

*Intervento del Dott. Potito Iascone Consulente ANCI.*

Parlare di mobilità e di sicurezza stradale è sempre un compito difficile.

Basta analizzare le ultime statistiche di settore per avere le coordinate necessarie e sufficienti a tracciare un quadro descrittivo della situazione.

L'ANCI rappresenta circa 8.100 Comuni italiani, i quali gestiscono una rete solo di strade extraurbane intorno ai 510 mila km. Non conosciamo l'entità delle strade situate all'interno dei centri abitati, in quanto ancora non è stata data attuazione al c.d. "catasto delle strade", che dovrà comprendere anche il catasto urbano, in conseguenza del nuovo assetto conferito alla rete stradale italiana con il passaggio di parte di essa alla competenza delle Regioni o delle Province dei circa 27 mila km già appartenenti alle strade ex ANAS.

La rete stradale nazionale è ora gestita, in pratica, dagli Enti locali, ossia i Comuni da sempre e le Province ultimamente a seguito della recente riforma costituzionale, i quali hanno assunto ruoli e funzioni ben precisi in materia di viabilità e trasporto sia a livello locale che interurbano.

E' evidente che questi soggetti devono ora rapportarsi alla nuova situazione in maniera efficace ed uniforme, non soltanto in termini di progettazione, costruzione, manutenzione, trasformazione e miglioramento della rete stradale, ma anche e soprattutto sul piano della corretta gestione, dal momento che proprio il codice della strada affida ad essi compiti di controllo tecnico, di verifica e di efficienza tecnica della strada. Compito che l'AISCAT, qui rappresentata da Schintu, esercita direttamente sulla rete delle autostrade in concessione.

Appare difficile comprendere, quindi, come non si riesca a fare quel salto di qualità, che sarebbe invece necessario, a causa del perdurare dell'assenza di un'adeguata cultura tecnica sui livelli di sicurezza e capacità di mobilità raggiungibili attraverso il sapiente uso dei principi di pianificazione del traffico e della circolazione stradale. Si ha l'impressione di assistere ad una sorta di stagnazione culturale del settore.

E' noto che ciò non avviene per carenza di strutture tecniche, fatta eccezione per talune situazioni locali legate ai grandi Enti, i quali, oltre ad avere una specifica organizzazione interna, svolgono anche attività formativa e di istruzione del proprio apparato tecnico-burocratico, preposto alla gestione della rete stradale di competenza.

Chi vi parla avverte in prima persona questo certo disinteresse, in quanto è chiamato a svolgere attività formativa per conto dell'ANCI e di altre Amministrazioni locali.

Non si vuole qui analizzare di chi siano le colpe di un tale stato dei fatti. Però si rileva che vi è scarsa conoscenza delle regole che sovrintendono alla gestione della strada, intesa come bene demaniale, destinato per intrinseco regime giuridico a soddisfare un pubblico interesse qual è quello di garantire il diritto della libera e sicura circolazione.

La mancata sensibilità degli organi dello Stato-amministrazione, ovvero dello Stato burocratico, avvertita da tempo in questo settore, è dovuta al fatto che l'iniziativa statale è sempre un po' restia e poco sollecita nel fornire le soluzioni e i mezzi necessari, sia per lentezza decisionale che per carenze economiche. Ne consegue che gli Enti locali, in particolare i Comuni, vanno incontro a gravi problemi e difficoltà nell'assolvimento della loro delicata funzione di gestione della mobilità urbana.

E questo si nota in quanto la nostra legislazione sul diritto della circolazione stradale e dei trasporti ha sempre avuto una lodevole tradizione organizzativa, il cui punto di riferimento per gli Enti locali era l'Ispettorato generale della circolazione stradale e la sicurezza. Tale ufficio, inteso come un vero e proprio pubblico servizio non esiste più. E ciò ha causato un certo turbamento nell'equilibrio dei tre fattori fondamentali comuni alla circolazione stradale: veicolo, strada, utente.

