

PIN Talk – Road safety toward 2020

“THE KEY-PLAYERS DELLA SICUREZZA STRADALE: QUALE RUOLO E QUALI IMPEGNI PER RAGGIUNGERE L’OBIETTIVO DEL 2020”

Roma, 20 Novembre 2014

ing. Massimo Schintu, Direttore Generale – AISCAT

1. Il contesto attuale e i risultati conseguiti

- **La mobilità in autostrada – rete “urbanizzata” con forte componente pesante**

La rete autostradale a pedaggio rappresenta il 3% della estesa complessiva della rete stradale, ma sostiene circa un quarto dell’intera domanda di mobilità nazionale, con oltre 75 miliardi di veic-km registrati nel 2013, di cui il 22,6% è rappresentato dal traffico pesante (ma lungo alcune direttrici questo valore supera anche il 30%), garantendo al tempo stesso la comunicazione su percorrenze medio – lunghe e gli spostamenti a breve raggio, venendo usato come “tangenziale urbana” in alternativa alla viabilità ordinaria.

Sicuramente il calo delle percorrenze degli scorsi anni è un fattore indicativo della crisi economica del periodo, sia per quanto riguarda la componente privata sia per il trasporto delle merci, in quanto connesso al calo nei consumi delle famiglie e nella produzione industriale.

- **Una rete sicura: l’incidentalità**

Considerando il tema, ancor prima di parlare di numeri ritengo doverosa una premessa: tutti noi operatori del settore abbiamo ben presente cosa c’è veramente dietro a questi dati, e cioè che ad ogni evento corrispondono innanzitutto vite umane e realtà familiari colpite nei loro affetti. Ed è il principio della loro tutela che ci guida nelle nostre azioni in materia di sicurezza stradale.

Detto ciò, dobbiamo sottolineare gli ottimi risultati conseguiti nell’arco degli anni lungo le autostrade in concessione, che sono anche il segnale più concreto e oggettivo dell’impegno del settore: sin dall’inizio degli anni 2000, il miglioramento di tutti gli indicatori di sinistrosità si è consolidato sempre più, tanto che già nel 2009 - con un anno di anticipo - il comparto autostradale aveva potenzialmente conseguito l’obiettivo dell’UE di dimezzamento delle vittime per incidenti stradali nel decennio 2001-2010.

Obiettivo raggiunto - e superato - effettivamente (unico sistema viario in Italia) nel 2010 con una riduzione del numero di morti del -54% in valore assoluto e -60% circa in termini di tasso di mortalità.

Questo risultato si è ulteriormente consolidato con un **trend di continuo progresso caratterizzato dalla costante flessione dei principali indicatori di sinistrosità negli anni seguenti a conferma della maggiore sicurezza della rete autostradale a pedaggio rispetto agli altri sistemi viari nazionali** (va ricordato che oltre il 93% dei morti è riferibile alle altre tipologie stradali, con una maggiore “pericolosità” della rete extraurbana statale e provinciale e dell’ambito urbano).

229 morti in autostrada nel 2013 (miglior risultato mai registrato, ma si deve fare ancora di più) a fronte di 249 ciclisti morti o di 549 pedoni morti (dato consolidato 2013, fonte ISTAT), oppure delle 173 “morti verdi” legate ad incidenti con trattori agricoli (dato consolidato 2013, fonte ASAPS). Si tratta di cifre che non richiedono commenti aggiuntivi.

E i dati provvisori del 2014 sembrano confermare il trend positivo registrato negli ultimi anni: dall’inizio dell’anno fino ad agosto abbiamo avuto una riduzione ulteriore di mortalità pari a circa il 13%.

2. Sicurezza: le azioni implementate

Per dare evidenza concreta dell’impegno profuso dal Settore per la sicurezza mi focalizzerò su quanto fatto in termini di investimenti/manutenzioni, tecnologia, collaborazione con la PS.

