

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

### INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE ED AUTOSTRADALE

11° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 NOVEMBRE 2004

---

**Presidenza del presidente GRILLO**

## INDICE

**Audizione del Direttore centrale per la polizia stradale, ferroviaria,  
delle comunicazioni e per i reparti speciali della Polizia di Stato**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 12, 15 e <i>passim</i>	* PISCITELLI . . . . .	Pag. 3, 9, 10 e <i>passim</i>
* CHIRILLI (FI) . . . . .	16		
CICOLANI (FI) . . . . .	18, 19		
* FABRIS (Misto-Pop-Udeur) . . . . .	10, 13		
PEDRAZZINI (LP) . . . . .	9, 16		
* PESSINA (FI) . . . . .	17		
* ZANDA (Mar-DL-U) . . . . .	12		

---

N.B. Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore.

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.*

*Intervengono il prefetto Pasquale Piscitelli, direttore centrale per la polizia stradale, ferroviaria, delle comunicazioni e per i reparti speciali della Polizia di Stato, accompagnato dal dottor Domenico Mazzilli, direttore del servizio di polizia stradale, e dal dottor Giandomenico Protospataro, funzionario del servizio della polizia stradale.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,10.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del Direttore centrale per la polizia stradale, ferroviaria, delle comunicazioni e per i reparti speciali della Polizia di Stato**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della circolazione stradale e autostradale, sospesa nella seduta del 25 marzo.

È in programma oggi l'audizione del direttore centrale della polizia stradale, ferroviaria, delle comunicazioni e per i reparti speciali della polizia di Stato, il prefetto Pasquale Piscitelli, accompagnato dal dottor Domenico Mazzilli, direttore del servizio di polizia stradale e dal dottor Giandomenico Protospataro, funzionario del servizio della polizia stradale, che saluto e ringrazio per aver accolto il nostro invito.

Ricordo che questa indagine conoscitiva è iniziata nel 2001. La nostra Commissione ha già ascoltato il prefetto Pansa e ha raccolto una voluminosa documentazione. Su sollecitazione di alcuni colleghi abbiamo ritenuto utile, prima di concludere l'indagine e produrre un documento, ascoltare nuovamente il direttore centrale per la polizia stradale per un commento e una valutazione dei dati relativi alla sicurezza stradale successivi all'approvazione della riforma del codice della strada nel 2003, in ordine soprattutto all'introduzione della patente a punti nel nostro ordinamento.

Pertanto, secondo una prassi consolidata, do la parola al prefetto Piscitelli per una esposizione introduttiva.

*PISCITELLI.* Signor Presidente, onorevoli senatori, ringrazio per l'opportunità che ci viene offerta. Consegnerò alla Commissione un documento elaborato dai miei uffici e proverò a sintetizzarne il contenuto.

Rispetto all'audizione del mio predecessore, il prefetto Pansa, devo sinteticamente ribadire alcuni aspetti generali: l'automobile è ancora il mezzo più usato dagli italiani. I trasporti pubblici non rappresentano ancora, soprattutto nelle città, un'alternativa convincente per gli utenti. A questo proposito segnalo un primo dato importante: il 70 per cento degli

incidenti avviene all'interno delle mura cittadine e il 40 per cento dei morti si registra in città.

Resta ancora lo sbilanciamento tipicamente italiano nel trasporto delle merci, quasi tutto concentrato sulle strade. Il trasporto merci in Italia avviene su gomma e l'alternativa rappresentata dalle linee ferroviarie o dal mare è ancora molto poco utilizzata. Qualche passo in avanti si è fatto per quanto riguarda l'assetto della rete infrastrutturale: sono cominciati alcuni lavori e altri, che erano già iniziati, pare stiano avendo un'accelerazione. Però, rispetto all'obiettivo del 2010, sotto questo profilo mi pare di poter dire che registriamo ancora ritardi significativi.

Conserviamo il primato, non solo in Europa ma in tutto l'Occidente, anche rispetto agli Stati Uniti, del rapporto tra cittadini e veicoli immatricolati: 750 veicoli ogni 1.000 abitanti, quasi un veicolo per abitante. Fino a qui il quadro, in buona sostanza, coincide con quello delineato dal collega Pansa nella sua audizione di oltre due anni fa.

Diverso, naturalmente, si presenta il quadro quando passiamo ad occuparci della infortunistica stradale e dell'incidentalità. Il punto di discriminazione, come è noto a tutti, è rappresentato dall'entrata in vigore di un pacchetto di norme di modifica e integrazione del codice della strada, approvato nell'estate dello scorso anno. Questo pacchetto di norme è conosciuto come la riforma della patente a punti, ma in realtà contiene anche altre misure per noi estremamente importanti, dal nostro punto di osservazione, per qualche profilo anche più importanti della stessa patente a punti.

Sui dati dell'infortunistica stradale registriamo una positiva e confortante inversione di tendenza. Mi riferisco ai dati della polizia stradale e dell'Arma dei carabinieri; quindi si tratta di dati che non contengono la parte riferita alle polizie municipali. Per quanto riguarda il 2003 fra pochi giorni saranno disponibili i dati ISTAT, che contengono anche la parte relativa alle polizie municipali.

Abbiamo messo a confronto il periodo che va dall'entrata in vigore di queste nuove norme al 31 ottobre scorso, cioè 16 mesi di applicazione, con i 16 mesi compresi tra il 1° luglio 2002 e il 31 ottobre 2003. Il dato che emerge è che abbiamo una riduzione degli incidenti dell'11,7 per cento e una riduzione percentualmente ancora più significativa degli incidenti più gravi, in particolare di quelli mortali, che diminuiscono del 14,7 per cento, con una riduzione anche del numero delle vittime del 14,5 per cento: 863 persone in meno, in termini reali, rispetto alla cifra del periodo corrispondente. Anche per quanto concerne gli incidenti con feriti e il numero dei feriti, vi sono percentuali confortanti.

Abbiamo messo a confronto i primi dieci mesi del 2002 (periodo in cui non esisteva ancora la patente a punti) con i primi dieci mesi del 2003 (la patente a punti era entrata in vigore da quattro mesi) e del 2004 (la patente a punti è in vigore per l'intero anno). Anche qui i dati messi a confronto mostrano una diminuzione percentuale nel 2004 degli incidenti del 12,2 per cento e delle vittime dell'11,8 per cento rispetto al 2003. Tale diminuzione risulta ancora maggiore rispetto a quella registratasi nel 2003 rispetto al 2002: infatti nel 2003 abbiamo avuto una riduzione dell'8,2 per

cento degli incidenti e dell'8,5 per cento di vittime. Da questo confronto emerge una tendenza al consolidamento del dato. Abbiamo poi messo a confronto i dati relativi al 2002 e al 2003 – due anni interi – e anche in questo caso abbiamo la conferma di quella tendenza.

