

Accantonamento da parte della Società Autostrada del Brennero SpA dei proventi da esercizio in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie, ai sensi della legge finanziaria per il 1997, N° 449, all'art. 55 comma 13. La quota di tale fondo da destinare al finanziamento della Galleria di Base del Brennero è una parte del totale degli accantonamenti previsti fino al 2014, data di scadenza della concessione autostradale. Entro tale anno il fondo avrà raggiunto un ammontare di 550 milioni di Euro. L'effettiva entità della quota a favore della Galleria di base del Brennero dovrà essere concordata d'intesa con la Società Autostrada del Brennero. Prudenzialmente, si valuta che tale quota potrà essere pari a circa **400 M€**.

Ricorso al partenariato pubblico-privato (PPP) per la realizzazione, il finanziamento e la manutenzione dell'attrezzaggio tecnologico e ferroviario. Tale ipotesi è stata oggetto di uno studio di fattibilità, che ne ha confermato l'applicabilità. Il contratto potrà essere appaltato a partire dal 2013 e i relativi lavori potranno essere avviati a partire dal 2017. L'importo del contratto è stato valutato, per la parte italiana (50% del totale), in circa 648 M€. Prudenzialmente, ai fini di questa valutazione si considera un introito di 400M€.

Proventi da un eventuale tassazione cross-modal sul traffico della Autostrada A22 nei limiti previsti dalla Direttiva 2006/38/CE "Eurovignette". Da stime realizzate internamente da BBT, l'applicazione di tale tassazione sulla tratta autostradale Ala-Brennero (15% sulla tratta Ala-Bolzano Sud e 25% sulla tratta Bolzano Sud-Brennero) tra il 2014 e il 2022 porta ad un contributo di circa **233,6 M€**.

Impegno da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a versare per gli anni 2010 e 2011 contributi rispettivamente di 70 M€ e 110 M€ per il progetto della Galleria di Base del Brennero.

Al netto delle fonti di sostegno alternative elencate, il fabbisogno complessivo che rimane da garantire per la parte italiana ammonta quindi a circa 1.329,7 M€. da distribuire, a partire dal 2012, secondo un piano di esborsi già disponibile.

8. Una piena interazione tra il nuovo assetto degli ambiti produttivi e la offerta trasportistica su ferro e su strada

Uno dei più grandi errori che spesso commette la Pianificazione di medio e lungo periodo è quello di non tener conto della obsolescenza delle stesse intuizioni programmatiche e, soprattutto, della dinamicità che, specialmente negli ultimi venti anni, ha caratterizzato la distribuzione nel territorio delle attività produttive.

Fino alla fine degli anni '80 le grandi aree industriali del Paese e della Unione Europea sembravano inamovibili; nessuno avrebbe immaginato un azzeramento della area industriale di Bagnoli o un ridimensionamento dell'area industriale di Taranto. Ma nessuno avrebbe immaginato la esplosione di micro aree diffuse come quelle del salernitano, dell'area barese, di quella catanese nel Mezzogiorno e quelle dell'area maceratese, dell'intorno di Treviso nell'area centro settentrionale del Paese. Tutte aree che avevano avuto senza dubbio una consistenza produttiva ma mai si pensava che tali aree potessero diventare il cuore produttivo e propulsivo del Paese.

Questo fenomeno si è verificato in tutto l'assetto comunitario e sono in realtà cambiate molte aree storiche della produzione.

Questo approfondimento, questa naturale constatazione è stato il comune denominatore che ha caratterizzato i lavori che nel 2004 hanno portato alla definizione delle reti TEN – T. Nel 2004 si è preferito disegnare una rete di Corridoi capaci di garantire, in modo strutturale ed organico, non una Regione, non un area Paese ma l'intero assetto comunitario.

Ebbene in tale approccio innovativo e rivoluzionario compaiono due Corridoi nuovi: il Corridoio 24 (Rotterdam – Genova) ed il Corridoio 8 (Bari – Durazzo – Varna).

Nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno compare l'asse ferroviario Napoli – Bari inteso come naturale prolungamento del Corridoio 8 e quindi come interessante asse plurimodale capace di rispondere alle esigenze di insediamenti produttivi oggi ancora non consolidati.

