dell'opera e di dilatazione dei costi;
- 2) la carenza di infrastrutture e servizi ostacola l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto e non favorisce l'incremento dei flussi turistici. Due settimane fa sono stati presentati i piani di sviluppo dei due hub aeroportuali di Fiumicino e Malpensa, ma non può esserci crescita per il Paese se il potenziamento dei due scali non si inserisce in un disegno più grande. Il nostro sistema turistico è ancora fortemente legato all'auto: il 62% degli stranieri arriva in Italia con la propria automobile, e sempre in automobile avvengono il 73% degli spostamenti turistici degli italiani. Per raggiungere Volterra, la Costiera Amalfitana o Riva del Garda, un turista non riesce ancora a fare a meno delle quattro ruote;
- 3) le infrastrutture hanno un ruolo importante per ridurre i livelli d'incidentalità.

L'ACI sostiene da tempo che non può esserci uno sviluppo omogeneo del Paese senza un adeguato sistema di mobilità fondato su reti infrastrutturali efficaci e moderne. Gli automobilisti italiani spendono ogni anno 168 miliardi di Euro per l'acquisto e l'utilizzo del proprio veicolo. Malgrado ciò, devono subire i disagi che tutti conosciamo in termini di traffico e congestione, imputabili in gran parte a una rete obsoleta per il cui ammodernamento servono decine di miliardi e un nuovo quadro normativo di riferimento.

Senza poi considerare che per innalzare gli standard di sicurezza e di qualità ambientale delle nostre città sarebbe fortemente opportuno accelerare il processo di rinnovo del parco veicolare con una più duratura politica di incentivazione economica che estenda i suoi benefici anche ai veicoli Euro4 usati più moderni. A tal proposito, registriamo con soddisfazione l'apertura a un'eventuale proroga degli incentivi formulata dal Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi.

Sia chiaro: gli incentivi non devono essere visti solo come aiuto a un settore industriale seppure importante come quello dell'auto; vanno piuttosto considerati un beneficio per la collettività intera perché avere auto circolanti più pulite, a basso consumo e più sicure è un valore aggiunto per tutti, è una tranquillità in più per tutti noi.

Non deve sorprendere, quindi, se in Italia permangono ancora forti criticità che rendono il nostro Paese meno competitivo rispetto agli altri più avanzati. Far trascorrere tempo senza interventi diretti non gioca a nostro favore: il gap che ci separa dai maggiori paesi continuerà ad aumentare e l'Italia rimarrà eterna inseguitrice. Su questo aspetto, il citato studio della Fondazione Caracciolo è una fotografia in bianco e nero.

Prendiamo il gap autostradale. L'offerta di mobilità non è adeguata alla rilevante crescita registrata nella domanda. In rapporto alla popolazione, la dotazione è inferiore a quella dei grandi Paesi della Comunità europea a 15.

La situazione non cambia per quanto riguarda la mobilità su ferro. Presenta pesanti ritardi nonostante gli sviluppi tecnologici. Risultati migliori attendiamo dalla piena realizzazione dell'Alta Velocità. La dotazione dell'Italia è comunque già oggi notevolmente inferiore a quella di Francia, Spagna e Germania.

A causa della carenza di infrastrutture è insostenibile la mobilità urbana e nei grandi nodi. Ci si sposta con l'auto anche perché il trasporto pubblico locale non decolla, come ha confermato il recente rapporto ACI-Censis sulle abitudini di mobilità degli italiani. Anche se i mezzi pubblici fanno registrare un incremento della domanda di circa l'8 per cento, oltre il 46 per cento degli italiani non vi ricorre perché scomodi e poco pratici.

Neanche in tempo di crisi il trasporto pubblico spinge a fare di necessità virtù. Eppure l'utilizzo del mezzo pubblico è l'unica modalità in grado di decongestionare il traffico e ottimizzare l'accessibilità ai centri urbani. In quest'ottica va rafforzato il trasporto su rotaia, soprattutto per favorire il pendolarismo lavorativo, e va incentivata la co-modalità tra mezzi di trasporto.

