

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XIV LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE ED AUTOSTRADALE

12° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 NOVEMBRE 2004

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

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

PRESIDENTE	Pag. 3, 8, 12 e <i>passim</i>	* PISCITELLI	Pag. 3, 8, 13 e <i>passim</i>
BRUTTI PAOLO (DS-U)	8, 14		
* DONATI (Verdi-U)	10		
PEDRAZZINI (LP)	13, 18		
* PEDRINI (Aut)	12, 18		

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 Santo Puccia, vice questore aggiunto, funzionario della seconda divisione del servizio di polizia stradale e dalla dottoressa Rosanna Ferranti, vice questore aggiunto, funzionario della prima divisione del servizio di polizia stradale.

I lavori hanno inizio alle ore 8,50.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'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 di ieri.

Oggi è in programma il seguito dell'audizione del Direttore centrale per la polizia stradale, ferroviaria, delle comunicazioni e per i reparti speciali della Polizia di Stato, sospesa nella seduta di ieri.

Ringrazio il prefetto Piscitelli per avere accettato di tornare questa mattina e gli cedo immediatamente la parola per la risposta ai quesiti posti nell'audizione di ieri. Subito dopo l'intervento del prefetto Piscitelli, darò la parola ai colleghi senatori che nella seduta di ieri non hanno potuto porre le proprie domande.

PISCITELLI. Signor Presidente, se mi è consentito, vorrei seguire l'ordine delle domande che mi sono state poste nell'audizione di ieri.

Il senatore Zanda mi ha chiesto indicazioni sull'organico della polizia stradale e, più in particolare, sulla nostra presenza sulla rete autostradale. Rispondo, dunque, che a fronte di un organico di 13.613 unità abbiamo 12.485 effettivi, con un *deficit* pari all'8,29 per cento. A tale proposito è opportuno fare alcune considerazioni.

Innanzitutto, voglio sottolineare che l'organico della Polizia di Stato è invariato dal 1992: se non ricordo male, infatti, l'ultimo aumento di organico della Polizia di Stato risale proprio a quell'anno. In questi 12 anni, però, sono aumentati i fronti su cui è necessario attestarsi, perché se ne sono aggiunti alcuni nuovi. Mi riferisco all'immigrazione, alla più recente minaccia del terrorismo (con l'esigenza di presidiare migliaia di punti sensibili) e all'esperienza del cosiddetto poliziotto o carabiniere di quartiere, che sta dando buoni risultati. Negli ultimi anni, quindi, la Polizia di Stato e l'Arma dei carabinieri si sono attestati su questi fronti, potendo disporre però di un organico invariato.

Nel quadro della Polizia di Stato, comunque, il settore della polizia stradale fa registrare uno dei *deficit* più accettabili in termini percentuali. Nell'audizione di ieri mi è stato chiesto quale sarebbe l'organico auspicabile ma è molto complicato fornire una risposta a questa domanda. Forse bisogna fare una riflessione di carattere generale prima di ipotizzare un fabbisogno di uomini, per valutare se oggi valga la pena di pensare alle medesime risposte di tipo quantitativo valide in passato, quando l'unica risorsa disponibile era l'uomo. Ieri abbiamo già avuto modo di evidenziare che oggi la risorsa tecnologica (anche se la utilizziamo ancora molto poco e sicuramente al di sotto delle potenzialità) può consentirci di ipotizzare soluzioni diverse da quelle tradizionali, costruite esclusivamente sulla «risorsa uomo».

La rete viaria nazionale è quella ben nota. Come sapete, la polizia stradale è un settore specialistico della Polizia di Stato e si occupa in via esclusiva dei problemi della sicurezza stradale e dei servizi di polizia stradale. La presenza della polizia stradale sul territorio è apprezzabile, anche in termini consistenti. Ieri ho riferito alla Commissione i dati relativi alle pattuglie che abbiamo messo in campo negli ultimi 16 mesi, tra Carabinieri e Polizia di Stato. Si tratta di dati significativi: si tratta di oltre cinque milioni di uomini e il numero delle pattuglie tende ad aumentare con il recupero – che ho evidenziato ieri – di ulteriori uomini, grazie all'uso delle tecnologie. Credo di poter dire che, con il contributo dei Carabinieri e delle polizie municipali (nella seduta di ieri ho già ricordato che deve comunque essere ulteriormente alimentato e sollecitato), le risorse umane disponibili potrebbero considerarsi sufficienti. A mio avviso, però, dobbiamo razionalizzarne l'impiego ricorrendo anche a nuove modalità operative e dobbiamo liberare risorse sfruttando completamente le tecnologie a disposizione, con l'inserimento delle tecnologie nei servizi di controllo; in tal modo, gli uffici sarebbero razionalizzati e si recupererebbero risorse per i servizi sul territorio.

In autostrada, lavoriamo in via esclusiva grazie alle convenzioni che regolano i rapporti tra polizia stradale e società autostradali. Tale rapporto convenzionale è ormai in vigore da 40 anni e speriamo di poterlo rinnovare entro quest'anno: con soddisfazione reciproca, le trattative sono praticamente giunte alla fase finale. In Italia abbiamo circa 7.000 chilometri di autostrade, su cui lavora un quarto dell'intero organico della polizia stradale che ogni giorno assicura 650 pattuglie, che rappresentano poco più del 50 per cento delle pattuglie messe in campo ogni giorno dalla polizia stradale (mediamente si attestano intorno alle 1.400 unità, ma diventano 1.600 unità nei periodi estivi o di esodo più massiccio).

Il senatore Zanda, in relazione alle autostrade, mi ha chiesto chi «comanda» tra noi e le concessionarie. Il rapporto convenzionale, per antica consuetudine, ci consente di non regolare i nostri rapporti in termini di potere, cioè di chi comanda di più. Credo di poter affermare che sviluppiamo rapporti di ottima collaborazione con procedure e meccanismi ormai molto consolidati e sperimentati. I nostri centri operativi autostradali sono strutture pensate proprio per coordinare i servizi su intere tratte autostradali.

Noi siamo fisicamente vicini ai centri operativi delle autostrade e, quindi, abbiamo la possibilità di scambiarcisi direttamente informazioni per definire, in caso di situazioni di emergenza, le procedure da adottare e gli interventi da mettere in campo. Di fronte alle situazioni di emergenza, derivanti da incidenti o da altri fattori che turbano il normale evolversi della mobilità, la nostra posizione finisce necessariamente per diventare predominante. Le concessionarie autostradali, infatti, accettano generalmente di adottare i provvedimenti a nostro avviso indispensabili e necessari per risolvere, di volta in volta, le diverse emergenze.