Sulla rete autostradale poi questi dati risultano ancora più positivi e si conferma la vocazione dell'autostrada come segmento più sicuro della viabilità nazionale: abbiamo registrato una riduzione del 17,8 per cento dei sinistri e del 17,3 per cento di persone decedute.

Devo fare un breve riferimento al periodo estivo che è da poco alle nostre spalle: se consideriamo il periodo 1° giugno-31 agosto 2004 rispetto al corrispondente periodo del 2003, notiamo comunque un dato positivo. Abbiamo registrato complessivamente 60 morti in meno, cioè un calo rispetto all'anno precedente del 7 per cento dei sinistri mortali e del 5,1 per cento delle vittime. Analizzando il dato mensilmente (non trimestralmente), notiamo che per luglio e agosto 2004 però si è verificata un'inversione di tendenza: mentre per settembre e ottobre stiamo di nuovo tornando in condizioni di positività, a luglio-agosto abbiamo registrato più incidenti e anche più morti rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno precedente. Abbiamo analizzato in maniera approfondita questo periodo ed è emerso un dato nuovo: rispetto al periodo luglio-agosto del 2003 vi è un aumento sensibile di quelli che noi chiamiamo incidenti plurimortali. Infatti, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, questi incidenti sono praticamente raddoppiati: siamo passati dagli 8 incidenti plurimortali di luglio-agosto 2003 ai 19 di settembre del 2004, arrivando a 76 deceduti rispetto ai 34 del 2003; questo è un dato negativamente sensibile.

Nel leggere questo dato non positivo bisogna tener conto di un altro elemento, cioè del fatto che rispetto all'anno precedente abbiamo avuto condizioni metereologiche meno favorevoli. Infatti, in condizioni di cielo coperto, di pioggia o di manto stradale bagnato quest'anno abbiamo avuto 145 incidenti e 170 vittime; ne avevamo invece avuti soltanto 89 l'anno precedente con 104 vittime. Tutto questo può dare una chiave di lettura a questa inversione di tendenza che si è registrata nel periodo luglio-agosto del 2004.

Questo è per grandi linee il quadro che emerge. Immaginiamo che quando il sistema di comunicazione dei punti patente decurtati arriverà a regime, saranno comunicati ai trasgressori decurtazioni di punteggio per oltre 5.700.000 punti, ad oggi ne sono già state comunicate per 1.500.000 punti. Tenendo conto della notevole attività svolta dalle polizie municipali su questo fronte, va detto che ciò rappresenta solo una minima parte dell'opera effettivamente compiuta.

Ci attendiamo un ulteriore contributo a questa tendenza positiva dal fatto che dal 1° luglio di quest'anno, come voi sapete, è obbligatorio il patentino per guidare i ciclomotori. Vorrei richiamare la vostra attenzione sul fatto che su oltre 780.000 giovani che hanno già sostenuto il prescritto esame, 210.000 non hanno superato la prova. Noi speriamo che questi ragazzi non abbiano usato i ciclomotori prima di ottenere il patentino e questo è un altro dato che riteniamo rilevante: 210.000 ragazzi non

sono stati considerati idonei a guidare un ciclomotore e non hanno circolato e, data l'incidentalità che si verifica in questo segmento, la questione è certamente rilevante.

In ogni caso il quadro va considerato nel suo complesso. Infatti attendiamo risultati anche da un'attività che noi abbiamo alimentato in maniera particolare proprio in coincidenza con l'entrata in vigore della nuova normativa, cioè l'attività investigativa attraverso la quale stiamo controllando il primo rilascio delle patenti e l'effettuazione dei cosiddetti corsi di recupero dei punti patente. Al rilascio delle patenti è stata rivolta l'attività di polizia giudiziaria: si tratta anche di scoprire reati, come ci è già capitato più di una volta nell'ultimo periodo per il caso delle cosiddette patenti facili. L'ultima operazione significativa è quella di settembre, con ben 28 persone coinvolte, tra cui 12 funzionari del Dipartimento dei trasporti terrestri di Roma, alcuni dei quali sono stati arrestati. È poi in corso un monitoraggio di tipo investigativo presso le scuole guida proprio per verificare come si sta svolgendo il sistema dei corsi per il recupero dei punti. Anche in questo caso dagli organi di informazione e da altre fonti abbiamo raccolto indicazioni sul fatto che tutto avverrebbe in maniera un po' superficiale e senza che quel recupero sia vero e sostanziale.

Nello stesso periodo preso in considerazione, sollecitati dalle nuove norme, abbiamo portato al massimo livello la nostra attività di controllo sulle strade. Dal 1° luglio 2003 al 31 ottobre 2004 fra Polizia stradale ed Arma dei carabinieri abbiamo messo in campo circa 5.275.434 pattuglie, il 5,6 per cento in più rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, un risultato quasi eccezionale per le nostre possibilità, accertando 4.239.936 violazioni, con una decurtazione di più di 4.230.000 punti patente. Se per un verso si era già verificata prima ancora che entrassero in vigore le nuove norme una riduzione di un certo tipo di comportamenti scorretti, come quello, ad esempio, del mancato uso del casco o delle cinture di sicurezza, dalla nostra attività è emersa una tendenza virtuosa degli automobilisti nazionali, con dati estremamente significativi di ulteriore riduzione delle contestazioni fatte nel 2004 rispetto al 2003, addirittura del 57 per cento e del 33 per cento rispettivamente per il casco e per le cinture di sicurezza.

Diverso discorso invece dobbiamo fare per il superamento dei limiti di velocità e soprattutto – questo è un dato veramente preoccupante – per la guida in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti. Abbiamo infatti registrato un aumento del 18 per cento e oltre di violazioni per eccesso di velocità, cioè 1.240.000 violazioni in più rispetto all'analogo periodo 2002-2003, e abbiamo denunciato all'autorità giudiziaria per guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di stupefacenti rispettivamente 50.049 persone (un aumento del 13,4 per cento in più rispetto all'anno precedente) e 7.283 persone (un aumento del 5,9 per cento in più rispetto all'anno precedente). Ciò mi porta a sottolineare che i comportamenti sui quali bisognerà insistere ancora di più di quanto non abbiamo fatto fino adesso sono proprio questi: rispetto dei li-

miti di velocità e guida in condizioni di ebbrezza o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti.