Ma altrettanto può dirsi sia per il Corridoio 5 che per il Corridoio 1 in cui sta emergendo sempre più l'obbligatorietà a realizzare contestualmente non segmenti del Corridoio ma l'intero asse plurimodale e ciò proprio perché attraverso il Corridoio si aggregano interessi produttivi ubicati anche a in aree lontane. Per questo motivo già lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture si propose la costituzione di Società di Corridoio. Società, veniva detto nell'Allegato Infrastrutture dello scorso

anno, che si configurano come soggetti catalizzatori delle attività e delle rendite che si generano nell'intorno del corridoio o in alcuni nodi particolari dello stesso.

Nel caso, ad esempio, della "Quadrilatero Umbria Marche" l'apposito Progetto di Area Vasta (PAV), consente un recupero minimo di risorse necessarie per la realizzazione dell'asse stradale pari a circa il 15% dell'investimento. Nel caso invece dei Corridoi definiti dal Gruppo Van Miert ed approvati dalla Unione Europea il 21 aprile 2004, è possibile, sin da ora, soprattutto grazie ai Coordinatori di Corridoio, cui tra l'altro compete anche il compito di identificare e di supportare le modalità per la ricerca sui mercati delle risorse necessarie per realizzare gli assi infrastrutturali, definire una chiara elencazione delle possibili "aree di convenienza".

Una esperienza interessante è stata già definita dal Coordinatore del Corridoio 1 attraverso la Brenner Corridor Platform, che ha come obiettivo quello di aggregare tutti coloro che sono interessati alla realizzazione di un segmento importante del Corridoio 1.

**9. La importanza della logistica e l'avvio immediato di
Partenariato Pubblico Privato per garantire la realizzazione di
piastre logistiche portuali ed interportuali.**

L'offerta trasportistica legata alla domanda merci vive oggi un momento molto delicato che per alcuni versi può essere definito paradossale: **l'utente nelle sue più articolate manifestazioni** (imprenditore, gestore di sistemi complessi, ecc.), **definisce ormai da solo gli itinerari e le modalità di trasporto più rispondenti alle proprie esigenze.**

Ci troviamo cioè in presenza di una miriade di micro pianificazioni.

Questa forma di organizzazione autonoma potrebbe, addirittura, essere congeniale ad un sistema liberista; in realtà però questo spontaneismo programmatico non è legato a processi di ottimizzazione della offerta di trasporto, ma è solo legato ad una spasmodica ricerca, da parte della domanda, di una ipotetica offerta di trasporto.

Questa assurda forma di organizzazione spontanea è la vera patologia del sistema e soprattutto rappresenta l'elemento più rischioso per ciò che definiamo sviluppo compatibile.

Ancora più delicata e complessa è la distribuzione delle merci in ambito urbano; in proposito è utile ricordare che sulle quattro aree urbane di Milano, Bologna, Roma e Napoli si concentra oltre il 50% di quel 70% di consumi che si sviluppa in sole dodici aree urbane del Paese.

Tutto questo testimonia che affrontando la organizzazione logistica di queste quattro città potremmo già raggiungere risultati apprezzabili.

Ottimizzare l'organizzazione logistica in queste quattro aree metropolitane renderebbe possibile:

- l'abbattimento del costo di un prodotto in modo rilevante;
- la esaltazione della competitività di un prodotto e quindi della sua capacità di aggredire i mercati;
- l'abbattimento sostanziale dell'impatto ambientale;
- il ridimensionamento dei costi energetici;
- il rafforzamento della qualità;

la stabilità del sistema occupazionale (meno addetti ma stabili).

Se passiamo dai nodi alle reti scopriamo che esistono nel nostro Paese reti:

- che trasportano energia: elettrodotti e cavi in olio;
- che trasportano gas;
- che trasportano petrolio;
- che trasportano comunicazione via cavo e via etere;
- che trasportano persone e merci su ferro e su gomma.

In tutti questi casi la rete dovrebbe essere messa a disposizione e, direttamente o indirettamente, il proprietario della rete dovrebbe esigere un “canone” da parte del soggetto gestore.

Il soggetto gestore dovrebbe ottenere dei vantaggi dagli utilizzatori della rete tali da remunerare i costi di gestione e produrre al tempo stesso un margine.

Questo approccio ci fa capire cosa è la logistica.

La rete che trasporta energia fa pagare tutti i fruitori secondo logiche articolate.