• Investimenti e manutenzioni

Prima di tutto è opportuno sottolineare che le Società concessionarie, mediamente, ogni anno spendono intorno ai **100.000 Euro al km** in interventi di manutenzione per il continuo potenziamento degli standard di servizio e di sicurezza.

Nel solo 2013 si registrano:

- ✓ 2.031 Mil. euro di investimenti
- ✓ 609 Mil. euro per manutenzioni ordinarie

per un totale nel periodo 2008-2013:

- ✓ 11.195,97 Mil. Euro di investimenti
- ✓ 3.992,85 Mil. Euro

In concreto i suddetti investimenti hanno e stanno comportando interventi di riqualificazione infrastrutturale e adeguamento per garantire migliori livelli di

servizio (incremento della capacità di deflusso) e condizioni di sicurezza della circolazione; solo per citare un esempio negli ultimi 10 anni abbiamo registrato

- ✓ +307 km di terze corsie
- ✓ +77,5 km di quarte corsie

Quindi, sì maggiore sicurezza, ma anche migliore fluidità. Basti pensare alla diminuzione di più di dieci punti percentuali delle code correlate ad “eventi rilevanti”, tipicamente incidenti (Fonte SVCA 2012).

- **Gli ITS**

Certo, è difficile quantificare con esattezza l’impatto di ogni singolo fattore sui risultati conseguiti, ma indubbiamente possiamo individuare nello sviluppo degli *Intelligent Transportation Systems* (ITS) e nella loro puntuale applicazione uno dei fattori che più ha contribuito alla sicurezza degli automobilisti negli ultimi anni. Il tutto in piena sintonia con la politica dei trasporti della EU.

Citando soltanto qualche numero che sintetizzi l’impegno del settore: 35 sale radio operative h24, 7.240 colonnine SOS per le chiamate di emergenza, più di 500 spire e boe, circa 1.100 tra centraline meteo e rilevatori di ghiaccio e nebbia, oltre 5.300 telecamere e quasi 2.600 PMV installati sull’intera rete. E poi terza corsia dinamica, monitoraggio dei tempi di percorrenza e delle merci pericolose, radiolocalizzazione dei mezzi operativi, sistemi di rilevamento da remoto delle infrazioni (oltre al Tutor, il sorpassometro).

Senza dimenticare anche l’attività di modernizzazione dei sistemi di esazione, con 1.700 porte automatiche e 2.300 impianti Telepass, su un totale di oltre 4.100 porte sull’intera rete, con importanti ricadute in termini di fluidità dei transiti ai caselli.

E per chiarire ancora meglio quello che è stato il potenziamento delle dotazioni tecnologiche, parliamo di incrementi che, partendo dal 2001, variano dal +52,8% per i rilevatori neve e ghiaccio, al +103,7% per le porte automatiche, al +127,5% per le centraline meteo, fino a oltre il +343,6% per le telecamere e il +336,1% per i PMV.

E infine informazione agli utenti. Le nuove tecnologie e i nuovi strumenti di comunicazione rendono sempre più accessibili le notizie sullo stato della rete e della viabilità. Ormai è divenuta normale consuetudine per gli automobilisti utilizzare, sia prima di partire che durante il viaggio, tutti i vari canali messi a disposizione dalle Società concessionarie (siti web, Call Center e numeri dedicati, radio nazionali e locali, InfoPoint multimediali, app, ecc.) e questa maggiore conoscenza ha sicuramente effetti positivi sull’efficienza e sicurezza del sistema.

- **La Convenzione con la Polizia Stradale**

Non può essere non evidenziato anche l'ormai storico rapporto con il Servizio di Polizia Stradale che opera in via esclusiva lungo la rete autostradale e la cui preziosa azione quotidiana deve essere ricordata e sottolineata.