Per quel che concerne lo stato di ebbrezza, la possibilità che ci è stata offerta di usare strumenti precursori ci ha aiutato molto poiché ci ha consentito di allargare sensibilmente il numero di persone sottoposte a controllo. I precursori sono strumenti che ci consentono, in occasione dei controlli, di fare una prima selezione delle persone: se il precursore non viene impressionato, evidentemente possiamo non sottoporre l'automobilista al controllo sicuramente più lungo dell'etilometro, strumento omologato per il controllo delle condizioni di ebbrezza, o addirittura, nel caso della droga, se il precursore dà esito negativo, possiamo evitare di accompagnarlo nelle strutture sanitarie. Infatti, come sapete, non esiste un corrispondente dell'etilometro per la droga, quindi si deve ricorrere necessariamente alle strutture sanitarie.

Quest'anno abbiamo posto in essere delle campagne speciali. Avrete avuto modo di sentire della campagna fatta in collaborazione con l'ANIA e con il sindacato dei gestori delle discoteche. Queste campagne hanno dato dei risultati importanti, che confermano però quella tendenza preoccupante che vi dicevo prima. Anche qui abbiamo trovato, durante i nostri controlli, percentuali altissime soprattutto di giovani che all'uscita dalla discoteca guidavano ubriachi o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Nella relazione che abbiamo consegnato alla Commissione ci sono tutti i dati di questa attività.

Certamente, abbiamo bisogno di migliorare e di rendere più efficaci i controlli anche sotto il profilo dei protocolli sanitari. Credo di poter affermare che quest'anno abbiamo lavorato bene con il Ministero della salute; è stato definito un protocollo operativo per questi controlli ed è stato già diramato alle Regioni perché possano poi interessare le diverse strutture sanitarie.

Per quanto riguarda le prospettive, credo che noi dobbiamo necessariamente insistere sul contrasto delle condotte più a rischio e quindi, ancora una volta, si parla di limite di velocità, droga e alcool, ma nello stesso tempo dobbiamo alzare il livello delle nostre capacità di controllo, soprattutto intervenendo sulle risorse umane, razionalizzandole. Poi, da ultimo – ma credo che questa sia la prospettiva sulla quale puntare più massicciamente – è necessario un sempre più diffuso ricorso alle tecnologie. Se con le tecnologie potessimo riuscire a fare ciò che oggi fanno i nostri uomini, gli stessi uomini potrebbero essere destinati ad altri tipi di controllo. Infatti, se quelli citati sono i comportamenti più a rischio, nel corso di alcune campagne speciali poste in essere in quest'ultimo periodo abbiamo pure riscontrato che è diffusissimo, per esempio, il fenomeno degli pneumatici non in ordine. Infatti, oltre il dieci per cento dei mezzi che abbiamo controllato è risultato non in ordine e quindi vogliamo concentrarci anche su questo aspetto. Poi, è necessario poter destinare risorse in più al controllo dei mezzi pesanti. Anche in questo caso abbiamo fatto alcuni esperimenti in collaborazione con il Ministero delle infrastrutture, usando i loro mezzi mobili attrezzati proprio per controllare i mezzi pesanti.

Inoltre, vale la pena ricordare che abbiamo lanciato una campagna di controllo sistematico della segnaletica stradale. I nostri uffici stanno lavorando e stanno cominciando a riferirci le risultanze, che naturalmente poi utilizzeremo con i concessionari delle strade e che forniremo ai prefetti, in modo che possano realizzare sul territorio gli interventi di loro competenza.

Per quanto concerne il recupero delle risorse umane, ricordo che abbiamo avviato da tempo una collaborazione, soprattutto con Poste Italiane, per l'informatizzazione degli uffici, in primo luogo per le pesantissime procedure di gestione dei verbali: infatti tanti più verbali si fanno, tanto più diventa pesante il carico di lavoro dei nostri uffici. Il fatto di poter progressivamente affidare all'esterno una parte di questo lavoro ci aiuta a recuperare risorse e quindi a non dover limitare il nostro lavoro su strada.

Abbiamo poi utilizzato le risorse finanziarie aggiuntive che abbiamo avuto nell'ultimo anno e in quello precedente lanciando un'operazione sui nostri distaccamenti, cioè sui reparti minori della polizia stradale. Infatti abbiamo impiegato queste risorse per acquisire dei sistemi di sorveglianza elettronica degli accessi di questi distaccamenti, che ci hanno consentito di recuperare quel personale che invece eravamo costretti a tenere nei distaccamenti nelle ore notturne. Mi riferisco soprattutto alla figura del piantone; i piantoni recuperati sono stati trasformati in coppia in pattuglie. Lo abbiamo già fatto per circa 82 distaccamenti e questo ci consentirà di recuperare in un anno 30.000 pattuglie. Ci sono state preannunciate ulteriori risorse nel 2005 e quindi contiamo di andare avanti su questo piano, allargando l'operazione ad altri distaccamenti; speriamo di poterne inserire almeno altri 50. Sotto questo profilo occorre anche richiamare l'importanza di una disposizione compresa nel pacchetto di norme entrato in vigore l'anno scorso, cioè quella che ha modificato l'articolo 16 del regolamento di esecuzione del codice della strada, che ci consentirà di delegare a privati ancor più massicciamente le scorte ai carichi eccezionali, con un recupero che abbiamo stimato in circa 18.000 pattuglie l'anno.

La questione delle tecnologie è l'altra parte del pacchetto di norme dell'anno scorso che deve essere presa in considerazione. Dicevo prima che forse per noi questo aspetto è ancora più importante dello stesso nuovo meccanismo sanzionatorio della patente a punti. È infatti fondamentale la possibilità di usare tecnologie, soprattutto senza che queste siano affidate immediatamente ai nostri uomini, al nostro personale. Questa è una via che altri Paesi europei hanno intrapreso da tempo, prima tra gli altri la Gran Bretagna, che ha fatto registrare un 40 per cento in meno di morti sulle strade e che credo sia il Paese europeo più vicino all'obiettivo del 2010. Quindi nell'immediato futuro bisognerà concentrare la nostra attenzione proprio sulla possibilità di poter usare più massicciamente queste tecnologie.

Naturalmente sappiamo che c'è un problema di investimenti, ma noi riteniamo che il concorso delle concessionarie autostradali e dei gestori delle nostre strade possa essere determinante. La prospettiva dovrebbe es-



sere quella di avere sulla nostra viabilità una rete di sistemi di controllo tecnologico. Pensiamo soprattutto a strumenti che ci consentano di controllare gli eccessi di velocità, i sorpassi pericolosi e soprattutto (più che in termini di pericolosità parlerei in termini di inciviltà) l'occupazione delle corsie di emergenza, che in alcune parti del Paese è purtroppo una prassi molto diffusa.