Le criticità che rendono il nostro Paese meno competitivo sono inoltre conseguenza del susseguirsi negli anni di diversi disegni programmatici e dei numerosi cambiamenti di strategie e priorità. Ciò ha comportato la revisione dei progetti e delle previsioni di spesa, il non rispetto dei tempi e dei costi, se non addirittura la mancata realizzazione o ultimazione dei lavori.

La recente nomina di commissari straordinari per le grandi opere, i quali dovranno svolgere un'azione di monitoraggio, impulso e soprattutto di coordinamento rispetto alle amministrazioni ordinarie competenti, potrebbe essere l'inizio d'un percorso virtuoso che produrrà benefici.

Ugualmente apprezzabile, per quanto attiene al raccordo politico-amministrativo tra i diversi soggetti istituzionali coinvolti nella realizzazione delle infrastrutture di trasporto, è la nuova norma sulla disciplina del dissenso in sede di Conferenza dei servizi. Nell'originaria formula era causa di malfunzionamento dell'istituto. Con l'adozione del principio della maggioranza, in alternativa a quello dell'unanimità, e con una tempistica più "stretta" anche nel caso di dissenso espresso da un'amministrazione deputata alla tutela dei diritti costituzionalmente garantiti, è oggi possibile guardare con più ottimismo alla possibilità dell'avvio rapido dei progetti.

Anche in presenza di queste novità, non è comunque possibile prescindere da una concreta e condivisa attività di pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi. Soltanto così il sistema delle infrastrutture potrà veramente essere al servizio delle diversificate esigenze della domanda di mobilità di persone e merci. L'ACI ritiene che la corretta pianificazione del sistema di trasporto richieda l'accurata analisi della domanda di mobilità sulla quale deve dimensionarsi l'offerta. Necessaria è anche l'integrazione e il coordinamento tra le politiche riguardanti il sistema della mobilità con l'assetto del territorio.

La vetrina mondiale dell'Expo Milano 2015 costituisce un'occasione straordinaria per dimostrare come sia possibile coniugare positivamente lo sviluppo urbanistico con quello della mobilità e più in generale dell'economia, evitando che l'espansione della città produca ulteriore congestione con diseconomie per la società e per l'ambiente.

L'ACI ripropone pertanto la proposta contenuta nel "Manifesto degli automobilisti 2008" - presentato alle forze politiche alla vigilia delle ultime elezioni politiche - di una legge quadro che stabilisca l'obbligo della Valutazione di Impatto sulla Mobilità per ogni intervento di edilizia residenziale e commerciale.

Per favorire la realizzazione e migliorare la qualità degli interventi sarebbe inoltre opportuno prevedere forme di incentivazione per le Amministrazioni che dimostrino maggiore capacità di innovazione progettuale e di utilizzo delle risorse a disposizione. Vincoli con penalità progressive potrebbero viceversa essere previsti a carico gli enti territoriali non in grado di utilizzare al meglio i finanziamenti.

Quello della carenza di risorse è un capitolo spinoso. Una seria politica di realizzazione infrastrutturale richiede infatti un impegno finanziario certo e costante nel tempo. Ciò vale per le grandi opere come per la mobilità urbana e per gli investimenti nelle infrastrutture di supporto alla diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti.

Apro e chiudo subito una parentesi. Se lo sviluppo dei sistemi intelligenti di trasporto sarà sempre più rivolto alla prevenzione dell'incidentalità e alla regolazione della circolazione, è certo che questi sistemi giocheranno una partita strategica rispetto al godimento del diritto alla mobilità. Ce lo dicono le esperienze dell'ACI come "Muoversi in Campania" - in collaborazione con la Regione - e "Luce Verde Roma", in collaborazione con la Polizia Municipale della Capitale. Esperienza, quest'ultima, che stiamo esportando in altre realtà urbane.