Quanto agli effetti della devoluzione sulla nostra attività (ovviamente per quello che è già avvenuto, in prospettiva si vedrà), se non ricordo male la nuova ipotesi di riforma concerne la polizia locale amministrativa. Negli attuali termini, non dovrebbe per ciò riguardare la polizia stradale in maniera diretta. Allo stato, l'unico effetto reale che si registra a seguito di questa prima fase di *devolution* è l'attribuzione della gestione delle strade agli enti locali di competenza. Ne consegue che, laddove si aveva un tempo un unico referente che era l'ANAS, si hanno ora più interlocutori regionali, provinciali e comunali. Rispetto a prima ciò significa interloquire non con uno ma con una pluralità di soggetti istituzionali.

In termini più generali il nostro lavoro si proietta in dimensioni ultranazionali. Si parla di corridoi europei nei quali dobbiamo collocarci. Le strade sono come una sorta di città lineare nel senso che chi parte da Reggio Calabria per recarsi a Milano spera di viaggiare tranquillamente senza chiedersi in quale Provincia o Regione si trova, purché gli sia garantita la possibilità di proseguire serenamente il proprio viaggio. Analogamente, in caso di necessità non si preoccupa di sapere se l'aiuto proviene dalla polizia stradale di una Provincia piuttosto che di un'altra; importante è che arrivi l'aiuto e il sostegno di cui si ha bisogno. Quanto ai nostri moduli operativi e alle nostre filosofie di lavoro, da sempre il nostro ufficio sul territorio è un compartimento che, in alcuni casi, ha una dimensione addirittura sovraregionale. Ripeto, siamo proiettati in un ordine di grandezza che ci vede impegnati nel definire le strategie che serviranno a gestire i segmenti di corridoi europei che passeranno per il nostro Paese, in stretta correlazione con i nostri omologhi degli altri Stati europei.

Circa l'incidenza della cartellonistica pubblicitaria sulla sicurezza stradale, come ho ieri rilevato, avvertiamo fortemente l'esigenza di dotarci di un sistema di monitoraggio e di analisi più strutturato di quello attualmente disponibile. Bisogna muoversi in questa direzione, attesi alcuni ritardi non sempre giustificati. Non sono in grado di fornire indicazioni numeriche sul rapporto che può esistere tra la distrazione da pubblicità, più o meno abusiva, e il numero degli incidenti stradali. Posso proporre l'ultimo dato consolidato dell'ISTAT: gli incidenti attribuiti a guida distratta o ad andamento indeciso, secondo la dizione adottata dall'ISTAT, rappresentano la causa principale degli incidenti stradali incidendo per il 16 per cento sul totale. Sempre secondo l'ISTAT, per questo tipo di incidenti nel 2002 (ultimo anno di cui disponiamo i dati) vi sono state 545 vittime,

pari all'8 per cento del totale, e 28.868 feriti, vale a dire l'8,5 per cento del totale, dato non trascurabile anzi rilevante.

Gli incidenti da noi definiti autonomi, ossia senza collisione tra veicoli, evidenziano un dato importante in quanto incidono per il 43,5 per cento sul totale (sempre dati ISTAT, comprensivi della parte relativa alle città, ai centri abitati), con il 42 per cento delle vittime. È interessante notare la progressiva crescita percentuale, sia pure in termini non particolarmente accentuati, di tale dato negli ultimi anni. Questo è un altro aspetto sul quale bisognerà attrezzarsi non solo per svolgere un'azione maggiormente incisiva ma per comprendere meglio la situazione. In questo caso si evidenziano cause come alcol e droga di cui abbiamo già parlato ieri e si registra l'incidenza dell'assunzione di farmaci di cui non si conoscono bene gli effetti sulla tenuta fisica e psichica della persona. Andrebbe ulteriormente esplorato il dato relativo all'incidenza di alcune patologie che sembrano essere aumentate negli ultimi anni. Penso a tutto ciò che possono provocare diabete, malattie coronariche ed epilessia, di cui secondo alcuni documenti ufficiali si registrano casi sempre più numerosi. Tutto questo può determinare nella guida situazioni incompatibili con le condizioni normali di sicurezza. Anche quest'aspetto richiederebbe un'ulteriore verifica.

È difficile stabilire il rapporto tra riduzione degli incidenti e obbligo di tenere accesi i fari in autostrada e sulle grandi arterie. Come dicevamo ieri l'infortunistica stradale è una materia che probabilmente non si riuscirà mai a circoscrivere completamente in termini di cause, di dinamiche, eccetera. Sicuramente questa misura assicura una maggiore visibilità, anche di giorno, dei mezzi in circolazione. Inoltre, alla luce dei dati registrati in termini di contravvenzioni elevate, gli automobilisti sembrano avere accettato tale obbligo, rispettando normalmente la disposizione.

È stato poi affrontato il tema della velocità. In termini generali si può ragionare sul concetto di velocità relativa. Ovviamente quanto più contenute e basse sono le velocità, tanto più si può incidere positivamente sul dato relativo all'infortunistica e soprattutto sugli effetti degli incidenti stradali. Senza dubbio l'incidente provocato da alte velocità procura effetti più dannosi di quello generato da motivi diversi. Come sapete, in condizioni atmosferiche avverse i limiti di velocità si abbassano ulteriormente. Anche sotto questo profilo, sempre secondo i dati ISTAT, in ragione delle condizioni atmosferiche avverse (neve, pioggia, grandine) avverrebbe il 15,3 per cento degli incidenti (percentuale di tutto rilievo) con il 14 per cento dei morti.

In merito all'incidenza dell'autotrasporto sul sistema infortunistico, faccio presente che i mezzi pesanti rappresentano poco più dell'8 per cento dell'intero parco veicolare circolante nel nostro Paese e sono coinvolti (non significa responsabili) nel 7,8 per cento degli incidenti stradali. Tutto sommato il rapporto è accettabile, soprattutto se si considera che i mezzi pesanti, per loro destinazione, circolano numerosi nel contesto stradale. A questo dato non particolarmente preoccupante contribuisce il fatto che alla guida di tali mezzi ci sono anche professionisti che hanno bisogno

di condizioni di viabilità e di sicurezza le più accettabili possibili perché devono arrivare a destinazione. In linea di massima, si può pertanto affermare che troviamo una disponibilità a collaborare e a comprendere le nostre ragioni.