Come Dipartimento della pubblica sicurezza siamo già impegnati su questo fronte e abbiamo una nostra tecnologia che stiamo per mettere in campo. Si tratta del «sorpasometro», uno strumento che ci consentirà di osservare alcuni tratti di strada selezionati in ragione della loro maggiore pericolosità e dove per il momento controlleremo appunto il sorpasso e l'utilizzazione non corretta delle corsie di emergenza. Questa tecnologia è stata già sperimentata e può essere ulteriormente implementata fino a diventare anche un misuratore di velocità; pertanto, con un'unica tecnologia potremo disporre di vari risultati. Riusciremo per ora ad installare 29 «sorpasometri», che cominceranno a lavorare spero prima della fine dell'anno, ma naturalmente, se si potranno destinare a questo tipo di progetto delle risorse aggiuntive, vorremmo incrementare questo numero.

Su questo stesso fronte, in collaborazione con Autostrade per l'Italia S.p.a., stiamo sperimentando un misuratore di velocità destinato a misurare la velocità media, da un punto all'altro, da casello a casello, o, ad esempio, in un arco di 10 chilometri.

PEDRAZZINI (LP). I controlli da casello a casello si evitano lasciando l'autostrada all'uscita precedente!

PISCITELLI. Conosciamo questo aspetto del problema.

È chiaro che, se non avremo più motivo di affidare alle nostre pattuglie il *telelaser*, il *provider*, l'*autovelox* (cioè misuratori di velocità che oggi abbiamo già nella nostra disponibilità, ma che richiedono la presenza di un uomo), potremo recuperare uomini che potranno essere destinati ad altri tipi di controllo, come quelli ai quali accennavo prima: la droga, l'alcol, i mezzi pesanti o altre situazioni che sicuramente incidono pesantemente sulla sicurezza stradale.

Devo poi fare alcune considerazioni sul pacchetto di norme approvato lo scorso anno, dato che secondo noi qualche aspetto di debolezza della normativa attualmente in vigore andrebbe rivisitato e corretto. Il primo punto riguarda le misure sanzionatorie previste per la guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di alcol e stupefacenti. Come sapete, siamo qui di fronte ad una sanzione che prevede l'arresto fino a un mese (praticamente mai applicata), l'ammenda da euro 258 a euro 1.032 e la sospensione della patente di guida da 15 giorni a 3 mesi, più la decurtazione di 10 punti dalla patente. Noi consideriamo inadeguate queste misure rispetto alla gravità della condotta, se si considera, a titolo esemplificativo, che l'abbandono di animali in Italia è punito con l'arresto fino ad 1 anno o un'ammenda che va da 1.000 a 10.000 euro. Sono favorevole alla tutela degli

animali ma credo che le due fattispecie debbano comunque essere confrontate: si deve considerare che un pericolo pubblico per se stesso e per il prossimo alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti paga molto meno di chi abbandona un animale. Ricordo che nel Regno Unito la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti viene punita con la reclusione fino a 18 mesi e con la sospensione della patente da 1 a 5 anni; in Olanda è previsto l'arresto fino a 3 anni e la sospensione della patente fino a 5 anni; in Svezia la pena detentiva è fino a 2 anni e la sospensione del documento di guida fino a 3 anni. Quindi, negli altri Paesi europei siamo di fronte ad un quadro completamente diverso.

Riteniamo inoltre che sarebbe opportuno prevedere per legge l'obbligo di indicare sulle confezioni dei farmaci il loro possibile effetto sulla guida.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Esiste già un progetto di legge al riguardo.

PISCITELLI. Gli automobilisti a volte non sanno quanto un farmaco che assumono per motivi assolutamente legittimi possa incidere sulle condizioni di guida. Quindi ritengo che andrebbe richiamata l'attenzione degli automobilisti su quello che significa mettersi alla guida dopo aver assunto quei farmaci – e si tratta di una lista numerosa – che possono incidere negativamente sulle condizioni di guida.

Riteniamo inoltre importante sottoporre alla vostra attenzione un fatto che incide sulla possibilità di effettuare controlli da remoto. In base all'articolo 126-*bis* delle norme entrate in vigore l'anno scorso, in caso di controlli da remoto, qualora non si presenti chi era alla guida entro 30 giorni, o non arrivi una comunicazione con il nome di chi era alla guida, la decurtazione del punteggio si effettua nei confronti del proprietario del veicolo. Questa norma è stata sottoposta alla Corte costituzionale. Non spetta a me esprimere giudizi sulla questione ma ritengo di dover dire che, qualora la Corte costituzionale dovesse ritenere illegittima questa norma, si svuoterebbe nella sostanza lo strumento dei controlli da remoto, e quindi tutto il discorso precedentemente fatto si vanificherebbe. Noi pensiamo che un'alternativa, anche se da verificare, potrebbe essere quella di colpire il mezzo, che abbiamo sicuramente identificato grazie alle nostre tecnologie e quindi, invece di ridurre punti patente al proprietario del mezzo, potremmo disporre, ad esempio, il fermo amministrativo del mezzo per un tempo da valutarsi.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Ma questo creerebbe molti problemi agli autonoleggi.

PISCITELLI. L'ultima considerazione sul sistema sanzionatorio riguarda la recidiva. Io credo che varrebbe la pena introdurre nel nostro codice alcune norme, soprattutto per i comportamenti più pericolosi, che

diano una maggiore rilevanza alla recidiva. È stato previsto un sistema premiale per la patente a punti (si guadagnano due punti ogni due anni di buona condotta), ma la stessa norma prevede poi il condono ogni due anni per coloro che hanno subito una decurtazione. Si tratta di un condono che interviene negli stessi termini sia su chi ha avuto una decurtazione minima, ad esempio due punti, sia su chi ha avuto una detrazione di quasi 20 punti. Certo il condono è utile per coloro che si sono ravveduti, però dovrebbe intervenire in termini di gradualità a seconda del numero dei punti che sono stati sottratti.

Un ulteriore aspetto riguarda un inasprimento delle sanzioni per i comportamenti illegittimi che registriamo più frequentemente presso gli autotrasportatori: anche a questo proposito pensiamo che si dovrebbero inasprire le sanzioni per chi supera almeno di due ore il limite massimo di guida consentito.

Il coordinamento è uno strumento offerto proprio al Ministero dell'interno. Le forze in campo – lo dicevamo all'inizio – sono numerose poiché si tratta di tutte e cinque le forze di polizia. Infatti anche la polizia penitenziaria, in base alle ultime norme, è titolata a svolgere servizi di polizia stradale; poi ci sono le polizie municipali e altri soggetti che, sia pure parzialmente, possono svolgere servizi di polizia stradale. Da qui l'esigenza di evitare duplicazioni, soprattutto di evitare che ci siano settori dei quali non si occupa nessuno, dei settori completamente scoperti. Noi consideriamo fondamentale la leva del coordinamento, che il Ministro dell'interno ha usato frequentemente e sta usando ancor più sistematicamente da quando sono entrate in vigore queste norme. In questo ultimo scorcio del 2004 sono due le direttive che il Ministro dell'interno ha rivolto ai prefetti in materia di sicurezza stradale.