A fronte di un impegno economico delle Società concessionarie - il settore supporta l'attività della Polizia Stradale attraverso la fornitura di automezzi (633 veicoli), tecnologie e alloggi (59 caserme distribuite lungo tutto il territorio nazionale) - il Servizio dedica specificatamente all'ambito autostradale risorse specializzate (oltre 3.600 unità) dedicate all'attività di prevenzione, controllo e repressione, che garantiscono la massima efficienza negli interventi di gestione del traffico e che sono parte integrante di quel sistema che sta fornendo gli ottimi risultati di cui abbiamo parlato prima: la loro attività è infatti basilare nella riduzione dell'incidentalità in autostrada e, più in generale, nel miglioramento delle condizioni di mobilità.

Vale la pena ricordare che la collaborazione decennale tra il Servizio di Polizia Stradale e le concessionarie costruita sul pieno rispetto di precisi ruoli delle singole parti, ha contribuito in modo straordinario alla riduzione dell'incidentalità e mortalità lungo la rete autostradale in concessione: modificare l'attuale modello di gestione - come si potrebbe prospettare leggendo la attuale proposta delega al Governo sul CDS in discussione prossima al Senato - che si è dimostrato "vincente" appare incoerente con gli obiettivi di efficace governo della mobilità e della sicurezza stradale.

Il coinvolgimento di altre forze nello svolgimento dei compiti di Polizia Stradale produrrebbe, in particolare sulla viabilità autostradale, complicazioni ed inefficienze, con inevitabili riflessi sulla efficacia dell'azione e sulla capacità di controllo nella gestione delle emergenze. Le specifiche competenze e la professionalità richiesta per lo svolgimento dei compiti di Polizia Stradale sulle arterie di grande comunicazione richiede a maggior ragione un confinamento chiaro del ruolo del personale operativo delle concessionarie alla gestione delle attività funzionali alla sicurezza, scongiurando qualsiasi rischio di sovrapposizione con le funzioni tipiche della Polizia Stradale.

3. Cosa fare nel futuro

Abbiamo un dovere (anche per contribuire all'obiettivo europeo di dimezzare entro il 2020 in numero delle vittime): garantire il mantenimento, o meglio, il miglioramento delle condizioni di qualità e sicurezza, anche in un contesto, come quello attuale, non facile per gli operatori economici, e per il Paese in generale

con la oggettiva contrazione delle risorse disponibili oggi e nel medio-lungo periodo, considerate le politiche complessive di *spending review*, e specificatamente di quelle che in questi anni hanno interessato il funzionamento della macchina statale e le istituzioni pubbliche in genere.

Quindi, in primis occorre individuare le priorità: incidere sul fattore umano (la sicurezza ha una fortissima dipendenza da esso) e individuare strumenti per finanziare la sicurezza.

- **Incidere sul “fattore uomo”**

Tutte le statistiche di settore confermano che comportamenti scorretti e inosservanza delle regole del Codice sono le principali cause (concause) di incidente (oltre il 92% degli incidenti è imputabile all’elemento “uomo”): scarsa attenzione, sottovalutazione dei rischi e negligenza costituiscono la vera fonte di pericolo in strada.

Regolarità della circolazione e sicurezza del viaggio dipendono in primo luogo dal comportamento responsabile degli utenti e dal rispetto delle regole ed è su questi aspetti che da anni, attraverso opportune campagne di comunicazione e sensibilizzazione, che stanno lavorando le nostre Società e, devo dire, su cui troviamo l’impegno di tutti i soggetti qui presenti.

Ed ancora, per “sensibilizzare” gli utenti stradali ad un corretto rispetto delle regole di circolazione occorre rendere più efficienti i sistemi sanzionatori attuali (anche inasprimento delle sanzioni) ed individuare meccanismi incentivanti comportamenti virtuosi. In tal senso quale migliore occasione del prossimo rinnovo del codice della strada!

- **Il finanziamento della sicurezza**

In tema di finanziamento della sicurezza, mi limito ad un ambito specifico: la valorizzazione del principio del pay per use.

Semplificando, la sicurezza si paga o con la fiscalità generale o attraverso un pedaggio.

