

Unione Province d'Italia



UPI

*Audizione Atto Governo 323*

*Piano nazionale sicurezza stradale 2030*

COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI SENATO

*Roma 24 novembre 2021*

## Premessa

L'Unione delle Province d'Italia esprime un giudizio complessivamente positivo sull'impianto generale che il Governo ha inteso rappresentare nel Piano Nazionale Sicurezza stradale 2030 (PNSS), quale impegno del Legislatore nazionale a conseguire importanti obiettivi di riduzione dell'incidentalità, ovvero di incremento della sicurezza sulla rete stradale nazionale e locale, attraverso strategie multi livello.

Questo Piano, che segue quelli già predisposti nel 2010 e nel 2020, prende le mosse da numeri e statistiche di contesto, rielaborando i risultati degli anni precedenti, e finalizza il proprio target attraverso la definizione di impegni su diversi pilastri, che vanno dalla gestione delle informazioni e dei dati della sicurezza stradale, alla riqualificazione delle infrastrutture, alla tutela delle categorie più deboli, fino alla gestione post emergenza.

L'anno 2030, dunque, viene rappresentato come tappa intermedia verso il più ambizioso obiettivo 2050 (azzeramento delle vittime della strada, c.d. Vision Zero) e l'approccio utilizzato è quello del Safe System, inteso come riduzione delle situazioni di rischio sotto ogni profilo possibile.

L'Italia si pone come obiettivo generale il dimezzamento di numero di vittime della strada entro il 2030, rispetto al 2020: si parte dall'ultimo dato disponibile di 3019 vittime per avere come obiettivo 1.515 vittime nel 2030.

C'è da sottolineare come il dimezzamento dei morti a livello europeo è stato un obiettivo non conseguito né nel 2010 né nel 2020, sebbene si sia registrato un sensibile e generalizzato calo, rispetto al quale l'Italia si posiziona nella media percentuale di riduzione attorno al 55% (nel ventennio 2001-2019). Ciò consente di affermare che la direzione intrapresa sia quella giusta, ma occorre imprimere una forte accelerazione su alcune specifiche politiche di sicurezza.

Gli obiettivi nazionali, all'interno della più ampia cornice internazionale che si pone come obiettivo 2050 (zero morti), sono dunque oggettivamente ambiziosi, e muovono dalla constatazione che negli ultimi anni, sebbene i dati e la statistica offrano un quadro di chiaro miglioramento del numero di incidenti e relativi feriti sulle strade italiane, occorre uno sforzo maggiore, corale, che parta non solo dal miglioramento della qualità della rete stradale, ma anche dalle politiche di riqualificazione dei veicoli, dalla cura e attenzione alla c.d. utenza debole, nonché dalle politiche di inasprimento verso le condotte pericolose dei guidatori, agendo dunque anche sul fattore "culturale".

In Italia, ad esempio, il dato dei feriti con lesioni risulta ancora troppo elevato, con valori differenziati per categorie di utenza (motocicli e pedoni in primo luogo) e tipologia di strada: sebbene la maggior parte dei feriti si rilevi sulle strade urbane, il numero di incidenti si distribuisce in modo equilibrato tra strade urbane ed extraurbane, mentre molto meno elevata è l'incidenza di morti e feriti sulle autostrade.

Sulla scorta dei due precedenti Piani (2010 e 2020), i quali hanno scontato le conseguenze di un non adeguato livello di finanziamento - o cofinanziamento degli interventi, nonché di una troppo complessa gestione documentale in sede di rendiconto, questo Piano sembra

orientato ad una maggiore consapevolezza della necessità di favorire in maggior misura gli enti locali. Condividiamo dunque questo orientamento, che si basa sulla maggiore responsabilizzazione degli enti locali, indiscutibili attori primari in termini di gestione delle infrastrutture stradali, ma che possono fornire un importantissimo contributo anche sul versante delle politiche “culturali” della sicurezza nei confronti dei giovani utenti della strada, in particolar modo i giovani della scuola secondaria superiore.

### Il ruolo delle province

In tale quadro generale il ruolo delle Province è fondamentale, essendo, tra gli altri, le province titolari di oltre 100 mila km di rete viaria, una rete di primaria importanza per la connettività dei territori nell'intera penisola.

Va riconosciuto che, dopo quasi un decennio di tagli di risorse estremamente pesanti e gravosi, che hanno indebolito e fiaccato la capacità amministrativa delle Province, nonché la possibilità di garantire una viabilità di interconnessione dei territori del Paese sicura ed efficiente, dal 2018 in poi abbiamo assistito ad una inversione di tendenza, attraverso cospicui finanziamenti per interventi di manutenzione straordinaria delle strade e delle relative opere d'arte, consentendo l'avvio di un graduale recupero di gap manutentivo che si era reso ormai evidente all'intero sistema.

Dal 2018 al 2021 a Province e Città Metropolitane, attraverso specifici stanziamenti del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità sostenibile, sono stati resi disponibili 1250 milioni di euro circa per la rete viaria e 500 milioni per ponti e viadotti, e tale programmazione si implementa negli anni successivi con una copertura temporale che prefigura interventi di manutenzione straordinaria fino al 2030 ed oltre.

Ed ulteriori risorse sono previste nella legge di bilancio 2022.