In conclusione, abbiamo fatto un po' di conti sull'obiettivo del 2010 di ridurre del 50 per cento i morti sulle strade. Si parte dal 1997 e rispetto a tale anno dobbiamo calcolare la riduzione per il 2010: nel 1997 abbiamo avuto 6.226 morti sulle nostre strade, per cui dobbiamo arrivare nel 2010 a 3.113 morti (speriamo meno!). Questo significa che da quest'anno, fino al 2010 noi dovremo abbassare ulteriormente il numero dei morti in media di 445 persone all'anno. L'obiettivo è complesso e difficile però, secondo noi, non è impossibile. D'altra parte, se consideriamo che secondo i nostri dati già nell'anno trascorso abbiamo avuto 501 morti in meno (mi riferisco esclusivamente al 2003), vuol dire che per quell'anno abbiamo abbondantemente superato tale media. Questo è lo sforzo che dobbiamo compiere e, per andare avanti in questa tendenza confortante, è necessario, in primo luogo, poter svolgere attività di controllo più incisive (su questo le nuove norme, ma soprattutto le tecnologie, possono fare la differenza). Inoltre è necessario procedere alla razionalizzazione e al recupero di risorse umane, perché quante più ne abbiamo tanto meglio è; completare il quadro normativo con quelle indicazioni che prospettavo; coordinare lo sforzo di tutti e, soprattutto, affinare le capacità di monitoraggio prima e di analisi poi di quello che avviene.

C'è bisogno, in questo Paese, di un sistema più integrato di monitoraggio e di analisi di quello che avviene; se ne occupa l'ISTAT, abbiamo indici che ci danno un senso molto compiuto del fenomeno, ma che per noi andrebbero sicuramente completati con altri parametri su cui concentrare il monitoraggio e l'analisi. Per noi è indispensabile conoscere i punti precisi in cui tutto avviene e non soltanto parlare della strada. Ad esempio, l'ISTAT ci dice quanti sono gli incidenti capitati sulla via Aurelia, mentre noi avremmo bisogno di sapere quanti sono gli incidenti capitati in un determinato chilometro della via Aurelia. È inoltre necessaria la descrizione sempre più puntuale degli incidenti, con l'indicazione della tipologia dei mezzi coinvolti; per tipologia non intendo solo parlare di autotreno, autovettura, ciclomotore, eccetera, ma sapere esattamente il tipo e la marca dell'autovettura. Il fenomeno è così complesso che forse non arriveremo mai ad avere un sistema di monitoraggio integrale, però dobbiamo puntare ad averne uno il più completo possibile. Noi abbiamo già una piattaforma informatica e telematica sulla quale raccogliamo i dati che riguardano l'attività della polizia stradale. Si tratta di una piattaforma suscettibile di implementazioni.

Questo ci consente di candidarci ad avere presso di noi un centro nazionale di monitoraggio e di analisi del sistema.

PRESIDENTE. Ringrazio il prefetto Piscitelli per il contributo molto chiaro ed apprezzabile: ci ha fornito dati di aggiornamento molto interessanti, che saranno sicuramente considerati nell'elaborazione del documento finale con cui concluderemo la nostra indagine conoscitiva.

La ringrazio anche per la documentazione che ha consegnato alla Commissione.

Invito gli onorevoli senatori che lo desiderano a porre domande al prefetto Piscitelli.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Prefetto Piscitelli, premetto di essere un grande ammiratore dell'attività della polizia stradale e quindi ringrazio lei e i suoi uomini. Le farò alcune brevi domande con l'obiettivo di capire in che modo il Parlamento può aiutare la polizia stradale a svolgere il suo lavoro.

Innanzitutto, vorrei conoscere, se possibile, qual è l'organico della polizia stradale, visto che non ne parla nel suo rapporto, e in particolare qual è l'organico della polizia stradale dedicata al servizio autostradale. Inoltre vorrei conoscere i turni di servizio e il numero degli agenti addetti a ciascuna pattuglia rapportati all'estensione della rete autostradale per capire la consistenza, nelle varie fasce della giornata, della presenza della polizia stradale sul territorio nazionale. Vorrei sapere se questi organici sono da voi considerati sufficienti o insufficienti, se pensate che debbano essere in qualche modo incrementati. Vorrei capire anche qual è l'andamento del vostro arruolamento; vorrei capire se considerate che il vostro arruolamento abbia un sufficiente afflusso di aspiranti e se ritenete che il

nuovo sistema di leva professionale possa incidere positivamente o negativamente nell'arruolamento del personale della polizia stradale.

La seconda domanda che vorrei porre riguarda la prevenzione, su cui ho visto che è incentrata tutta la sua relazione. Nella prevenzione a me sembra che sia importantissimo il ruolo delle società concessionarie autostradali, dell'ANAS e dei Comuni nelle strade comunali. Quindi sono interessato a capire quale sia il livello di collaborazione che voi avete con questi soggetti (società autostradali, ANAS e Comuni), se voi date loro direttive, suggerimenti o come avete il controllo della situazione. Il mio interesse riguarda tutto il territorio, ma per le autostrade la domanda potrebbe essere più specifica. Per esempio, i cartelli che compaiono sulle autostrade, che forniscono segnalazioni agli automobilisti, sono da voi suggeriti? Siete voi che date l'ordine di mettere quelle segnalazioni? Oppure è la società autostrade che gestisce la prevenzione nel proprio ambito? Chi ha la responsabilità della prevenzione?

Prefetto Piscitelli, mi permetta una battuta: se pensassi che il Parlamento fosse favorevole, presenterei una proposta di legge costituzionale per vietare l'uso della parola «coordinamento», perché penso sia una parola da togliere dal nostro dizionario. In certe materie ci deve essere uno che comanda e un altro che ubbidisce. Pertanto, quando si parla di coordinamento delle attività di polizia stradale, previsto dal codice della strada, vorrei capire quali poteri effettivi ha la polizia stradale per omogeneizzare il comportamento su tutto il territorio nazionale. Noi siamo felici che ci siano cinque polizie, che ci siano tanti Comuni ciascuno con la propria forza dell'ordine, e pure altri soggetti, che non so quali siano. Personalmente sono molto preoccupato che a queste polizie si possa aggiungere adesso una polizia regionale in seguito alla cosiddetta *devolution*. Al proposito vi chiedo quali saranno, in termini di polizia locale, i riflessi sulle vostre competenze dall'introduzione della *devolution* che spezza quell'unità nazionale prevista dal codice della strada, e quindi chiedo come potrete in futuro esercitare il vostro coordinamento.