Mi è stato chiesto anche se ci si è già assuefatti alla patente a punti. Si tratta di un'altra domanda alla quale è difficile fornire una risposta. Innanzi tutto, quando ho analizzato le percentuali dell'infortunistica degli ultimi 16 mesi (ieri ho fornito qualche elemento al riguardo), mi sono trovato più di una volta a chiedermi dove si pensava potesse portarci questo strumento, vale a dire quale si immaginava potesse essere in termini percentuali l'effetto positivo della patente a punti. Spero che nessuno sia arrivato a pensare che, anche se si tratta di uno strumento sicuramente importante (i dati che abbiamo esaminato lo confermano), potesse essere la via risolutiva per un problema che ha implicazioni molto più complesse e articolate. Voglio evidenziare che nei Paesi che hanno adottato la patente a punti prima di noi, negli stessi termini o con modalità appena differenti, l'effetto positivo, a regime, si è assestato intorno al 10 per cento in meno rispetto alla situazione precedente; allo stato, i nostri dati evidenziano una percentuale superiore al 10 per cento e, a parte la parentesi di luglio e di agosto 2004 (in merito alla quale ieri ho proposto alla Commissione una chiave di lettura), ci sembra di constatare che tale *trend* può essere mantenuto. Allo stato delle cose, pertanto, non mi sentirei già di parlare di una intervenuta assuefazione degli automobilisti alle norme adottate.

Sottolineo, poi, che il problema della sicurezza nella città è uno degli aspetti su cui bisogna concentrarsi di più. Anche per tale motivo, ieri ho proposto alcuni dati percentuali: in città avviene oltre il 70 per cento degli incidenti e vi è il 40 per cento della mortalità. Si tratta, quindi, di un capitolo sul quale si deve insistere maggiormente, utilizzando anche quei poteri di coordinamento di cui ieri (soprattutto da parte del senatore Zanda) mi è stata proposta una lettura decisamente critica. Tuttavia le più recenti direttive del Ministro dell'interno in materia di sicurezza stradale (soprattutto quelle successive all'entrata in vigore di queste norme) hanno insistito parecchio, anzi hanno posto proprio come punto centrale la sicurezza nei centri abitati e hanno fornito indicazioni specifiche ai prefetti, che sul territorio rappresentano le figure istituzionali che hanno la maggiore possibilità di dare concretezza alle direttive, tenuto conto del fatto che sono sul territorio anche e soprattutto per intrattenere rapporti con gli enti locali e quindi per coinvolgerli. Sono stati registrati segnali di una mobilitazione e di un impegno maggiori, pur con tutte le difficoltà che soprattutto i Comuni, anche per questioni finanziarie, hanno per mettere in campo provvedimenti efficaci.

Nelle città, accanto alla maggiore e più efficace mobilitazione delle polizie municipali, si potrebbe pensare di adottare misure di tipo strutturale. Come ho già evidenziato nell'audizione di ieri, si potrebbe pensare, ad esempio, di illuminare maggiormente le strade (soprattutto alcune) e di dedicare maggiore attenzione agli attraversamenti pedonali. A tale proposito, vi invito ancora una volta – ad esempio vi capiterà senz'altro di cir-

colare per le strade romane – a dare uno sguardo alle strisce pedonali per capire dove sono posizionate e quanto sono visibili per gli automobilisti. Certe volte la stessa collocazione delle strisce pedonali da una parte piuttosto che da un'altra può essere motivo di maggiore insicurezza.

Per quanto riguarda la gestione dei flussi di traffico, mi ricollego al discorso che si faceva prima di iniziare i lavori di questa Commissione. La soluzione dei semafori è stata certamente importante, nel tempo, in termini di sicurezza. Stiamo registrando, però, gli effetti positivi dalla maggiore e più diffusa adozione di sistemi di rotatoria e quant'altro.

Questi sono i dati di cui ora sono in possesso (frutto del lavoro di ieri sera e di questa notte) che, se il Presidente e la Commissione sono d'accordo, potrei consegnare agli atti ad integrazione della relazione di ieri.

PRESIDENTE. Siamo molto grati al signor prefetto ed apprezziamo la disponibilità e l'efficienza ben note del Ministero dell'interno.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor prefetto, ho esaminato i dati riportati nella sua relazione, relativi agli andamenti della riduzione degli incidenti. Mi spiace dirlo, ma francamente non sono ottimista circa la possibilità di raggiungere effettivamente l'obiettivo europeo del dimezzamento del numero dei morti negli incidenti stradali entro il 2010. A mio avviso, infatti, la riduzione media annua dal 1997 ad oggi non consente di esprimere una valutazione positiva. Sulla riduzione dell'ultimo anno incide l'impatto prodotto dalla patente a punti, che ha determinato un'immediata riduzione dell'incidentalità; poiché, però, il sistema è entrato in funzione una volta per tutte, quella riduzione si può proiettare nel tempo, ma non produrrà ulteriori riduzioni annuali. Dai dati esaminati mi sembra di constatare una difficoltà a raggiungere quell'obiettivo del 2010 se non si faranno ulteriori interventi.

In secondo luogo, ieri lei ha citato un dato relativo alla presenza di pattuglie sulle strade, che ha ripetuto anche oggi. Mi sembra di capire che sulla rete autostradale ci sono circa 650 pattuglie al giorno su una rete lunga 7.000 chilometri. Ciò significa che, se i poliziotti operano su tre turni...

PISCITELLI. Operano su quattro turni.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Ebbene, operano su quattro turni ed immagino che nella notte le pattuglie diminuiranno (anche se non so bene come funziona il sistema). Ciò significa che in media sono presenti circa 160-170 pattuglie per ogni turno: su 7.000 chilometri, si tratta in sostanza di una pattuglia ogni 50 chilometri. Mi sia consentita una considerazione che potrebbe sembrare irriverente: se queste pattuglie fossero ferme – in realtà si muovono – si dovrebbero vedere perché una pattuglia ogni 50 chilometri non è poco! Ad esempio, venendo a Roma dalla mia sede, dovrei incontrare circa tre pattuglie sulla direttrice stradale, invece non ne vedo nessuna. È chiaro che io non rappresento un campione statistico,

però ho osservato che nei giorni immediatamente successivi all'entrata in vigore della patente a punti, quando evidentemente c'era un impegno particolare di tutte le istituzioni interessate e, in particolare, della polizia della strada per dimostrare che i trasgressori avrebbero rischiato di essere colti in flagrante, le pattuglie si notavano. Alla presenza e visibilità degli agenti attribuisco fondamentalmente il 90 per cento dell'importanza della norma introdotta. Se s'introduce una norma anche molto giusta e ben fatta, come può essere quella della patente a punti, ma esiste l'altissima possibilità che non sia erogata alcuna sanzione perché non viene riscontrata infrazione, è inevitabile che dopo un po' di tempo l'efficacia di tale disposizione normativa diminuisca. Ho la sensazione che si sia entrati in questo crinale del sistema. Si attribuisce enorme importanza al fatto che i guidatori si sentano in un sistema vigilato e quando non si verificano le infrazioni si allentano le maglie.