Ma vediamo da quello che è stato detto anche qui dal dr. Benevolo in ordine al problema della sicurezza che in pratica l'analisi della viabilità viene circoscritta secondo taluni fenomeni della circolazione. Basti pensare all'attenzione che i mass-media riservano a questo proposito sulle pagine di cronaca e nelle varie edizioni dei telegiornali, dimenticando sistematicamente ciò che accade tutti i giorni sulle strade delle nostre città. Tutto questo porta alla constatazione che i Comuni non sono sufficientemente considerati rispetto alla loro funzione in materia di circolazione stradale, mentre la loro azione richiederebbe una maggiore attenzione.

Nel quadro delle riforme istituzionali che hanno apportato modifiche al Titolo V della Costituzione, la mobilità e la circolazione stradale sono state ignorate nell'elenco delle materie: sia tra quelle esclusive di competenza dello Stato che di quelle a competenza concorrente tra Stato Regioni e Enti locali. La questione, non essendo affatto chiara, è quindi affidata al criterio interpretativo praticabile con la lettura dei due artt. 117 e 118 Cost.. Si ricava in un certo senso che lo Stato, o almeno "certa parte dello Stato", vuol

mantenere a tutti i costi un potere sovrastante rispetto agli Enti locali. Questo ci dà l'occasione per ribadire ciò che è stato già esposto da Morici e De Angelis sulla questione dei dati relativi agli incidenti stradali.

I dati che sono stati pubblicati fino ad oggi non tengono conto degli incidenti stradali rilevati dalla Polizia municipale e provinciale, laddove si consideri che in alcune zone su tre incidenti, due sono stati rilevati dalla Polizia locale e solo uno dai Carabinieri, Polstrada, ecc.. E se teniamo presente che l'85% della mobilità veicolare avviene sulle strade urbane, come il prof. Podestà ha detto a Stresa, allora bisogna convenire che quei dati pubblicizzati sono poco affidabili.

Quindi anche il dato relativo alla riduzione degli incidenti è soggetto a diversa valutazione allorché si tenga conto della reale incidentalità stradale non compiutamente rilevata almeno dal punto di vista statistico.

Per fronteggiare questa inadeguata situazione occorre adottare una strategia nuova che si basi su un processo articolato e complesso, anche in termini di affinamento culturale, finalizzato a migliorare la sicurezza stradale in modo sistematico e multidisciplinare.

Vogliamo sperare in un promettente risveglio di concreti e organici propositi secondo gli specifici compiti che la legge e il codice della strada demandano ai Comuni nell'ambito dei servizi di polizia stradale all'interno dei centri abitati. Cose dette dal Legislatore fin dal 1959 col vecchio codice e ribadite in maniera più forte ed evidente col nuovo codice e la legge delega n. 85/2001 di riforma del codice.

Sulla patente a punti è stato detto che la segnaletica stradale, ossia l'inottemperanza ai segnali stradali, agli obblighi, divieti e limitazioni, comporta la sottrazione di due punti, eccetto i divieti di sosta.

Con una specifica circolare è stato disposto di non sottrarre punti nel caso di transito in direzione vietata, di divieto di circolazione, di direzione obbligatoria e di tanti altri divieti od obblighi imposti con ordinanza dell'ente proprietario a norma di legge. Si verifica così che l'utente che imbocchi contromano una intersezione con "rotatoria" non venga a subire alcuna decurtazione di punteggio.

Questo è lo stato attuale dei fatti, molto discutibile e verso il quale esprimiamo la nostra completa contrarietà. Auspichiamo che l'ANCI si convinca a intraprendere un'azione ufficiale per il ripristino della norma che stabilisca la decurtazione dei punti per le violazioni suddette.

La materia della sicurezza stradale richiede il coinvolgimento sempre maggiore degli Enti locali, in particolare dei Comuni, per ottenere un'azione costruttiva, unitaria ed organica capace di sopperire all'adeguamento della rete stradale, all'inerente disciplina giuridica e alle esigenze del traffico.