L'ultima domanda è laterale e di poco momento. Voi disponete di indagini che evidenziano quale incidenza hanno per gli incidenti stradali la cartellonistica stradale e pubblicitaria sulle strade extraurbane? Vi sono alcune strade extraurbane nelle quali evidentemente la pubblicità è fatta per richiamare l'attenzione (altrimenti nessuno la farebbe) ed ha dimensioni tali da avere un impatto forte sul guidatore: è fatta per questo. Quale incidenza percentuale voi pensate che questo abbia sugli incidenti?

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Ringrazio molto il prefetto Piscitelli, il dottor Mazzilli e i loro collaboratori per la relazione che hanno presentato oggi alla Commissione: la ritengo una relazione non solo molto completa e trasparente sui dati che ci interessa conoscere, ma anche una relazione importante per noi, perché è un'ottima base per arrivare (questa volta spero velocemente) alle conclusioni dell'attività conoscitiva che noi abbiamo avviato con questa attività di indagine. Vi ringrazio, dunque, per questo, così come anche per il lavoro che svolgete. Io ritengo che il pre-

fetto Piscitelli ed il dottor Mazzilli siano veramente tra i massimi punti di riferimento di questo Paese per la sicurezza stradale non solo per la competenza che hanno dimostrato sul campo ma anche, per quanto ho avuto modo di constatare, per la passione e l'intelligenza che mettono in questo lavoro. Quindi segnalo ai colleghi della Commissione l'importanza del testo che abbiamo davanti, perché non si limita a fornire dati in maniera molto fredda, come ci è capitato in altre occasioni, ma contiene spunti di estremo interesse da prendere in seria considerazione, proprio per le conclusioni a cui vogliamo arrivare con il nostro lavoro di indagine.

È interessante la possibilità che viene prospettata, e cioè che l'Italia riesca – cosa che sembrava impossibile – a raggiungere l'obiettivo fissato a livello comunitario di ridurre del 50 per cento i morti sulle strade entro il 2010. È un dato incoraggiante, anche se quella parte sul coordinamento, che il collega Zanda vorrebbe abolire dal lessico, non solo parlamentare, ma nazionale, è fondamentale. Dobbiamo infatti ricordare che fra questi dati mancano quelli riferiti agli incidenti in ambito urbano, ed il prefetto prima ci ricordava che oltre il 70 per cento degli incidenti capitano, appunto, in città e il 40 per cento dei morti si registrano in ambito urbano.

Ora stiamo svolgendo una riflessione con l'assenza di questi importanti dati che non sono nel controllo di quell'unica autorità che chiedeva il collega Zanda, e che non lo saranno mai se noi come parlamentari non decidiamo di rendere obbligatoria la gestione nazionale dei dati, che attualmente non esiste. Avevamo pensato – e spero che sia una delle conclusioni cui giungerà la Commissione – di varare anche un testo di legge che rendesse obbligatorio il conferimento dei dati. Il prefetto prima diceva giustamente che se il monitoraggio della situazione non avviene in tempo prossoché reale, anche le politiche che noi legislatori dobbiamo definire risulteranno vane.

Rivolgerò ora alcune domande al prefetto per capire se alcuni provvedimenti che abbiamo assunto hanno avuto o meno un'efficacia e un riscontro. Il prefetto ci illustrava come alcune tra le modifiche normative introdotte abbiano già sicuramente dato risultati; però non ci ha parlato, ad esempio, di altre modifiche al codice in ordine, ad esempio, alla obbligatorietà dei fari accesi sulle autostrade, obbligo esteso anche alle strade cosiddette statali e che si vorrebbe estendere anche a quelle extraurbane, o al tema della riduzione della velocità in condizioni meteorologiche precarie. Non disponiamo di dati certi sull'efficacia di questi provvedimenti. Voi avete per lo meno una percezione sulla strada di questa efficacia, visto che questo è il vostro mestiere, e ci potete dire in proposito qualcosa?

In ordine poi al tema del personale, di cui parlava prima il collega Zanda, vorrei capire se effettivamente questa carenza di personale, di mezzi e anche di risorse ha carattere permanente. Si è parlato tempo fa di 12.000 effettivi in meno per quanto riguarda la polizia stradale (si tratta di dati da fonte sindacale). Il suo predecessore, prefetto Piscitelli, parlava anche di rischi per il carburante, piuttosto che per le divise, per le auto e per la manutenzione delle stesse. Il Parlamento sta affrontando la discussione della legge finanziaria, e quindi è importante conoscere questi

aspetti. È fondamentale, al di là di confronti polemici che comunque noi abbiamo sempre evitato per quanto riguarda la sicurezza, avere dati precisi. Infatti, se a fronte dello sforzo che viene fatto per l'introduzione di nuove tecnologie, che io apprezzo particolarmente, permane una carenza strutturale di personale, di mezzi e risorse, è evidente che è inutile parlare di azioni efficaci di contrasto. È quindi questa una domanda che legittimamente in sede parlamentare noi vi poniamo, e alla quale ritengo che voi possiate rispondere.

Ci troviamo di fronte a una eventualità che tutti noi sappiamo essere ormai certezza: l'allargamento a 25 Paesi dell'Unione europea provoca anche una necessità di controllo e di dotazione di mezzi non indifferente, proprio in ordine alla casistica di cui lei prima parlava, con particolare riguardo al trasporto di merci, che è una questione che interessa moltissimo il sistema dell'autotrasporto italiano. È evidente la difficoltà in cui si muovono i nostri autotrasportatori, a fronte di trasportatori esteri che non rispettano regole, non hanno norme, non hanno orari, hanno mezzi vetusti e poco sicuri. Questo crea anche un sistema di competizione non corretta per quanto riguarda il sistema dell'autotrasporto. Cosa potete fare in proposito?

Fra le proposte che avete avanzato fra le righe della vostra relazione, condivido completamente la parte che riguarda l'inasprimento delle pene; io avevo fatto analoghe considerazioni, portando altri esempi. È assurdo che non si sia pensato ad un inasprimento delle pene per la guida in stato di ebbrezza e a mio parere dovremmo acquisire questo punto nelle nostre conclusioni.

Però nella relazione non si dice nulla sul tema della casistica degli incidenti, cioè sulle cause principali di incidenti stradali che voi registrate. Secondo me c'è una scarsa preparazione alla guida e personalmente ritengo che sia giunto il momento in Italia di rendere obbligatori i corsi di guida sicura prima del rilascio della patente, oppure prevedere l'obbligatorietà degli stessi corsi quando vengono decurtati i punti o viene sospesa o ritirata la patente, come avviene in altri Paesi. Lei ha citato la Gran Bretagna, noi potremmo citare la Francia, dove questo avviene. Non è ammissibile che la preparazione alla guida sia fatta in maniera artigianale o familiare, nella maggior parte dei casi, e senza un'efficace preparazione tecnica. Io leggo i rapporti che voi fate ogni settimana sugli incidenti e mi pare che la voce percentualmente più ricorrente sia quella, appunto, della perdita del controllo del mezzo da parte del conducente; in questa dizione può leggersi tutto, ma soprattutto si legge l'incapacità a tenere il mezzo. Questo mi sembra evidente, anche se potrebbe esserci un fatto accidentale. Da questo punto di vista, ritenete o meno efficace l'introduzione di questa obbligatorietà ai corsi di guida sicura per il rilascio della patente? È questa la domanda che volevo fare, per il resto condivido ciò che ha suggerito il prefetto.