Pedaggio quindi che non va visto come un “dazio”, ma come lo strumento per provvedere al mantenimento e al miglioramento degli standard di servizio e di sicurezza della rete e per finanziare l’innovazione e la manutenzione.

Gli ottimi risultati in termini di sicurezza - rispetto ad altri sistemi stradali - testimoniano la bontà del modello autostradale, capace di garantire un flusso costante ed adeguato di finanziamento per la sicurezza.

Quindi che fare?

➤ *Adeguato finanziamento delle infrastrutture*

Sostenere e incoraggiare il coinvolgimento di capitali privati nella gestione delle strade, considerata anche l'esiguità delle risorse pubbliche, anche attraverso opportuni strumenti (es. incentivi fiscali, accorpamento,)

Supportare l'introduzione, anche in strade sino ad oggi gratuite - o meglio - sostenute dalla fiscalità generale, di sistemi di "pay for use" (tendenza già manifestata in diversi Paesi)

Il pedaggio sarà sempre più lo strumento per provvedere alla manutenzione e agli interventi necessari per lo sviluppo e la sicurezza delle reti infrastrutturali.

➤ *Sostenibilità ed efficienza degli investimenti*

Rendere chiaro e stabile il contesto normativo e regolamentare. L'introduzione negli anni di nuove norme, spesso derivate da direttive comunitarie (es. gallerie, sicurezza delle infrastrutture, inquinamento acustico, ITS, ecc.), comporta il rischio di aumentare il gap di servizio e qualità tra la rete autostradale e le altre reti, senza incrementare, al tempo stesso, gli effettivi benefici

L'attuale contesto dovrebbe portare sempre più ad un'effettiva razionalizzazione degli investimenti e all'individuazione delle priorità di intervento realmente efficaci in termini di costi-benefici

➤ *Esportazione del modello anche in altri contesti*

Implementare soluzioni tecniche-gestionali innovative, opportunamente modificate e riadattate tenendo conto dei diversi ambiti di applicazione e delle risorse disponibili

L'esperienza maturata dai gestori autostradali (in termini di tecnologie e tecniche gestionali innovative) è una risorsa importante per tutto il sistema dei trasporti nazionale.

- **La modifica del Codice della strada**

Abbiamo poi un'ulteriore occasione da non perdere nella nostra lotta a tutela della vita umana ed è il processo di modifica e di aggiornamento, attraverso lo strumento della delega al Governo, del Codice della Strada ora al Senato.

Abbiamo a disposizione tutti gli strumenti conoscitivi per individuare problematiche, criticità e linee di intervento prioritarie; conosciamo l'efficacia e la sostenibilità delle soluzioni e delle azioni fin qui implementate da tutti i soggetti. E' l'interesse generale che dobbiamo salvaguardare, ognuno con le proprie responsabilità e il proprio ruolo, ed è questo spirito che ritengo debba guidare le istituzioni competenti.

- ✓ **Tecnologia (autostradale) per la viabilità ordinaria**

Pensiamo ad esempio al ruolo della tecnologia o di determinate procedure operative: lo abbiamo detto prima, sono indubbiamente una delle chiavi di volta nell'aumento della sicurezza stradale. Lo sa bene il nostro comparto che si è sempre contraddistinto per la capacità di sperimentare, innovare e sviluppare sistemi ad alto valore aggiunto.

Per quanto ottimizzabili, si tratta di soluzioni che hanno dimostrato di funzionare egregiamente e che, pertanto, potrebbero essere esportate anche in altri contesti, opportunamente modificate e riadattate tenendo conto dei diversi ambiti di applicazione e delle risorse disponibili, ponendo particolare attenzione a quelle tipologie viarie in cui si registra la maggiore sinistrosità.