La rete che trasporta le persone e le merci su strada fa pagare solo un limitato numero di segmenti: 6.000 Km su circa 120.000 Km di rete principale e fa pagare in modo differenziato le merci ed i passeggeri secondo logiche non coerenti a parametri di danno reale arrecato alle infrastrutture.

La rete che trasporta le persone e le merci su ferrovia fa pagare il transito solo in base alle prestazioni ma senza una distinzione sui tracciati.

Le **liberalizzazioni**, o meglio, ogni forma di liberismo e di mercato, impongono, in modo inequivocabile la esistenza di:

- Una rete efficiente.
- Una rete adeguatamente integrata ed interagente con il territorio.
- Una rete priva di soluzioni di continuità, priva cioè di segmenti non omogenei.
- Una rete che sia disponibile in tempi certi e, soprattutto, sia disponibile, in un determinato arco temporale, nella sua più ampia configurazione.
- Una rete capace di offrire, in modo paritetico, condizioni di reale competitività tra i distinti fruitori della rete stessa.
- Una rete garante, in termini di fluidificazione reale delle merci, dei processi di interscambio modale.
- Una rete capace di abbattere i danni causati dall’ “ultimo miglio”.

Se non c'è la rete, o meglio se c'è una falsa rete, vuol dire che il liberismo o le azioni mirate a liberalizzare i sistemi sono inesistenti.

Ora ritardare, in qualsiasi modo la realizzazione di una rete adducendo motivazioni tipo:

- un determinato segmento della rete sia su ferro che su gomma non è prioritario perché non c'è adeguata domanda di trasporto;
- non sono disponibili le risorse;
- non sono condivisi dal territorio i tracciati.

Vuol dire non aver capito cosa è una rete, cosa è il tempo, cosa è la evoluzione della domanda, cosa è la crescita economica, cosa è la obsolescenza delle idee.

Significa essere contrari alla crescita e quindi legati agli scenari dirigistici del non liberismo.

Reti e nodi diventano quindi il tessuto connettivo che rende economico o diseconomico non una offerta trasportistica ma la intera dimensione economica di un Paese.

Per questo motivo sarà opportuno prevedere la costituzione di un Fondo Rotativo di almeno **2 miliardi di €** mirato alla integrazione funzionale delle reti con impianti portuali ed interportuali strategici, impianti già definiti lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture all'interno delle sette Piastre Logistiche del Paese.

10. Un nuovo rapporto con il Mezzogiorno

Lo scorso anno nell'Allegato Infrastrutture al DPEF si ritenne opportuno non solo identificare delle opere, degli interventi, delle risorse per il Mezzogiorno, ma si ritenne corretto non pensare solo in modo statistico alla percentuale da destinare al Mezzogiorno.

Infatti tutte le logiche adottate finora hanno praticamente mantenuto, nel vasto territorio meridionale, gli stessi indicatori economici posseduti da questa area agli inizi degli anni cinquanta e cioè sono praticamente rimasti più o meno uguali:

- il costo del denaro;
- il tasso di disoccupazione;
- la percentuale di territorio infrastrutturato.

Lo scorso anno si scelse come riferimento, come indicatore strategico: **il completamento di una serie di intereventi da anni progettati, da anni programmati, da anni parzialmente cantierati e ancora non portati a termine in modo organico e compiuto.**

Ebbene, mentre si sta lavorando per raggiungere un simile risultato, quest'anno nell'Allegato Infrastrutture si ritiene essenziale assumere un altro impegno. Un impegno che raggruppa cinque distinte finalità progettuali:

- **avviare concretamente, aprendo i cantieri, due interventi chiave per lo sviluppo del Mezzogiorno: il Ponte sullo Stretto di Messina e l'asse ferroviario Napoli – Bari;**
- **avviare i lavori di adeguamento della tratta ferroviaria Battipaglia – Reggio Calabria;**
- **avviare il progetto per il collegamento ferroviario veloce Palermo – Catania;**
- **avviare a realizzazione gli HUB portuali ed interportuali siciliani e pugliesi di Augusta, Taranto e Brindisi;**
- **completare sia l'asse stradale 131 (Carlo Felice) e le sue diramazioni in modo da rendere davvero adeguata alla domanda di trasporto l'attuale offerta infrastrutturale sarda.**

Questa operazione che si intende attivare concretamente e contestualmente ha un costo globale di circa **16 miliardi di euro**; allo stato di tale volano di risorse sono disponibili solo **2,4 miliardi di euro**.