PRESIDENTE. Nel merito il senatore Fabris non dimentica di essere stato, a suo tempo, un Sottosegretario che si occupava di questa materia.

CHIRILLI (FI). Signor Presidente, come certamente il prefetto Piscitelli sa, ho presentato un disegno di legge che tende a ripristinare il vecchio concetto che l'articolo 126-bis del codice della strada ha stravolto. Pertanto manifesto apprezzamento per l'ipotesi del fermo amministrativo dell'automezzo, suggerita dal prefetto Piscitelli. Allora mi chiedo perché non si abbandoni la scelta di cui all'articolo 126-bis del codice della strada, dato che si paventa vana alla luce dei vari ricorsi pervenuti presso la Suprema Corte.

Nei mesi di luglio e agosto sono di nuovo aumentati gli incidenti e i morti sulle strade. Leggendo gli articoli della stampa specializzata sembra che ci sia quasi un'assuefazione di fronte all'inasprimento delle sanzioni. Mentre i cittadini in un primo momento erano preoccupati per i controlli e la decurtazione dei punti, oggi si accorgono che non si tratta poi davvero di un grosso problema. Pertanto, per il raggiungimento dell'obiettivo fissato dall'Unione europea di abbattere del 50 per cento il numero delle vittime di incidenti stradali entro il 2010, il *trend* non mi sembra davvero straordinario.

Durante l'esame della legge finanziaria dello scorso anno è stato presentato un emendamento che tendeva ad inserire tra i controlli della velocità i controlli satellitari; questo emendamento però non è stato approvato. Vorrei conoscere l'opinione del prefetto in ordine alla possibilità di controllare in via telematica o satellitare soprattutto i mezzi pesanti, per poter intervenire con dati più efficaci, più certi e quindi senza dispendio di energie umane.

Nella mia veste di sindaco vorrei fare un'altra precisazione. Il 70 per cento degli incidenti accade in ambito urbano, questo dunque significa che in città si fa poco. Allora vorrei sapere in che modo le amministrazioni comunali possono porre in essere azioni migliorative, soprattutto attuative ed esecutive degli strumenti urbanistici, affinché la progettazione urbana avvenga secondo canoni di maggiore sicurezza per la circolazione stradale. Nella nostra veste di legislatori (e voi come controllori) cosa possiamo fare per incrementare la sicurezza nelle città?

Infine, vorrei sapere se si è mai pensato a una tessera su base informatica che contenga tutti i dati del guidatore, anche quelli sanitari, e comunque tutto ciò che può servire perché all'istante, di fronte al cittadino fermato, dalla rete informatica emerga chiaramente la sua posizione.

PEDRAZZINI (LP). Signor Presidente, ritengo molto importante il controllo della segnaletica stradale, che spesso è in disordine e può creare veramente gravi problemi. È necessaria una campagna seria, perché tutti sanno che sia sulle strade provinciali che su quelle extraurbane spesso i sistemi di segnaletica sono tutt'altro che regolari. Si tratta di un problema da affrontare, soprattutto per quanto riguarda la rimozione dei vecchi cartelli che ormai non hanno più significato; a volte si notano i segnali soltanto quando il proprio figlio, che magari sta facendo l'esame per prendere la patente, afferma che quel tale cartello non esiste più.



Durante l'audizione del prefetto Pansa mi ero congratolato con lui per un sistema sperimentale di coordinamento su una particolare zona del Nord Italia. Sono ormai passati due anni: l'inizio della sperimentazione è stato molto buono, ma poi è stato trascurato e successivamente – evidentemente pensando che potesse rendere – si è inventato un consorzio di vigili urbani che sta creando notevoli problemi. Parlo in base alle lamentele sentite: ormai ci sono dei tratti di strada che vengono evitati, dove è possibile.

Signor prefetto, lei poi ha parlato di controllo degli eccessi di velocità e di sorpassi pericolosi, ma questi avvengono tutti in aree extraurbane, perché in città non credo si verifichino molte infrazioni di questo tipo. Certo le eccezioni esistono e infatti a Milano, il famoso cavalcavia Bacula è passato alla storia: si poteva percorrere a una velocità di 50 chilometri l'ora, ma poi qualcuno ha tentato causa e il limite è stato portato a 70 chilometri l'ora perché c'erano *guardrail* da una parte e dall'altra.

Sono d'accordo, inoltre, sulla questione della recidiva. È necessario agire seriamente: fare lo sconto a un soggetto che commette più reati è tipicamente italiano, in altri Paesi questo non si verifica.

Non sono invece molto d'accordo con lei, signor Prefetto, quando fa riferimento a legislazioni straniere. Vorrei ricordarle proporzionalmente il numero di avvocati che ha l'Italia rispetto agli abitanti; facendo lo stesso calcolo per l'Olanda, la Germania e l'Inghilterra ci possiamo rendere conto che qualcosa che non funziona. Il discorso è analogo a quello del rapporto tra infrazione e pena o sentenza.

Sono d'accordo per l'istituzione di un centro sugli incidenti perché credo che sia molto importante. Lo considero come un investimento a lungo termine ma di sicuro sarà di supporto per i produttori di autoveicoli e ci consentirà di avere una cognizione generale dei mezzi che circolano sulle strade.

Credo sia opportuno insistere sulla formazione, aspetto che è stato dimenticato in questo periodo. Bisogna cercare di educare il cittadino a rispettare il codice della strada e non bisogna solo reprimere. Se si reprime soltanto sembra quasi che si voglia taglieggiare il guidatore; questa è la brutta sensazione che si ha in alcune zone e il malanimo non fa bene a nessuno.

Vorrei infine avanzare l'ipotesi di distribuire i proventi delle multe alle province di residenza dei contravventori al fine di evidenziare quali siano le amministrazioni locali che rendono effettivo il controllo e la repressione delle violazioni del codice: sarebbe interessante conoscere dati precisi a questo proposito.

PESSINA (FI). Signor Presidente, devo rivolgere un ringraziamento pubblico al prefetto Piscitelli per la tempestività ed esaustività con cui ha risposto ad una mia richiesta d'intervento per conto dell'«Associazione dei forzati dell'A4»: si tratta di un'associazione tra tutti coloro che, come me, vanno avanti e indietro tra Milano e Bergamo.