- ✓ **Superare il gap (imposto anche dall'*over-design* normativo europeo) tra rete TERN e viabilità secondaria, salvaguardando le specificità delle diverse reti**

Sulla falsariga di quanto è avvenuto in Europa negli ultimi anni con specifiche Direttive rivolte esclusivamente alle reti TERN, rischiamo invece di focalizzarci solo su determinati contesti e di assistere ad un aumento delle dotazioni lungo infrastrutture che già oggi sono all'avanguardia – e che investono milioni di Euro ogni anno - con il risultato di minimizzare l'efficacia dell'azione complessiva e di incrementare il gap tra i diversi ambiti stradali in termini di livello di servizio e di sicurezza.

Strade diverse, contesti diversi, peculiarità costruttive, di dotazioni, di traffico proprie per ogni tipologia infrastrutturale: è su queste specificità che vanno adattate e ottimizzate le strategie di intervento.

- ✓ **Concentrarsi sull'utenza debole, dove serve (in autostrada l'incidentalità relativa è minimale)**

Prendiamo un altro aspetto qualificante il Disegno di Legge in discussione: l'attenzione, assolutamente meritoria e ineccepibile, nei confronti dell'utenza debole. Concentriamoci quindi su soluzioni concretamente efficaci da tarare sugli ambiti dove si registra la maggiore incidenza del fenomeno stesso (certamente l'utenza vulnerabile NON è un problema della rete autostradale, l'incidentalità sulle due ruote per esempio è assolutamente residuale rispetto al dato complessivo).

✓ **NO al 120 cc in autostrada**

Vorrei esprimere i miei dubbi sulla possibilità di estendere la circolazione in autostrada dei motoveicoli a partire dai 120 cc perché la ritengo una misura che va nella direzione opposta: piuttosto che proteggere determinate componenti veicolari, andiamo a creare commistioni pericolose (e non gestibili da chi guida perché connesse alla meccanica dei mezzi, al loro peso, ecc.): Immaginiamo un mezzo a due ruote, di quelli che vediamo circolare normalmente nelle nostre città, tra autoarticolati, vetture con velocità di 130 km/h. Sono convinto che non sia una scelta opportuna.

✓ **La tutela del pedaggio (dal CDS alla riedizione della Direttiva *Enforcement*)**

Per finire, permettetemi di riprendere un punto accennato precedentemente. È una nota di "parte", ma strettamente legata a quanto detto finora: la tutela del pedaggio.

Ribadendo quanto già detto, dobbiamo abbandonare l'immagine di "dazio" o di "gabella", perché va visto come strumento per fare sicurezza.

Inoltre, aspetto tutt'altro che secondario, vorrei solo far presente che il mancato pagamento del pedaggio, oltre a procurare un danno alla Concessionaria, si configura anche come un danno erariale rilevante: ricordiamo, infatti, che ben oltre la metà del pedaggio in via diretta o indiretta viene riversato nelle casse dello Stato.

Ripeto: il pedaggio garantisce qualità e sicurezza e i dati sulla sicurezza lungo la rete autostradale a pedaggio dimostrano inequivocabilmente che essa è un modello di efficienza.

Ne consegue la necessità attraverso il CDS della sua difesa e di repressione, anche attraverso il riconoscimento di determinate tecnologie e misure e l'introduzione di nuove sanzioni accessorie, delle relative frodi.

Su questo punto, però, vorrei approfittare anche del contesto europeo di questo evento e della presenza di qualificati rappresentanti delle istituzioni comunitarie, oltre che, naturalmente, di quelli nazionali.

La difesa del pedaggio, o se vogliamo estendere il concetto, la difesa dalle frodi, passa sicuramente attraverso un'azione congiunta e coordinata dei soggetti competenti a livello italiano (e abbiamo già avuto modo di apprezzare l'efficacia di certe azioni compiute in Liguria che hanno visto la piena sinergia di Polizia Stradale e Procura della Repubblica e che dovrebbero essere replicate come *best practices* in tutta Italia), ma, ancor di più, riteniamo che debba trovare adeguato spazio nelle scelte strategiche europee, magari con espliciti riferimenti all'interno di una prossima Direttiva sull'enforcement.