Nel suo ragionamento ho percepito una certa enfasi sulla possibilità di garantire un maggior controllo se si utilizzassero sistemi di sorveglianza remoti. Non è la prima volta che sentiamo ripetere questo genere di considerazione. Reputo assolutamente giusta la sua osservazione: la pattuglia della polizia stradale non è per forza necessaria, se si sa che *in loco* vigila un sistema remoto. In proposito richiamo l'esempio della galleria Nazzano, ingorgo pericolosissimo che si trova poco oltre l'uscita del casello autostradale di Roma Nord sul quale dovrete pronunciarvi. Mantenere quello stato di pericolosità mortale da anni e anni non va certo ad onore della Società Autostrade e del Ministero dei trasporti. In quell'area era stato collocato un sistema remoto (che ora non c'è più), che misurava e segnalava a distanza la velocità dei veicoli di modo che l'automobilista conoscesse per un lungo tratto la velocità con cui stava procedendo. Ebbene, in quella strettoia oltre Roma Nord, in cima alla salita di Nazzano, dove la pericolosità del traffico è immensa, ho potuto constatare, materialmente e fisicamente, che i sistemi remoti funzionano anche se segnalano soltanto l'effettuazione del controllo. È facile immaginare quello che sarebbe avvenuto se il sistema avesse segnalato le infrazioni.

Dobbiamo smettere di ribadire la necessità di adottare misure in tal senso, bisogna realizzarle. Atteso l'imminente esame della legge finanziaria, si potrebbe valutare la possibilità di proporre un emendamento che preveda uno stanziamento in bilancio finalizzato, anno per anno, in modo poliennale, alla realizzazione di siffatti strumenti.

Prima domanda: qual è il costo di una postazione del genere? Il secondo quesito, forse, avrebbe dovuto essere formulato per primo: quante postazioni si dovrebbe inserire annualmente per attivare una copertura ragionevole dei punti della rete stradale in cui riscontrate particolare pericolosità?

Ulteriore domanda: ci si avvicina alla stagione invernale nella quale, come ben sappiamo, si verificano gravissimi incidenti, anche laddove esistono condizioni strutturali idonee. Molto importante è quanto rilevava il senatore Cicolani sulla sicurezza passiva delle strutture stradali e, aggiungo, degli autoveicoli. Potreste suggerire, imporre, o proporre che s'im-

ponga, qualche misura di sicurezza passiva sui veicoli? Non mi soffermo su alcune idee avanzabili in proposito, a me interessa solo sapere se si può fare un passo avanti. Ripeto, si avvicina la stagione invernale e sappiamo che, anche laddove sono presenti sistemi di sicurezza passiva, si sono verificati gravi incidenti a causa della nebbia, del ghiaccio e, sostanzialmente, della neve.

Quali provvedimenti suggerite per contrastare il problema della nebbia? Non si possono far trascorrere gli anni dichiarando che si potrebbe fare qualcosa ma di fatto non facendo nulla. Si può pensare a misure di illuminazione o a pattuglie di polizia che guidano le colonne; non so, certo non possiamo arrenderci. Gradirei, se possibile, una quantificazione dei costi perché, ripeto, siamo alla vigilia dell'esame della legge finanziaria e si potrebbe valutare la possibilità di inserire, in tale ambito, una voce finalizzata alla protezione e quindi alla sorveglianza remota delle strade.

Ho parlato con alcuni avvocati che sostengono la tesi del senatore Chirilli. Ho riscontrato che l'ipotesi di imputare al proprietario le eventuali infrazioni del conducente non piace. Non solo sono tra coloro che hanno approvato questa norma del codice della strada ma mi sono anche battuto in Assemblea affinché essa avesse quella configurazione, nella convinzione dell'inesistenza di soluzioni alternative. Ciò non di meno, è antipatico utilizzare il fermo amministrativo del veicolo, strumento da lei suggerito e già contemplato in alcune norme.

Cercherò di descrivere i possibili risvolti di tale modalità sanzionatoria, richiamando un fatto realmente accaduto ad un dentista di Venezia. Dopo aver parcheggiato l'automobile in divieto di sosta, il medico si accorge che i vigili stanno procedendo alla contravvenzione; quindi, chiede alla sua infermiera di spostare l'auto. La signorina scende e ha un breve diverbio con i vigili che le chiedono i documenti: la patente risulta scaduta. I vigili, lasciata libera la signorina, caricano l'automobile sul carot-trezzi per depositarla in un rifugio sotterraneo che, nel caso di specie, è nella vicina Mestre. In situazioni del genere il fermo amministrativo dell'automezzo credo si aggiri intorno ai tre mesi, cui si aggiungono i relativi costi. In tal caso al proprietario del veicolo è imputato il fatto che il guidatore era sprovvisto di un documento valido. Ho fatto questa premessa per significare come tale sistema si può utilizzare ma bisogna essere consapevoli che ci si muove in tale direzione.

Reputo giusta la misura ed efficace il sistema che risponde al problema ma ciò richiede l'approvazione di una norma specifica in tal senso. Sono questi i punti sui quali vorrei che lei ci illuminasse.

DONATI (*Verdi-U*). Le mie domande riguardano il trasporto delle merci e i controlli effettuati.

Questa mattina ho ascoltato una parte delle risposte che sottendevano un atteggiamento molto rassicurante e di grande collaborazione. Non sono però molto convinta che le cose stiano esattamente in questi termini, in quanto ho la sensazione che nel campo dell'autotrasporto i controlli siano insufficienti. Quali tecnologie sono utilizzate per assicurare, ad esempio, il

controllo della tara dei veicoli? Tutti sappiamo come funziona il sistema di controllo sui turni di guida e conosciamo, purtroppo, anche gli abusi a cui esso spesso si presta. Per quanto riguarda i limiti di velocità, basta recarsi sull'autostrada per verificare che sovente i conducenti dei Tir non rispettano i limiti di velocità, per carità, come tanti altri cittadini. Non mi sembra che vi siano le condizioni ottimali che venivano indicate.