Detto questo, vorrei richiamare un aspetto già sottolineato al prefetto Pansa nell'audizione del novembre del 2002, cioè l'effetto dimostrativo: la presenza delle pattuglie sulla strada è un deterrente molto importante. Infatti in genere (credo che su questo siamo tutti d'accordo), magari soprapensiero, guidando si tende ad aumentare la velocità di crociera ma la visione di pattugliamenti di polizia stradale richiama subito all'ordine e fa venire in mente, automaticamente, i limiti imposti. Nelle conclusioni dell'interessante relazione del Prefetto si parla anche di una razionalizzazione dell'impiego delle risorse umane: mi chiedo quindi se si tiene conto di questo aspetto dimostrativo, che dovrebbe essere sempre più enfatizzato proprio nei punti di traffico più pericolosi per quanto concerne in particolare gli eccessi di velocità.

Volevo poi riagganciarmi all'osservazione del collega Zanda per quanto riguarda la pubblicità – settore dal quale provengo – sulle strade, per sottolineare non solo il pericolo che questa può rappresentare, ma anche lo scempio del paesaggio, che deve essere a tutti i costi salvaguardato. Quindi vorrei sapere se esiste una possibilità di intervento da parte delle forze della Polizia stradale per contrastare molta cartellonistica che è abusiva, posticcia, collocata anche in maniera fastidiosa, perché distrae l'attenzione e deturpa il paesaggio.

CICOLANI (FI). Ringrazio i nostri ospiti per la pregevole relazione. Vorrei chiedere un solo chiarimento, perché molti quesiti che volevo porre sono già stati posti dai colleghi. Sarebbe invece piuttosto importante un chiarimento sui numeri perché questo potrebbe influenzare le conclusioni dell'indagine conoscitiva che stiamo svolgendo. Signor prefetto, per raggiungere gli obiettivi previsti per il 2010, lei parla di una diminuzione di 445 morti l'anno per i prossimi sette anni. Dai dati contenuti nella relazione emerge che quest'anno noi abbiamo quasi raggiunto l'obiettivo previsto per il 2010: rispetto all'anno scorso una diminuzione di 445 unità, che poi dovremo mantenere negli anni successivi. Questo è un dato rilevante perché significa che con alcuni anni di anticipo ci avviciniamo o raggiungiamo il numero obiettivo. Vorrei un chiarimento su questi numeri. Si tratta di una costante diminuzione su base annua?

PISCITELLI. Sicuramente noi non siamo stati felici nello scrivere il passaggio a cui lei si riferisce. Per esemplificare, noi abbiamo chiuso il 2002 con 6.700 morti sulle strade; mi riferisco ai dati ISTAT, perché è più facile capire il meccanismo. Quest'anno noi speriamo che il dato ISTAT si avvicini di molto a 6.000.

CICOLANI (FI). Ma allora si tratta di dati diversi da quelli che si leggono nella relazione.

PISCITELLI. In questo caso ho preso a prestito i dati dell'ISTAT, forse ho fatto male a non specificarlo dettagliatamente. Il dato del 1997

è il dato dell'ISTAT. Quelli che io vi ho proposto all'inizio sono invece i dati della polizia stradale e dell'Arma dei carabinieri.

CICOLANI (FI). Che però non sono esaustivi.

PISCITELLI. Quelli che invece sono nelle conclusioni sono i dati, già consolidati e già disponibili, che fornisce l'ISTAT e che sono complessivi. È su quei dati che io ho fatto quell'operazione matematica di proiezione verso il 2010.

CICOLANI (FI). Questo è un elemento rilevante. Noi dobbiamo tener presente, fra l'altro, che raggiungere questo obiettivo non sarà facile perché abbiamo costanti incrementi di traffico, e quindi una sempre minore adeguatezza dell'infrastruttura; infatti le infrastrutture che abbiamo pianificato saranno in esercizio oltre le date di cui parliamo. Quindi la ringrazio di questo chiarimento.

Un secondo chiarimento sarebbe interessante: quanti di questi incidenti coinvolgono i mezzi pesanti, cioè il sistema di trasporto merci? Noi stiamo esaminando un provvedimento di liberalizzazione nel settore dell'autotrasporto che prevede, come contrappeso al sistema della liberalizzazione, proprio un miglioramento del sistema di controllo e di monitoraggio. Sarebbe quindi interessante capire di che cosa effettivamente parliamo, cioè quanti incidenti avvengono per effetto del sistema di trasporto merci, in maniera tale da capire anche quanto sarà il maggiore impegno e il maggiore impiego.

Ultimo elemento, secondo me fondamentale per le conclusioni dell'indagine conoscitiva, è quanti di questi decessi si verificano su veicoli a due ruote e quanti su veicoli a quattro ruote.

Infine, preciso che io condivido la sua impostazione, e non credo che il senatore Zanda abbia ragione in ordine all'abolizione della parola coordinamento. Vorrei però capire quanto è forte il vostro coordinamento con l'ANAS e con le società regionali che stanno nascendo per la gestione delle strade in ordine alla pianificazione degli interventi di manutenzione straordinaria sulle strade, con riferimento ai cosiddetti punti neri. Infatti, spesso si tende a strumentalizzare questo aspetto per generare nuove infrastrutture a volte inutili, come entità. Le somme che vengono investite magari per realizzare una nuova infrastruttura, potrebbero servire per eliminare episodi puntuali che sarebbero molto più utili ai fini della sicurezza stradale: mi riferisco, ad esempio, a rotatorie, che eliminano punti di conflitto. Un altro esempio illuminante: in alcuni casi, la riduzione della sede stradale porterebbe ad una riduzione della velocità. Sotto questo profilo segnalo che da alcuni anni vi sono finanziamenti europei per sette dipartimenti universitari italiani, che compiono ricerche scientifiche in ordine alla progettazione delle strade, con riferimento esclusivo ai temi di sicurezza stradale. Questi sono aspetti di grande rilevanza.

Per quanto riguarda la risposta del sistema ospedaliero, sarebbe necessario un livello di coordinamento molto forte nel primo intervento in

ordine alla sicurezza stradale: infatti molti decessi – e bisognerebbe capire quanti e perché – avvengono anche per ritardato intervento o perché il punto di cura è lontano.

PRESIDENTE. In considerazione dell'imminente inizio dei lavori dell'Assemblea, propongo di rinviare il seguito dell'audizione del prefetto Piscitelli alla seduta già convocata per domani, giovedì 11 novembre, alle ore 8,30.

Non facendosi osservazioni, così resta stabilito.

Nel ringraziare i nostri ospiti, rinvio pertanto il seguito dell'audizione alla prossima seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,30.*