I finanziamenti pubblici a disposizione tendono a diminuire nonostante il tema delle risorse sia strategico per il futuro dei trasporti in Europa, e non soltanto per le reti infrastrutturali che collegano i Paesi della Comunità, come ha ricordato qualche giorno fa il vice presidente della Commissione europea Antonio Tajani annunciando il finanziamento di sei opere italiane alla conferenza internazionale delle reti Ten che si è svolta a Napoli.

Una insufficiente copertura degli investimenti anche sulle altre aree rischia di rendere gli obiettivi di sicurezza stradale e protezione ambientale non conseguibili, o di creare situazioni a macchia di leopardo non coerenti con la politica europea di integrazione e coesione.

Occorrono nuovi strumenti, anche di tipo finanziario, da reperire sul mercato. Per quelli già esistenti è necessario che le Amministrazioni pubbliche - sin dalle fasi iniziali di elaborazione dei progetti - realizzino effettivamente una puntuale analisi economico-finanziaria degli investimenti con la previsione dei costi, dei ricavi, della remunerazione del rischio e dei tempi di realizzazione. A queste condizioni, e garantendo maggiore certezza alle imprese private, si potrà favorire e incrementare il Partenariato Pubblico Privato e in particolare il Project Financing.

Altre risorse da destinare alle infrastrutture potranno poi venire da una parte dei proventi delle multe. Il testo unificato sulla sicurezza stradale approvato in sede legislativa dalla Commissione Trasporti della Camera e ora al vaglio del Senato, di cui auspichiamo la rapida approvazione, recepisce molte proposte dell'ACI, tra le quali il rafforzamento - con la previsione di sanzioni per i Comuni inadempienti - dell'obbligo previsto dall'art. 208 del Codice della strada - di destinare una parte dei proventi delle multe alla sicurezza stradale.

Ancora non rientra nel provvedimento, però, la nostra richiesta di rendere effettiva l'applicazione dell'articolo 7 del Codice della Strada con la predeterminazione della quota di proventi da destinare ad interventi per il miglioramento della mobilità. Si tratta di una misura fondamentale per permettere la programmazione di interventi di sviluppo e ammodernamento della rete infrastrutturale del Paese sulla base di finanziamenti certi e costanti nel tempo.

Un passaggio veloce sui controlli per ricordare che servono a prevenire gli incidenti e non a fare cassa o soldi in modo improprio attraverso, ad esempio, l'uso distorto degli autovelox. Avere introdotto la norma che assegna i proventi delle multe non più a chi installa gli autovelox ma ai proprietari delle strade è certamente un segnale forte, al pari del citato obbligo sulla destinazione ai fini della sicurezza di una parte degli introiti da sanzioni.

Prendo a prestito un'efficace espressione dell'on. Mario Valducci, presidente della Commissione trasporti della Camera: "Gli automobilisti non sono bancomat viaggianti", che rende bene l'idea di come gli autovelox e i cosiddetti semafori T-Red non debbano essere utilizzati in modo distorto e patologico.

Dai lavori sul provvedimento arriva anche un segnale di maggiore attenzione alla rete viaria quale componente importante nel quadro complessivo di una mobilità responsabile e più sicura. Nelle audizioni dell'ACI alla Camera e al Senato, abbiamo sottolineato questo dato: almeno il 30 per cento degli incidenti fatali potrebbero essere evitati in Europa se ciascun Paese investisse nell'innalzamento degli standard di sicurezza della rete stradale, programmando anche la revisione della segnaletica in modo da sostituire i cartelli più vecchi e rimuovere quelli che arrecano confusione.