Ebbene si vuole offrire questo quadro di interventi come quadro integrato di azioni e si vuole conoscere se ci sono le condizioni per

costruire un Partenariato Pubblico Privato. Un Partenariato che possa coinvolgere lo Stato, le Regioni con i FAS regionali, i Privati.

È la prima volta che si tenta di attivare in Europa un Partenariato Pubblico Privato non per un'opera ma per un insieme di opere e si è disposti ad offrire anche ai possibili partner privati concessioni nella gestione di reti autostradali, di ambiti portuali ed interportuali.

Non è una sperimentazione mirata solo a testimoniare l'attenzione per il Mezzogiorno ma è la coscienza della esigenza di risolvere una improcrastinabile emergenza.

Dopo questa recessione il Mezzogiorno rischia ancora più delle altre Regioni del Paese di rimanere penalizzato ulteriormente ed il PIL del Paese, nella sua crescita, rischia di rimanere sempre penalizzato da una simile differenza sostanziale e, cosa ancor più grave, assisteremo a forme di trasferimento di attività produttive dal Mezzogiorno in altre aree interne ed esterne al Paese.

In assenza di una operazione incisiva e capace di diventare reale in un arco temporale certo si rischia di rendere irreversibile lo stato di arretratezza del Sud.

11. Le emergenze e le azioni da effettuare prioritariamente nelle Regioni

Fermo restando quanto già ribadito dalle singole Regioni nelle varie Intese Generali Quadro e quanto già previsto nel quadro degli interventi approvato dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009, si riportano di seguito delle emergenze già avanzate in occasione di incontri di lavoro o formali con le singole Regioni.

In occasione dell'esame del presente Allegato Infrastrutture alla Conferenza Stato Regioni tali emergenze potranno essere implementate ulteriormente.

PIEMONTE	La definizione del tracciato della Torino – Lione e la realizzazione del sistema intermodale ad esso connesso La realizzazione del sistema metropolitano torinese
VALLE D'AOSTA	Linea ferroviaria Aosta - Martigny
TRENTO	Il chiarimento sull'utilizzo dei fondi messi a disposizione dall'Autobrennero per la realizzazione del Tunnel ferroviario del Brennero
BOLZANO	Il chiarimento sull'utilizzo dei fondi messi a disposizione dall'Autobrennero per la realizzazione del Tunnel ferroviario del Brennero
LIGURIA	La soluzione autostradale del nodo di Genova
LOMBARDIA	Il rispetto dei tempi autorizzativi della Pedemontana Lombarda
FRIULI VENEZIA GIULIA	Il rispetto dei tempi nella realizzazione della terza corsia nel tratto Venezia – Trieste e dell'asse ferroviario sempre nella stessa tratta.
VENETO	L'avvio delle procedure per la realizzazione dell'asse autostradale Mestre – Civitavecchia (tratta veneta "Nuova Romea")
EMILIA ROMAGNA	Nodo di Casalecchio di Reno Nodo di Rastignano Nodo autostradale di Bologna L'avvio delle procedure per la realizzazione dell'asse autostradale Mestre – Civitavecchia (tratta E 45)
TOSCANA	Il nodo ferroviario di Firenze L'attraversamento della città di Lucca Il completamento dei lavori della Fano – Grosseto
MARCHE	La definizione progettuale e l'avvio dei lavori della Fano – Grosseto L'avvio concreto delle opere di Collegamento del porto di Ancona alla grande viabilità

UMBRIA	Nodo di Perugia e Tre Valli
ABRUZZO	La forte penalizzazione nei collegamenti ferroviari tra la Regione e Roma Il ruolo del porto di Ortona
LAZIO	Il completamento della rete metropolitana della città di Roma L'avvio del processo realizzativo del nuovo aeroporto di Viterbo
CAMPANIA	Definizione progetto ferroviario Napoli – Bari ed avvio realizzazione di prime tratte funzionali Definizione progettuale aeroporto di Grazzanise
MOLISE	Piastra logistica di Termoli Avvio procedure attuazione project financing Asse autostradale Termoli – San Vittore
PUGLIA	Soluzione del sistema integrato del nodo di Bari
BASILICATA	Completamento funzionale della Strada Statale 106 Collegamento funzionale su ferro tra Matera e Bari
CALABRIA	Adeguamento dell'asse ferroviario Battipaglia – Reggio Calabria Adeguamento dell'asse ferroviario Taranto – Sibari – Reggio Calabria
SICILIA	Velocizzazione del collegamento ferroviario Palermo – Catania Avvio delle opere del nodo metropolitano di Palermo Avvio delle opere del nodo metropolitano di Catania
SARDEGNA	Sistema metropolitano di Cagliari Completamento dell'asse stradale Olbia – Sassari