Vorrei ricordare che nella relazione, a pagina 13, dove si affronta rapidamente la questione dei controlli nell'autotrasporto si fa un esempio in ordine ad una sperimentazione effettuata nella Provincia di Torino per una settimana, dal 6 al 15 luglio scorso, in cui sono state impiegate complessivamente 100 pattuglie, controllati 3.848 mezzi pesanti e accertate 1.785 violazioni: ciò significa che un mezzo su due non era in regola. Si tratta ovviamente di un dato molto parziale, riferito ad un luogo e ad un periodo molto limitato; tuttavia è un indicatore assolutamente negativo, che conferma le preoccupazioni che ho espresso.

Pertanto, anche sulla base di questi dati, credo che bisognerebbe intensificare i controlli. Vorrei, quindi, sapere se sono previsti piani straordinari di verifiche sulla strada che includano controlli supplementari nel campo dell'autotrasporto: per un veicolo possono non esistere problemi di peso ma in ogni caso si devono controllare anche i turni di guida e di riposo.

Inoltre, vorrei sapere se si immagina di utilizzare tecnologie informatiche e satellitari a controllo remoto anche nel campo dell'autotrasporto, ad esempio per il controllo dei turni di guida e di riposo. Questa Commissione ha già avuto modo di discutere tale questione, ovviamente con grandi divisioni e senza dare il proprio assenso su nessuna tecnologia che andasse in questa direzione. Io sono tra coloro che sostengono da sempre la necessità dei controlli remoti. Penso infatti che, se vogliamo effettuare controlli efficienti con un reale effetto deterrente, non possiamo affidarci ai singoli conducenti e avere sul veicolo ogni sorta di «diavoleria» per effettuare tali controlli, cioè sostanzialmente pochi mezzi, molto poco raffinati e, tra l'altro, anche molto costosi: non dimentichiamo quest'ultimo aspetto, perché bisogna sempre tenere in considerazione anche il rapporto costi-benefici – ritengo piuttosto indispensabile, sia in ambito urbano che extraurbano, che vengano svolti controlli, anche con i sistemi satellitari. Ovviamente bisogna tutelare i soggetti rispetto all'uso dei dati: si tratta di questioni che conosciamo bene e che abbiamo già vissuto abbondantemente in ordine all'introduzione dei sistemi telematici in ambito urbano. Credo che un simile livello di controlli debba essere esteso il più possibile anche in ambito extraurbano (inclusi i sistemi satellitari), per controllare pure i turni di guida e di riposo. Sappiamo benissimo che ciò significa effettuare un controllo molto capillare dei mezzi sulla strada e, quindi, al contempo vanno introdotte misure di sicurezza della *privacy* assolutamente stringenti. Accade sempre, in ordine all'introduzione di nuove tecnologie, che certe modalità operative debbano essere concretamente identificate.

Vorrei sapere se allo stato vi sono sperimentazioni in corso. Ho sentito parlare che ve ne sono sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, per altre esigenze, cioè per motivi di sicurezza vera e propria; potrebbero, però, essere utilizzate, almeno come sperimentazione, anche per controllare il comportamento tenuto su strada.

PEDRINI (*Aut*). Signor Presidente, tralascio le formalità e i ringraziamenti per risparmiare il tempo a disposizione.

Vorrei rivolgere al prefetto Piscitelli due domande. Innanzi tutto, circa le indicazioni fornite sugli effetti delle sanzioni, vorrei sapere se è obbligatoria, stabilita per legge, una forma di avviso preventivo. Molte volte per le strade si vedono le indicazioni dalle quali si evince che vi possono essere controlli: desidererei sapere se queste sono obbligatorie, perché spesso si notano, invece, persone in divisa nascoste dietro agli angoli delle strade. Va tutto bene, per carità, però ritengo che sarebbe meglio far prevalere lo spirito preventivo rispetto a quello punitivo. Vorrei capire, dunque, se al di là delle norme vi sono indicazioni specifiche al riguardo. In ogni caso, tra un giovane che prende la multa e un giovane che si salva la testa, preferisco senz'altro quest'ultimo!

Inoltre desidererei sapere se la sua competenza è su qualsiasi tipo di strade, siano esse dell'ANAS o strade provinciali. Le rivolgo una domanda molto semplice e le chiedo anche un aiuto, ricordando che chi le parla è anche sindaco. Vi sono strade provinciali in condizioni pietose: vorrei sapere, allora, cosa si deve fare per migliorarle (credo che le sue competenze siano davvero ridotte al riguardo) e per individuare le responsabilità. Vi sono strade provinciali che per 50 anni (se non per 60) non sono mai state riparate come avrebbero dovuto essere riparate e, quando ciò è avvenuto a seguito di eventi franosi, sismici o altro, è stato più facile a volte rilevare un peggioramento piuttosto che un miglioramento. Potrebbe fornire, per cortesia, qualche indicazione al riguardo, vale a dire se possiamo fare qualcosa nella nostra veste di senatori, di sindaci o di privati cittadini, per cercare di migliorare questa situazione ed evitare che diventi causa di incidenti? Alcune strade sono vere e proprie bombe: si possono varare le leggi, ma se non si interviene in questo senso non si ottengono risultati. Siamo in presenza di enti provinciali che chiudono il loro bilancio con avanzi positivi, ma le strade rimangono in condizioni pessime. Credo, pertanto, che la manutenzione delle strade costituisca un fattore fondamentale per la sicurezza.

PRESIDENTE. Rinnovo i ringraziamenti al prefetto Piscitelli. Mi limito a rivolgere una breve domanda che riguarda una notizia comparsa recentemente sulla stampa. È emersa l'idea di rendere obbligatoria l'installazione di una scatola nera sugli autoveicoli per ricostruire la dinamica degli incidenti. Ho letto recentemente su un giornale molto diffuso dalle mie parti che un inventore sostiene di avere brevettato questa macchinetta da apporre sul cruscotto che, se prodotta in serie, costerebbe circa 50 euro.

Non mi sembra che l'idea di mettere su tutti gli autoveicoli le scatole nere, così come accade per gli aeroplani, sia da ignorare.

PEDRAZZINI (*LP*). Questa funzione è già svolta dal navigatore, purché sia azzerato spesso, altrimenti potrebbero sorgere problemi di *privacy*, considerato che i tracciati seguiti dagli automobilisti rimangono in memoria.