Più in generale il Ministero dell'Interno e il Governo Italiano, con l'opportuno supporto del mondo autostradale, dovrebbero agire presso la Commissione europea e nei confronti degli altri Stati membri (anche promuovendo accordi bilaterali) per la tutela del pedaggio, perché il fenomeno non riguarda solo noi e perché è forte l'incidenza di questo tipo di frode da parte dell'utenza straniera in transito nel nostro Paese.

Dobbiamo quindi creare lo strumento, valido su tutto il territorio europeo, per "scoraggiare" e sanzionare questo fenomeno: riferendoci ai soli mezzi pesanti, si tratta anche di difendere la regolarità del mercato e le giuste condizioni di concorrenza tra vettori nazionali e stranieri.

4. Il ruolo dell'Europa

Partendo da quest'ultimo tema del pedaggio e della sua difesa a livello transnazionale, desidero fare un accenno anche al ruolo che l'Europa svolge in materia di sicurezza stradale.

Aspetto che, da sempre, ha rappresentato una priorità per le istituzioni comunitarie e su cui si sono sviluppate e improntate diverse scelte politiche e vari atti normativi.

E' infatti opportuno ricordare come l'Unione europea, con l'obiettivo di definire principi comuni e di favorire uno sviluppo coerente e uniforme tra tutti gli Stati Membri, **abbia legiferato su materie che hanno avuto - e avranno sempre più - un notevole impatto sul sistema infrastrutturale, e su quello autostradale in particolare**, in termini di progettazione, costruzione, adeguamento ed esercizio delle opere. Solo per citarne qualcuna: la direttiva 2002/49/CE sul rumore ambientale, la 2004/54/CE sui requisiti minimi di sicurezza nelle gallerie stradali, la 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, la direttiva 2010/40/UE sulla diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS), ecc.

Ciò ha indubbiamente portato ad un **inconfutabile incremento degli oneri e delle risorse impiegate** a carico degli operatori (non ultime quelle finanziarie), con il

rischio concreto – e ne ho fatto un breve cenno in precedenza – di creare **infrastrutture di serie A (già intrinsecamente più sicure) e di serie B**, nonché di approfondire il gap di qualità e di sicurezza tra queste.

A parte la definizione dei nuovi, importanti obiettivi in tema di incidentalità e mortalità fissati per il 2020 – che vedranno un impegno ancora più risoluto da parte degli operatori italiani -, nel prossimo futuro abbiamo la revisione e l'aggiornamento di direttive di rilevante interesse come quelle sulle gallerie stradali e sulla sicurezza delle infrastrutture.

Abbiamo quindi l'occasione per essere concreti e realmente efficaci: è ben noto il contesto economico nel quale ci muoviamo, la scarsità di risorse, soprattutto pubbliche, i vincoli da rispettare.

Sono aspetti da tenere in debito conto nel momento delle valutazioni politiche (più che di quelle strettamente tecniche) e delle analisi costi-benefici che accompagnano gli atti comunitari, affinché questi ultimi siano effettivamente sostenibili.

Prendiamo ad esempio la direttiva sulle gallerie stradali: l'Italia sta facendo la sua parte, ma sappiamo tutti che siamo il Paese che da solo copre più del 50% di tutte le gallerie sopra i 500 m della rete TERN. Abbiamo una regione come la Liguria (di cui conosciamo anche le oggettive criticità territoriali) che, con circa 160 fornici, ha il 14% del totale europeo. Pensiamo ancora, anche alla luce delle considerazioni fatte precedentemente, che l'applicazione puntuale – e direi, acritica, tecnicamente “burocratica” – della Direttiva entro il 2019 sia ancora sostenibile? Non rischiamo, in assenza tra l'altro di forme di “supporto” e di cofinanziamento, di dirottare risorse da altri obiettivi forse maggiormente impattanti?