Non si tratterebbe di una spesa a fondo perduto ma di un investimento fruttuoso: ogni euro versato per l'ammodernamento delle infrastrutture stradali consentirebbe un risparmio di 20 euro sui costi sociali imputabili all'incidentalità. Nella sola Italia, il costo sociale dei sinistri supera i 30 miliardi di euro l'anno. In Europa è pari al 2 per cento del prodotto interno lordo e supera la spesa annuale per istruzione e sanità.

Il Parlamento europeo ha recentemente adottato una importante direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Per l'Italia si tratta di una grande opportunità, considerato l'esistente gap da recuperare. La sicurezza è considerata elemento fondamentale nella fase di progettazione dell'opera e nella fase di esercizio, con parametri di qualità da verificare attraverso ispezioni che individuino i rischi e prevengano gli incidenti. La direttiva va nella direzione che l'Automobile Club d'Italia e i principali Automobile Club europei auspicano da anni per assicurare agli automobilisti il costante miglioramento degli standard di progettazione e i sistemi di manutenzione, gestione e protezione delle strade.

Come membro e socio fondatore della FIA, l'ACI effettua test indipendenti nell'ambito del programma EuroRAP e i risultati hanno permesso ad alcuni gestori di intervenire su infrastrutture, segnalazione e controllo. A breve l'ACI realizzerà con la collaborazione dei gestori il primo Atlante europeo della sicurezza stradale, che indicherà i livelli di rischio degli itinerari nazionali con particolare attenzione alle strade contraddistinte dalla sigla "E", i principali collegamenti attraverso l'Europa.

Per quanto riguarda la sicurezza in galleria, da anni partecipiamo a un programma europeo denominato EuroTap. E' importante soprattutto perché accolto da ANAS, con cui l'Automobile Club d'Italia ha lanciato uno specifico progetto che segna un punto di svolta per le politiche di mobilità del Paese: analizzare i punti critici per fornire alle Amministrazioni pubbliche, nazionali e locali, una mappa delle priorità di intervento sulla base delle risorse disponibili. Il progetto prevede anche una campagna d'informazione sui corretti comportamenti da tenere in galleria. L'informazione all'utenza è infatti un altro punto fermo della sicurezza delle infrastrutture stradali.

Voglio rimarcare l'intelligente disponibilità dell'Anas a consentire il monitoraggio delle proprie gallerie: ha compreso che tale monitoraggio è utile anche per ottenere finanziamenti necessari per la manutenzione straordinaria e per le ristrutturazioni infrastrutturali.

Interessanti sono pure altre due esperienze tuttora in corso. Sulla rete stradale del Lazio, con un mezzo attrezzato ed una specifica metodologia sperimentata su circa 2000 km, l'ACI sta procedendo all'analisi puntuale delle criticità delle strade, al fine di individuare alcune possibili soluzioni di immediata applicazione.

L'altra esperienza riguarda i livelli di sicurezza degli attraversamenti pedonali, infrastrutture minori ma utilizzate dagli utenti della strada più vulnerabili: pedoni, bambini, anziani. Anche quest'anno l'ACI è stato capofila di un progetto europeo che prevede l'analisi ed il confronto di oltre 30 città europee, i cui risultati saranno presto resi disponibili.

Testare, migliorare, informare. Esigenze di tutela dell'utente che l'Automobile Club d'Italia soddisfa attraverso le iniziative indipendenti portate avanti con successo che lo accreditano nel campo dello studio e della realizzazione di specifiche metodologie di analisi delle criticità delle strade. L'approccio non è diverso da quello stabilito dalla Direttiva europea. L'ACI è pertanto pronto a mettere a disposizione la propria esperienza proponendosi come organismo terzo per la valutazione dei livelli di sicurezza delle infrastrutture.

Una candidatura che nasce soprattutto dalla consapevolezza di rappresentare oltre un milione di famiglie che ogni anno ci rinnovano la loro fiducia, nella certezza che l'Automobile Club d'Italia continuerà a operare per l'affermazione e lo sviluppo di una mobilità sostenibile, sicura e fattore di crescita economica e della competitività del Paese.