PISCITELLI. Il senatore Brutti, dopo aver svolto qualche riflessione sui dati più recenti relativi all'infortunistica stradale, ha affermato che dal 1997 al 2003 la situazione in Italia è peggiorata, a differenza di quanto è accaduto in tanti altri Paesi europei. Tra poco conosceremo i dati dell'I-STAT e quindi avremo sicuramente a disposizione informazioni molto più complete al riguardo. Dal *trend* che emerge dai nostri dati per il 2003, si registra un'inversione di tendenza. A noi risulta che vi sono 500 morti in meno, vale a dire una contrazione che non si registrava dal 1992, ed è un dato.

Prima parlavo dell'effetto prodotto dalle nuove norme: non è immaginabile spingersi oltre con dati di questo genere; è difficile fare previsioni. Non so quali potevano essere le aspettative e se si potevano calcolare percentualizzazioni. Lavoriamo intanto su questo dato, che pure esiste, per andare oltre e migliorarlo. Se dovesse essere questo il punto su cui siamo destinati ad assestarci, grazie all'effetto delle norme e all'offerta di strumenti di maggior controllo, senza dubbio mantenere percentualmente il dato, da qui al 2010, sarebbe più difficile rispetto ai risultati ottenuti subito dopo l'entrata in vigore delle norme. Bisognerà lavorare molto di più; in tal senso, la risorsa cui fare necessariamente appello è quella delle tecnologie.

I numeri delle nostre pattuglie possono risultare insufficienti, ma anche in questo caso è difficile stabilire quante dovrebbero essere quelle nostre, dei Carabinieri e della Polizia municipale da aggiungere. Va considerato anche che nel nostro Paese il sistema viario presenta una configurazione abbastanza originale, non foss'altro perché fatto nella maniera che ben conosciamo. Con estrema franchezza confesso di avere difficoltà a indicare quante pattuglie dei Carabinieri e della Polizia stradale servirebbero per assicurare un sistema di sicurezza migliore di quello oggi esistente.

So di certo però che mettere in campo risorse umane costa più che ricorrere alle tecnologie e che aumentare i nostri organici inciderebbe sensibilmente sui conti pubblici, tenuto anche conto del fatto che meriterebbe di essere incrementato il personale destinato non solo alle questioni di cui ci stiamo occupando ma anche ad altre situazioni che rappresentano comunque delle emergenze. Si può fare ma sicuramente a costi superiori. Inoltre, bisognerebbe capire quante unità servirebbero per collocarci più efficacemente su questo e sugli altri fronti che il sistema di sicurezza del Paese deve occupare.

In alternativa vi sono le tecnologie da destinare al controllo di alcune tipologie di comportamenti. Ieri ho riferito sulle tecnologie scelte, adottate

e acquistate da noi con risorse del nostro bilancio, vale a dire con risorse del Ministero dell'interno. Abbiamo definito tali tecnologie «sorpasometro». In buona sostanza, si tratta di una tecnologia abbastanza elementare, consistendo in una telecamera che con una serie di aggiustamenti informatici può raccogliere immagini e trasmetterle direttamente a un centro di raccolta. Ciò consente di osservare comportamenti scorretti come il sorpasso vietato e l'occupazione abusiva delle corsie di emergenza a lavoro praticamente già finito.

Sarà poi necessaria l'omologazione del Ministero delle infrastrutture, attesa l'impossibilità nel nostro Paese di mettere in campo nuove tecnologie per il solo fatto che esistono. L'omologazione consente di dare certezza ai cittadini. Ciò nonostante, abbiamo sperimentato, con esito credo positivo, un'implementazione di questa tecnologia, che consentirà di misurare anche la velocità, che rappresenta uno dei capitoli fondamentali da affrontare. Oggi realizziamo tutto questo attraverso le pattuglie.

Al momento disponiamo di alcune tecnologie che abbiamo comprato nel corso degli anni (*autovelox e telelaser*) che misurano la velocità e consentono di contestare il superamento dei limiti. Per funzionare queste tecnologie necessitano però della presenza dell'uomo. Il *telelaser*, che va tenuto in mano, necessita ogni volta della presenza di una pattuglia che in quel giorno potrà dedicarsi esclusivamente a quel tipo di controllo senza effettuare altri, soprattutto in alcuni segmenti della rete viaria.

Effettuare controlli di un certo tipo su alcune situazioni è più complesso oltre che più pericoloso in autostrada che altrove. Il numero delle vittime della Polizia stradale registrato negli ultimi anni conferma, ahimè, quanto sto ora affermando.

Quante tecnologie in più servirebbero? In caso di pattuglia le cifre sono quelle indicate dal senatore Brutti, vale a dire mediamente sulla rete autostradale una pattuglia ogni 50 chilometri. Se per tale distanza si disponesse, almeno in autostrada, di un paio di tecnologie per la misurazione soprattutto della velocità, ci muoveremmo, a mio modo di vedere, già nella direzione giusta.

Quanto alla restante viabilità, per i primi 29 sorpassometri che stiamo mettendo in campo abbiamo proceduto a un'analisi dei punti neri della viabilità non autostradale. I primi apparecchi, infatti, saranno tutti utilizzati sulla viabilità ordinaria e non autostradale. Abbiamo individuato almeno 150 punti non neri ma di altissima pericolosità; su di essi puntiamo a collocare, nel giro di qualche anno (due o tre, spero), altrettanti sorpassometri implementati di un misuratore di velocità.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Quali sono i costi di questo tipo di apparecchiatura?

PISCITELLI. Il sistema non è composto solo dalla telecamera ma bisogna fare in modo che vi sia una trasmissione delle immagini. Quindi, vi sono anche spese di piattaforma. Il programma prevede addirittura una stampa automatica del verbale. L'operazione, che stiamo progettando, do-

vrebbe incidere positivamente anche sui tempi di attività burocratica e amministrativa degli uffici. Ad ogni modo, mi riservo di trasmettere alla Commissione un dato più preciso. Credo comunque di poter affermare che si tratta mediamente di una spesa che si aggira attorno ai 100 milioni di vecchie lire per apparato, come i miei collaboratori confermano.