Questa tendenza un po' si è affievolita; anzi quell'ansiosa ricerca di soluzioni adeguate agli assillanti problemi della mobilità, tanto pressanti all'epoca dell'adozione del nuovo codice della strada, si è allontanata.

Per questo l'interesse degli Enti locali non tiene più il passo con la crescente istanza sociale, che esigerebbe un migliore utilizzo delle reali potenzialità dell'apparato pubblico per esercitare quell'influenza positiva e incisiva, a cui anche la struttura comunale è chiamata.

E opportuno soffermarsi brevemente sull'argomento della gestione del traffico urbano e cioè la redazione ed attuazione dei piani urbani del traffico, previsti dall'art. 36 del codice e dalle direttive ministeriali del 1996. Tale direttiva prevede, tra l'altro, che i Comuni siano dotati di un apposito Ufficio del traffico, organizzato con personale qualificato a cui è affidata la corretta pianificazione del traffico sotto il profilo dell'utilizzo, dell'arredo, della manutenzione della strada e, in generale, del governo della mobilità. Alla luce dell'esperienza, sono in molti a sostenere il fallimento dei piani e la necessità di ripensare una normativa per i "piani di seconda generazione", anche se ancora non si sono ben comprese la radicale revisione delle discipline circolatorie e la sistematica revisione della segnaletica stradale, insite nei piani di prima generazione. Tanto è vero che le analisi statistiche del settore si riferiscono solo allo stato di avanzamento dei piani generali, i quali rappresentano il primo livello di pianificazione, senza entrare nel dettaglio della loro attuazione attraverso i rispettivi piani attuativi.

Si viene così a conoscere che alla fine dell'anno 2000, rispetto agli 840 Comuni tenuti all'attuazione dei piani, circa il 40% di essi aveva redatto il piano generale e il 30% lo aveva in corso di redazione, mentre il restante 30% non aveva ancora proceduto all'affidamento dell'incarico di redazione.

Ma nulla si conosce sullo stato di attuazione degli oltre 200 piani generali già adottati alla fine dell'anno 2000. Non si conosce nulla, anche perché, nel rispetto delle regole di progettazione definite dalle Direttive ministeriali del 1996, la risposta sarebbe zero o, tutto al più, qualche unità per l'intera Italia. E senza la verifica dell'utilità di queste

realizzazioni, non si può davvero sostenere di primo acchito il fallimento dei piani di prima generazione.

C'è da dire, comunque, che oggi anche nei piccoli Comuni, per una loro libera scelta, si avverte la necessità di cimentarsi nella progettazione e pianificazione del traffico nell'ambito del proprio tessuto urbano per una radicale revisione della disciplina stradale, tendente a conseguire il miglioramento della circolazione sotto il profilo della fluidità del traffico e delle condizioni di sicurezza.

Ciò significa che con questa logica di intervento generalizzata e con le scelte bene indovinate di isole pedonali, aree pedonali, zone a traffico limitato, integrate da una gestione modale della domanda di mobilità indirizzata essenzialmente al maggior uso del trasporto collettivo e all'uso più razionale di quello individuale, vi è stato un effettivo recupero dello stato di salute del traffico, sia sotto l'aspetto dell'andamento e della fruibilità della strada che sotto l'aspetto ambientale e della sicurezza.

Si può, pertanto, concludere che negli ultimi anni è maturata la consapevolezza che le prospettive di sviluppo e di risoluzione della mobilità e della sicurezza nelle aree urbane sono legate non tanto e non solo alla dotazione infrastrutturale e alle capacità fisiche dei sistemi di trasporto e di sosta, quanto soprattutto alla messa a punto corretta e rigorosa di attività di controllo e di regolazione del sistema viario, anche in mancanza di nuove strutture laddove si riesca ad utilizzare in forma ottimale quelle esistenti.