12. Il nuovo ruolo del Mediterraneo

Il Master Plan Euromediterraneo - un elaborato che sarà frutto dei lavori che, su proposta del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti la Unione Europea ha già avviato nel contesto della rivisitazione delle reti TEN – T - consentirà di rivedere finalmente, in modo organico e rivoluzionario, l'assetto della nostra offerta portuale e retroportuale.

In realtà vivremo la stessa esperienza già vissuta con la redazione del Master Plan delle Infrastrutture e dei Trasporti. I corridoi delle nuove reti TEN hanno consentito un approccio organico al tema dei valichi, al tema delle “autostrade del mare”, così il nuovo Master Plan dovrà azzerare l'assurda logica che finora ha fatto sì che una rendita di posizione, posseduta dal nostro Paese all'interno del bacino del Mediterraneo, rimanesse solo una sommatoria anonima di scali, una sommatoria anonima di offerte infrastrutturali fisiche non interconnesse con il territorio, con il retroporto, con le reti.

Una serie di fattori legati alla crescita della movimentazione all'interno del Mediterraneo ed alla rivisitazione di determinate filiere logistiche e merceologiche consente oggi di identificare tre tipologie di portualità:

- Quella puramente finalizzata al **transhipment**.
- Quella capace solo di fare da **cabina di regia**.
- Quella in grado di rafforzare il rapporto porto – retroporto a tal punto da generare **rete**, da generare **sistema**.

In realtà assisteremo, in assenza di azioni organiche, ad una naturale evoluzione strutturale, cioè:

- **Malta e Cipro** diventeranno sempre più **cabina di regia** della portualità mediterranea.
- **Porto Said o Alessandria d'Egitto, Algeciras e Gioia Tauro** confermeranno il loro ruolo di grandi **porti per il transhipment**.
- **Fos e Trieste o Genova** diventeranno porti integrati con la **rete**.

Appare quindi evidente che non è più possibile sottovalutare, all'interno del nostro Paese, **HUB vincenti perché portatori di singolarità imbattibili**.

Non possiamo, sottovalutare le singolarità possedute dal sistema della offerta portuale dell'area ionico – adriatica, dell'area cioè caratterizzata dagli HUB di Taranto, di Brindisi, di Ravenna, di Venezia e di Trieste.

Nessuno può dubitare di una serie di singolarità, possedute dagli HUB dell'area settentrionale dell'Adriatico, quali quelli di Trieste e di Venezia:

- Sono gli unici HUB del Mediterraneo interconnessi con il Corridoio 5. Sul Corridoio 5 si movimenta il 36% dell'intero sistema comunitario.
- **Tra tali HUB Trieste è l'unico porto franco del Mediterraneo e lo è da 300 anni.**
- Gli HUB del Nord adriatico sono la porta dell'area orientale dell'Europa nel Mediterraneo (oltre 6 milioni di TEU nel prossimo triennio) e offrono una riduzione di circa 8 giorni per l'accesso al sistema Europa rispetto all'itinerario che utilizza gli HUB del Nord Europa.

Come nessuno può mettere in dubbio il ruolo strategico del porto di Genova, già denunciato in precedenza, sia come terminale del Corridoio 24, sia come HUB del sistema nord occidentale del Paese. Anche in questo caso l'aggancio con la parte settentrionale occidentale del Mediterraneo vede in realtà privilegiato l'arco ligure.

Ebbene, garantire una infrastrutturazione organica del nostro sistema portuale e del nostro sistema retroportuale comporta costi rilevanti.

Non potendo contare che parzialmente su risorse pubbliche occorrerà pensare a forme di **Partenariato Pubblico Privato**.

Ma occorre anche garantire regole adeguate per la "portualità di corridoio" (e cioè di Genova e Trieste): regole che devono essere molto più influenzate dalla disciplina comune ed europea delle infrastrutture che dalla legislazione portuale.