Come rilevavo ieri, stiamo collaborando con le concessionarie autostradali per sperimentare altre tecnologie. Poiché dette concessionarie possono costruire sugli indici di sicurezza le loro richieste di aumento dei pedaggi, il nostro auspicio è che mettano in campo proprie risorse finanziarie da destinare a tale scopo. Nella prospettiva di avere questi presidi tecnologici (per un verso grazie alla norma e per altro in relazione ad una nostra precisa volontà in questo senso), intendiamo renderli visibili e preannunciarli, innanzi tutto perché l'effetto annuncio è già importante sotto questo profilo e poi perché questo è sufficiente: il nostro obiettivo non è quello di fare più contravvenzioni ma quello di ridurre gli incidenti. Questo è quanto vogliamo e che è previsto nelle norme che intendiamo applicare in modo convinto nei termini indicatici dal legislatore. Quindi, non vi è alcun problema sotto questo profilo.

Da tutto ciò naturalmente immaginiamo di poter recuperare risorse. Ha ragione la senatrice Donati, quando richiama la mia attenzione sull'esigenza di dedicare maggiore risorse ed energie al sistema dell'autotrasporto. I dati che ho riferito all'inizio di seduta sono quelli obiettivi, relativi all'infortunistica stradale: tutto sommato, considerato il numero di mezzi circolanti e quanto avviene sulle nostre strade, mi sembra che la percentuale sia accettabile. Ciò non significa che non avvertiamo l'esigenza di controllare di più e con maggiore efficacia i mezzi pesanti rispetto ai carichi e soprattutto ai tempi di guida. Infatti, ieri, illustrando la mia relazione, ho detto che tra le nostre ipotesi di intervento normativo c'è anche l'incremento e la maggiore incisività delle sanzioni previste. Il fenomeno, infatti, esiste e non è solo italiano: specialmente adesso, con l'allargamento dell'Unione europea, c'è la libertà di circolazione sulle nostre strade. Esiste, dunque, soprattutto ora, un problema di questo tipo. Chiaramente quelle operazioni comportano un dispiegamento di forze che, per la situazione in cui siamo, sembra eccezionale, perché si devono poter mobilitare 100 pattuglie per dedicarle, per qualche tempo, alla Lombardia, al Piemonte e altrove, esclusivamente a questo tipo di controlli.

Intendiamo andare avanti così, utilizzando su tale fronte le pattuglie che potremo recuperare grazie ai controlli remoti e quelle che ci deriveranno, spero in tempi abbastanza ravvicinati, dalle misure di razionalizzazione amministrativa ed organizzativa cui ieri ho fatto cenno. Il controllo dei nostri distaccamenti nelle ore notturne con gli strumenti di protezione passiva per liberare il tradizionale piantone e per creare pattuglie in più può significare in prospettiva – come ho evidenziato ieri – avere sulle strade quasi 50.000 unità in più all'anno. Bisognerebbe poter delegare le scorte ai carichi eccezionali che, soprattutto in alcune realtà del Paese, sottraggono risorse notevoli. Il disciplinare che detta le regole per dare applicazione al rivisitato articolo 16 del regolamento di esecuzione del co-

dice della strada è sostanzialmente pronto. Esso ci consentirà di delegare a privati abilitati un maggior numero, rispetto ad oggi, di scorte a carichi eccezionali; contiamo così di recuperare circa 18.000 pattuglie all'anno. Tutte queste risorse andranno evidentemente impiegate nei controlli.

Per quanto riguarda la tecnologia, ritengo che con il satellite saremo in condizione di seguire un mezzo e, quindi, di sapere quanti chilometri percorre in un giorno; dovremmo, però, cercare di sapere anche se alla guida di quel mezzo c'è sempre la stessa persona. Credo che attraverso il satellite, almeno secondo le attuali capacità di questi sistemi e sulla base delle mie conoscenze, ciò non sia ancora possibile. Su questo fronte, tuttavia, la risorsa umana ci consente di effettuare i controlli di maggiore efficacia. Speriamo che in un futuro abbastanza prossimo le tecnologie ci potranno dare una mano in più a svolgere anche questo tipo di servizi.

Un dato veramente allarmante riguarda il controllo delle condizioni degli pneumatici, di cui vi ho parlato nell'audizione di ieri. Si tratta di una questione serissima, che incide pesantemente sull'infortunistica stradale. In quel caso, c'è poco da fare, perché bisogna guardare fisicamente un copertone e misurare quanto è ancora profondo il battistrada. Nel corso di operazioni specifiche ne abbiamo individuati tanti non in regola ed è quindi chiaro che si tratta di un altro fronte sul quale dobbiamo insistere.

Per quanto riguarda la sicurezza in condizioni climatiche avverse, soprattutto in caso di nebbia, sottolineo che stiamo effettuando, anche con l'ANAS, studi e sperimentazioni sul fronte delle tecnologie. Speriamo di riuscire a procedere velocemente. La nebbia è un nemico difficile da affrontare e non solo in Italia. Infatti, quello che si è sperimentato fino a questo momento ha dato quasi sempre risultati molto poco confortanti. Qualche anno fa, abbiamo adottato un modulo operativo che giornalmente è stato definito quello della cosiddetta *safety car*: abbiamo posto le nostre pattuglie davanti ad un corteo di automobili e in questo modo le abbiamo costrette a mantenere costantemente una certa velocità e a stare in condizioni di sicurezza. Tuttavia, anche in questo caso, vi sono controindicazioni: si forma, infatti, un «tappo» perché le automobili seguono la stessa pattuglia e il corteo è destinato ad allungarsi (soprattutto sulle autostrade del Nord che hanno la nebbia, ma anche tanto traffico); il tappo provoca una fila molto lunga in tempi rapidissimi e diventa pericoloso per chi sopraggiunge. Bisognerebbe aggiungere un'altra pattuglia in fondo che, a mano a mano che si allunga il corteo, dovrebbe andare nella direzione opposta, operazione molto pericolosa per la pattuglia (scusatemi, ma mi devo fare carico anche della sicurezza dei nostri uomini), ma anche per chi sopravviene perché si può trovare sulla sua direzione una macchina che procede contromano. Vi è poi un modulo che abbiamo adottato più recentemente, forse un po' più elastico. Tra l'altro, quando abbiamo utilizzato le cosiddette *safety car*, abbiamo ricevuto le telefonate di automobilisti che ci chiedevano quando sarebbe partita quella successiva. Accade anche questo: tra poco, ci verranno chiesti anche gli orari della *safety car*, in modo che ognuno possa regolare i propri tempi di partenza in base ad essi!

Tali misure, adottate in questi termini in maniera sperimentale qualche anno fa nell'area padovana, hanno indubbiamente prodotto qualche risultato. Tuttavia, non è nemmeno quello il rimedio definitivo. Secondo me bisogna individuare sistemi di illuminazione delle strade specifici per la nebbia. Il problema fondamentale è allungare il campo visivo ed è su di esso che bisogna lavorare. Si possono adottare anche altri accorgimenti che rendano i mezzi più visibili; sotto questo profilo le ultime tecnologie costruttive hanno già fatto qualche passo significativo in avanti.