Le Province hanno saputo rispondere con impegno e velocità, nonostante il periodo di emergenza pandemica, programmando gli interventi anche in connessione con il prossimo censimento e classificazione del rischio per i ponti, secondo le linee guida che a breve saranno rese disponibili - e cogenti - anche per gli enti locali. Peraltro, Province e Comuni saranno chiamati anche ad applicare la nuova direttiva 2019/1936 sulla gestione delle infrastrutture stradali, che ha ricevuto recentemente il via libera in Conferenza Unificata.

Va però rimarcato, ancora una volta, come questo forte dispiegamento di risorse per la manutenzione straordinaria - e dunque di risorse di parte capitale -, rischia di non trasformarsi in una vera patrimonializzazione per gli enti (e per la collettività) perché senza manutenzione ordinaria si perderà il vantaggio conseguito da questi interventi straordinari di riqualificazione, se non si investe su una politica di manutenzione ordinaria, e dunque periodica e programmabile nel tempo, che garantisca solidità a questa mole di investimenti.

Le Province infatti sollecitano da tempo, ormai, un sostegno economico di parte corrente, solido e strutturale, che consenta loro di acquisire competenze idonee alla manutenzione del proprio patrimonio viario, affinché tutti gli interventi di natura straordinaria fatti nel passato e programmati per il futuro, siano qualificanti per la struttura e durino nel tempo.

## Osservazioni e richieste

Per tali motivi si condivide in pieno l'idea di massimizzare l'efficacia degli investimenti, senza disperderli, focalizzandoli; ma ciò si deve fare anche accompagnandoli con risorse certe e strutturali per le Province per far sì la rete viaria provinciale non torni ai livelli di degrado e scarsa manutenzione che abbiamo avuto nell'ultimo decennio a causa dei forti tagli alle risorse di parte corrente e al dimezzamento del personale in organico.

In secondo luogo, si ritiene necessario valutare la necessità di uno specifico focus anche sugli aspetti del controllo e della gestione delle informazioni, intese quali elementi fondativi della diagnosi di questa tipologia di fenomeni.

Da tempo, infatti, l'UPI sottolinea come sia necessario rafforzare e - in tal caso - strutturare ex novo -, anche la polizia provinciale con compiti di controllo stradale, affinché la circolazione dei veicoli e la regolazione del traffico nelle strade extraurbane, che sono poi quelle che fanno registrare un sempre elevato numero di incidenti, possa avvenire con continuità ed efficacia, attraverso un apparato che conosca il territorio e sappia reagire con tempestività ad eventuali situazioni di criticità ovvero sappia gestire flussi veicolari anomali derivanti da fattori esogeni, che possano presentarsi.

Accanto a questo, occorre che tale personale sia qualificato e supportato da un adeguato sistema informativo; l'approccio Safe System, infatti, affinché sia in grado di funzionare secondo l'approccio "olistico" che intende perseguire, necessita di dati qualificati e omogenei, che siano in grado di restituire un quadro reale dei dati di incidentalità, al fine di correggere tempestivamente le strategie di implementazione della sicurezza, laddove questo si rendesse necessario.

Occorre dotare gli enti di strumenti di rilevamento del traffico in maniera capillare, in modo da verificare "in tempo reale" le modifiche della qualità e delle peculiarità del traffico di persone e merci: si condivide pienamente infatti, tra le linee strategiche generali, quella relativa alla gestione della sicurezza stradale che fa espresso riferimento alla raccolta dei dati della incidentalità a 360 gradi; dunque non solo localizzazione e la dinamica, con annessa qualificazione del numero e della gravità dei feriti, ma anche circolarità delle informazioni recate dai pronto soccorso e dalle compagnie assicurative, al fine di valorizzare indicatori di rischio e qualificare con esattezza i costi sociali della incidentalità.

Ciò deve necessariamente presupporre non solo un rafforzamento della rete dei centri di monitoraggio regionali, che non potranno che lavorare secondo una modellizzazione nazionale, ma anche un rafforzamento e qualificazione degli operatori che su strada sono chiamati a gestire e rilevare le situazioni di emergenza-

Gli operatori potranno altresì rappresentare un tassello importante anche per quanto riguarda l'approccio "culturale" del *Safe System*, ovvero maggiori controlli e di conseguenza riqualificazione dei comportamenti a rischio degli utenti della strada.

Da ultimo, avendo le Province una diretta competenza sugli istituti secondari di secondo grado, possono rappresentar un *link* utile con la popolazione studentesca che si avvicina

per la prima volta con le regole della circolazione stradale, per favorire campagne di educazione e sensibilizzazioni sui temi della sicurezza.

In definitiva l'UPI ritiene che nella quantificazione dei costi, che nel Piano viene fatta discendere dagli investimenti finora fatti e i relativi risultati, in termini di riduzione delle vittime, occorrerà prendere in considerazione la necessità che vi sia uno sforzo non solo in termini di investimenti infrastrutturali, ma anche e soprattutto di risorse per il rafforzamento della qualità degli operatori del settore e un investimento sulla raccolta ed elaborazione dei dati, che dovranno, come correttamente indicato, essere messi a disposizione di tutti i livelli di governo affinché ognuno possa contribuire, nel proprio territorio, a favorire la crescita culturale

Le Province dunque si candidano ad essere attori importanti nello svolgimento delle azioni del Piano Nazionale di Sicurezza Stradale, se il Legislatore offre loro idonee supporti, sotto i diversi versanti (pilastri) indicati nel documento.