Non vi è dubbio infatti che i porti corridoio sono costituiti da "Piattaforme logistiche" parti integranti dei Progetti prioritari europei includendo anche i terminali retroportuali (ove necessari) e il tracciato di corridoio (e cioè il Terzo Valico dei Giovi nel Nord Ovest e la tratta Ronchi - Trieste nel Nord Est).

Relativamente a queste infrastrutture di segno europeo pare indispensabile un ruolo più forte dello Stato seppure in un clima di collaborazione leale con le Regioni interessate.

È utile ricordare che già da tempo si sono attivate in Italia iniziative mirate alla definizione di forme organiche di **Partenariato Pubblico Privato**.

Tali forme di partenariato, da attivare sia nel Nord Tirreno che nel Nord Adriatico, dovrebbero affrontare e definire le seguenti aree tematiche:

- le filiere merceologiche
- gli impianti logistici già disponibili, in corso di realizzazione o da realizzare;
- le reti infrastrutturali già disponibili, in corso di realizzazione o da realizzare
- gli impegni finanziari;
- le forme di governance.

E tenuto conto sia della singolarità degli ambiti portuali prima descritti, sia della necessità di rispondere in tempi certi alla evoluzione della domanda di trasporto che caratterizzerà, nel breve periodo, l'intero sistema Mediterraneo, sarà necessario produrre norme di accelerazione mirate a tali realtà in modo da rispondere con azioni libere da vincoli burocratici e capaci di coinvolgere capitali privati.

13. Un nuovo approccio tra mobilità e sicurezza

Siamo obbligati a convivere con un preoccupante paradosso: **la crescita economica è strettamente legata alla crescita della mobilità delle persone e delle merci e la crescita della mobilità impone un adeguamento sempre più crescente dei livelli di sicurezza.**

Il mancato rispetto dei livelli di sicurezza produce danni enormi alla economia e rischia di incrinare le condizioni di crescita della mobilità.

Questo paradosso che in fondo rappresenta la equazione chiave della nuova generazione socio economica non ammette approcci generici, non ammette approcci mediocri.

Il trasporto aereo, il trasporto marittimo, il trasporto stradale, il trasporto ferroviario, il trasporto urbano, in realtà tutte le offerte modali di trasporto sono tutte legate e supportate da un comune denominatore: **la elevata e sofisticata qualità della sicurezza.**

La offerta modale, quella stradale, è quella in cui è più difficile costruire condizioni adeguate di sicurezza perché le variabili in gioco sono enormi; sono infatti presenti: **la qualità della strada, la qualità del veicolo, i fattori climatici, la molteplicità dei comportamenti di chi guida.**

- In Italia, nel 2007, gli incidenti stradali hanno determinato 5.131 morti e 325.850 feriti, con un costo per lo Stato, le imprese e le famiglie di 31.137 milioni di Euro pari al 2,4% del PIL (quota sensibilmente più elevata della media europea);
- i morti per incidenti stradali risultano circa 10 volte più numerosi dei morti per atti delittuosi;
- infine, i morti per incidenti avvenuti in tutte le altre modalità di spostamento (nave, treno, aereo) sono meno di 1/100 dei morti per incidenti stradali.

Entrando nel merito del confronto internazionale è utile precisare che Il confronto tra il livello di mortalità italiano e quello degli altri Paesi della Unione Europea a 15 Stati (l'Unione europea prima degli ultimi due allargamenti) colloca l'Italia all'11° posto nella graduatoria della sicurezza stradale (un livello di sicurezza inferiore a quello italiano si registra solo in Lussemburgo, Portogallo, Belgio e Grecia).

Ma la cosa più grave è che il nostro Paese ha, fra l'altro, oggi il più alto numero di morti per incidenti stradali in assoluto tra i Paesi dell'UE15 (182 morti per anno in più rispetto alla Germania, 511 rispetto alla Francia, 2.075 rispetto al Regno Unito).

Ma questo grave dato non tiene conto che dal 1997 fino al 2002 in Italia il numero di morti per anno era aumentato di 304 unità e quello dei feriti di 114.279 unità, con un incremento del costo sociale annuo di 8.835 milioni di Euro.

Nel 2003 questa dinamica cambia di segno, l'Italia torna ad allinearsi sull'evoluzione media della Unione Europea. In cinque anni i morti passano da 6.980 a 5.131 (1.849 morti in meno sul dato annuale) mentre i feriti passano da 378.492 a 325.850 (52.642 feriti per anno in meno) con un "*risparmio*" di costo sociale stimabile in 6.453 milioni di Euro/anno.