La sicurezza dei veicoli è un altro capitolo importante. Rispetto a qualche anno oggi esistono una serie di accorgimenti e di strumentazioni importanti da adottare sui veicoli. L'obbligatorietà dell'Abs, più che di altri strumenti, su tutti i veicoli sarebbe importantissima ai fini della sicurezza; va però detto che oggi l'Abs, pur non essendo obbligatorio, è di serie su quasi tutte le autovetture. In passato non esistevano gli *airbag* e le cinture di sicurezza che, a nostro giudizio (ma non è solo un nostro pensiero), hanno inciso oltre che sul numero degli incidenti stradali soprattutto sui danni dagli stessi derivanti.

Si assiste però ad un effetto perverso che sottopongo alla vostra attenzione solo perché, in una riflessione complessiva, vale la pena considerare anche problematiche del genere. A me sembra che tutta questa nuova dotazione abbia stimolato negli automobilisti la sensazione di essere una sorta di guerrieri con armatura. Per un verso le recenti dotazioni dei veicoli sono ottime e personalmente non mi trovano contrario; per altro verso però è come se ciò avesse ingenerato il convincimento di essere invincibili. In altri termini, si ha la sensazione che quello che avviene nelle strade può capitare solo a chi non possiede una macchina così sicura e attrezzata. Si tratta di effetti solo psicologici e non tecnici sui quali bisogna riflettere. Ciò non significa che non bisogna proseguire nell'individuazione di forme di sicurezza maggiori da installare sui nostri veicoli. Non va però sottovalutata l'esistenza di questo tipo di effetto su un popolo di automobilisti che ama correre, ha bisogno di arrivare in fretta e che non dispone mai del tempo necessario: il nostro è il tempo dell'accelerazione. I romani usavano l'espressione *festina lente*, affrettati lentamente; forse, bisognerebbe riequilibrare la situazione in questi termini. Oggi il bisogno e la pretesa di correre per arrivare velocemente prende tutti indifferentemente, anche chi in condizioni normali è generalmente più rispettoso delle regole. Anche chi rispetta normalmente la velocità di 130 chilometri l'ora in autostrada, quando ha fretta supera tale limite perché deve arrivare. Questo è l'atteggiamento più diffuso.

Come prima rilevavo, le strade provinciali rappresentano per noi un problema aggiuntivo. A seguito dell'adozione delle prime misure in materia di *devolution* i nostri interlocutori sono decisamente aumentati. Nel caso delle autostrade il concessionario, grazie alla convenzione stipulata, è il nostro interlocutore; sotto questo profilo, ho formalizzato un sistema di procedure e di rapporti diversi. Quanto più si scende nel sistema viario giungendo al Comune, alla Provincia e alla Regione che si sta ancora attrezzando, la situazione diventa più difficile perché bisogna interloquire

con un certo numero di assessori e di sindaci. Nell'ambito del mandato ordinario, le nostre pattuglie sanno che nei loro servizi di viabilità e di vigilanza stradale devono controllare la condizione delle strade e devono darne comunicazione (lo facciamo sistematicamente) agli enti proprietari delle strade.

PEDRINI (*Aut*). È in grado di dirmi se una strada provinciale sia stata mai controllata?

PISCITELLI. Sì.

PEDRINI (*Aut*). Mediamente le strade provinciali vanno da 500 a 1.000 chilometri per Provincia. Se si moltiplicano i 1.000 chilometri per le 100 province italiane si hanno 100.000 chilometri di strada non sottoposti allo stesso grado di controllo. La polizia provinciale non interviene ed è un dramma.

PISCITELLI. Sono perfettamente d'accordo con lei.

PEDRINI (*Aut*). Le pattuglie della polizia provinciale controllano le principali strade provinciali. Le strade provinciali si snodano però nei vari Paesi. La Spezia, ad esempio, non ha forse meno di 600 chilometri di strade provinciali, se si considerano tutti i Comuni dalla Val di Vara in su. Si potrebbe fare l'esempio della strada per Maissana.

PRESIDENTE. Ma sulla strada per Maissana passano tre macchine l'ora!

PEDRINI (*Aut*). Ma la sicurezza è sicurezza; consideriamo tre macchine all'ora per 60 anni. È più facile che gli incidenti stradali che vedono il ricovero di ragazzi siano quelli che avvengono nelle strade provinciali dove, in assenza di controlli preventivi, non portano il casco, sono liberi, guidano come vogliono, non mettono le cinture di sicurezza. Il raggio di curva non è mai stato registrato in 60 anni. Si può procedere ad una scomposizione dei dati? E così recuperiamo i dati sugli incidenti sulle autostrade. Lei può indicarmi le statistiche relative alle strade provinciali?

PISCITELLI. Se non tramite le rilevazioni della polizia stradale, dovrei poterle dare una risposta attraverso le rilevazioni che dovrebbero effettuare le polizie municipali, provinciali laddove già esistono e regionali quando esisteranno. Sono tutti i soggetti indicati nell'articolo 12 del codice della strada, che partecipano al sistema di sicurezza stradale del nostro Paese e che spero adempiano al loro compito. Ad ogni modo, le farò avere quanto meno le statistiche della Polizia stradale.

PEDRAZZINI (*LP*). Vorrei conoscere il dato relativo alle multe fatte per Provincia.

PISCITELLI. Le farò avere il dato relativo a quelle della Polizia stradale.

Sul cartello preventivo credo di avere già dato risposta.

Presidente, la scatola nera, se adottata su tutti i mezzi di trasporto, certamente contribuirebbe a far partire il centro di monitoraggio nazionale dell'infortunistica che auspico di realizzare in tempi ravvicinati presso il Ministero dell'interno. Tale centro raccoglierà il contributo di tutti, anche di coloro che non si interessano direttamente di sicurezza stradale, e distribuirà a tutti (sistemi sanitario e accademico, e via discorrendo) i dati raccolti. In tal senso, raccogliere per ogni incidente una scatola nera significherebbe avere finalmente una serie di risposte che oggi non riusciamo a dare.

PRESIDENTE. Si potrebbe iniziare ad installarla sui TIR, per poi estenderla alle macchine di una certa cilindrata.

Ringrazio il prefetto Piscitelli per il suo intervento e per l'ampia disponibilità dimostrata.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 10,10.