Il dato saliente dunque è che il nostro Paese è passato da una fase di deterioramento ad una fase di miglioramento della sicurezza stradale che si è progressivamente rafforzata nel corso degli anni e che, stando ai dati parziali relativi all'ambito autostradale e prevalentemente extraurbano rilevati dalla Polizia Stradale e dell'Arma dei Carabinieri, è proseguita anche nel 2008.

Grazie alla nuova dinamica evolutiva e, soprattutto, ai rilevanti progressi realizzati proprio a partire dal 2003, l'obiettivo indicato dal Terzo Programma di Azione sulla sicurezza stradale della Commissione europea e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - **dimezzare le vittime degli incidenti stradali entro il 2010** – che ancora due o tre anni addietro appariva irraggiungibile, risulta oggi molto meno distante.

In definitiva, quindi, nel giro di cinque anni l'Italia è riuscita a recuperare tutto il ritardo accumulato nel periodo precedente ed ha cominciato a recuperare posizioni nella graduatoria di sicurezza stradale dei Paesi europei.

È utile ricordare, a titolo di esempio, che tra i principali fattori che hanno innescato il deterioramento della sicurezza stradale degli anni compresi tra il 1997 e il 2002 sono stati:

- la limitatezza dei controlli sui comportamenti di guida a rischio (a titolo esemplificativo si indica che solo quattro o cinque anni addietro i controlli sull'alcolemia ammontavano a circa 200.000 controlli/anno mentre oggi si sfiorano i 1.400.000 controlli);
- la mancanza di una strategia unitaria per il miglioramento dei diversi aspetti della sicurezza stradale e il basso livello di coordinamento tra i soggetti che presiedono al governo dei fattori connessi con la sicurezza stradale stessa.

I principali fattori che, nel 2003, hanno riavviato il processo di miglioramento della sicurezza stradale in Italia sono cinque:

- un'azione normativa più attenta e rigorosa;
- l'aumento dei controlli sui comportamenti di guida a rischio;
- l'avvio di una azione sistematica attraverso l'adozione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e la partecipazione alla sua attuazione di Regioni, Province e Comuni;
- la creazione presso Regioni, Province e Comuni di una prima rete di strutture tecniche dedicate al monitoraggio e alla gestione della sicurezza stradale, nonché la recente creazione della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- una maggiore informazione e sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale.

Senza dubbio la nuova azione normativa è iniziata con l'introduzione della patente a punti, del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori, con l'ampliamento dei poteri di accertamento degli organi di polizia e con la riorganizzazione e l'inasprimento delle sanzioni per i comportamenti di guida più pericolosi.

Gli effetti sono stati immediati e clamorosi: nel 2003, nei primi sei mesi di applicazione della patente a punti, abbiamo avuto una riduzione di oltre 600 morti.

Per quanto riguarda i feriti, sempre nel primo semestre di applicazione della patente a punti, siamo passati da una crescita di oltre 8.000 feriti negli anni 2001 e 2002 ad una riduzione di 27.000 feriti nel 2003. Nel 2005 e 2006 abbiamo registrato riduzioni delle vittime più contenute. Morti e feriti sono però tornati a diminuire rapidamente a seguito di ulteriori interventi per la razionalizzazione e l'inasprimento mirato delle sanzioni su comportamenti ad elevato rischio, l'ultimo dei quali riguarda la confisca dei veicoli in caso di guida in stato di ebbrezza alcolica con tasso superiore ad 1,5 grammi per litro di sangue.

Un secondo fattore di miglioramento della sicurezza è stato l'aumento dei controlli. Solo relativamente alla guida in stato di ebbrezza i controlli tra il 2005 e il 2008 sono aumentati di circa 7 volte, passando da 200.000 a 1.400.000 all'anno.

Sempre in tema di controlli, a titolo di esempio, appare opportuno rammentare una attività di carattere innovativo e di alta specializzazione che coinvolge direttamente il personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si esplica attraverso l'utilizzo di 27 Centri Mobili di Revisione attrezzati per l'effettuazione su strada di operazioni di **verifica tecnica sui veicoli pesanti**. Detta attività, implementata negli ultimi anni ed in costante crescita, viene attuata in servizio congiunto con Polizia Stradale e Carabinieri.