

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— X LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE, SULLE PROSPETTIVE E SULLE
POLITICHE DA ADOTTARE NEL SETTORE DELL'AUTO-
TRASPORTO MERCI IN ORDINE ALLA SCADENZA DEL
1992 (MERCATO INTERNO DELLA CEE)

16° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 LUGLIO 1988

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE**Audizione dei rappresentanti dell'Automobile Club d'Italia**

PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 10 e <i>passim</i>	ACQUAVIVA	Pag. 11
PATRIARCA (DC)	9, 14	ALESSI	3, 8, 10 e <i>passim</i>
SENESI (PCI)	10	VELLA	12, 14, 15 e <i>passim</i>
VELLA (PSI)	17		
ULIANICH (Sin. Ind.)	7		
VISIBELLI (MSI-DN)	16, 17		

Interviene il ministro della marina mercantile Prandini.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per l'Automobile Club d'Italia, il presidente, avvocato Rosario Alessi, il segretario generale, dottor Giuseppe Spizuoco, il capo ufficio studi, dottor Bruno Acquaviva, e l'ingegner Marcello Vella del Servizio tecnico automobilistico.

I lavori hanno inizio alle ore 9,30.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione, sulle prospettive e sulle politiche da adottare nel settore dell'autotrasporto merci in ordine alla scadenza del 1992 (mercato interno della CEE).

È in programma, oggi, l'audizione dei rappresentanti dell'Automobile Club d'Italia.

Vengono quindi introdotti l'avvocato Rosario Alessi, il dottor Giuseppe Spizuoco, il dottor Bruno Acquaviva e l'ingegner Marcello Vella.

Audizione dei rappresentanti dell'Automobile Club d'Italia

PRESIDENTE. Nel ringraziare, a nome della Commissione, i rappresentanti dell'Automobile Club d'Italia (ACI) per essere intervenuti, desidero ricordare che la nostra indagine conoscitiva ha per oggetto la situazione, le prospettive e le politiche da adottare nel settore dell'autotrasporto merci in vista della scadenza del 1992 e che l'audizione odierna sarà dedicata principalmente all'approfondimento dei problemi connessi alla sicurezza stradale.

Do pertanto la parola al presidente Alessi per un'esposizione introduttiva.

ALESSI. Desidero, innanzitutto, ringraziare la Commissione per aver invitato i rappresentanti dell'ACI ad esprimere la propria opinione sulle questioni relative alla sicurezza stradale nell'ambito dell'indagine conoscitiva in corso.

Il primo aspetto su cui intendo soffermarmi riguarda la tutela dell'automobilista, ostacolato in misura crescente dal comportamento degli autotrasportatori. A tale proposito, ritengo opportuno ricordare che abbiamo sempre sostenuto la necessità di garantire al settore un adeguato livello di imprenditorialità e di professionalità, elementi, questi ultimi, senza i quali la sicurezza stradale verrebbe seriamente compromessa.

Citerò ora alcuni dati che mi sembrano estremamente eloquenti. Nel 1987 la Polizia stradale ha elevato 1.156.509 contravvenzioni ad

automobilisti «indisciplinati», mentre le contravvenzioni elevate ai conducenti di autocarri sono state 869.173. Si tenga presente, peraltro, che il 40-45 per cento circa delle violazioni del codice della strada è riferito al Titolo VIII, relativo alle norme di comportamento. Il dato che ho citato potrebbe sembrare, a prima vista, insignificante se non fosse, tuttavia, correlato ad un altro dato importante: nello stesso 1987, infatti, le autovetture in circolazione sono state 25.730.334, mentre gli autocarri sono stati 2.032.664.

Per quanto concerne, inoltre, i chilometri di percorrenza media annua, nel 1987 si sono avuti 10.000 chilometri per le autovetture, 68.909 chilometri per gli autotreni e 118.000 chilometri per gli auto-articolati.

Il rapporto è da uno a dieci e mi sembra quindi evidente la pericolosità tendenziale di questa categoria sulle strade. Il dato che vi ho appena fornito non è definitivo perchè riguarda solo le contravvenzioni elevate dalla Polizia stradale; a queste poi dovrebbero aggiungersi quelle dei Carabinieri e quelle della Guardia di finanza, nonché quelle dei Vigili urbani e di qualche dipendente dell'Anas che, come sapete, ha la stessa potestà.

È chiaro che la situazione del trasporto merci in Italia è molto critica anche perchè la professionalità e l'imprenditorialità a cui facevo cenno prima è assai lontana. C'è da dire che l'albo è un elemento di carattere soltanto burocratico e senza nessun'altra valenza. L'elemento più preoccupante è la mancanza di una adeguata struttura di preparazione dei conducenti. Tutti sapete come si arriva oggi alla guida di un'autovettura, avviati con molta poca preparazione professionale. Anche gli esami per l'abilitazione alla guida di un veicolo per trasporto merci sono sempre stati svolti in maniera generica e con strutture e mezzi inadeguati; è sempre stato sufficiente compiere il giro di un palazzo, una marcia indietro e una marcia avanti perchè l'abilitato alla guida sia definito idoneo a percorrere autostrade a velocità spesso proibitive.

Vi è poi da aggiungere che del tutto scarso e inefficace è il controllo; mancano elementi dissuasivi e direi anche preventivi, perchè è inutile fare il processo a quello che è avvenuto e contare poi gli incidenti e le vittime: bisogna invece prevenire. Le nostre strade non sono perfettamente adeguate, ma soprattutto il nostro sistema sanzionatorio è veramente cervellotico, soprattutto dopo la depenalizzazione di molti reati effettuata di recente anche per alcune violazioni molto gravi; quindi ormai la sanzione amministrativa pura e semplice è in bilancio per l'autotrasportatore, perchè a questo punto egli non ha più la preoccupazione di infrangere una norma penale per cui avrebbe avuto una annotazione nel casellario giudiziario. Così chi possiede può violare la legge, chi paga viola la legge senza nessun'altra preoccupazione e la norma in pratica ha perduto la sua efficacia. Queste sono grosso modo, a mio avviso, le tre cause a monte della pericolosità sulle nostre strade.

In una recente indagine promossa da un'università estera sul trasporto internazionale è emerso che il 16 per cento dei conducenti si era addormentato almeno una volta al volante e il 7 per cento aveva avuto incidenti dovuti a *stress* e affaticamento; questo per la violazione

dei tempi di guida e di riposo previsti dal regolamento CEE entrato in vigore lo scorso 19 settembre 1986. Questa breve premessa sulle cause della pericolosità porta ad una esposizione amara della parte propositiva del mio intervento, di quali cioè sono i rimedi che si possono proporre. È chiaro che fra i rimedi di carattere generale non vi può che essere l'intermodalità del trasporto perchè il primo problema è la congestione; il fatto che gran parte delle merci siano trasportate su gomma significa che questo mezzo viene privilegiato, mentre dovrebbe essere privilegiato, sulle lunghe distanze, il trasporto su rotaia. È veramente allarmante che siano trasportate su gomma tutte le merci, anche le più pericolose. Fra i rimedi che l'ACI propone, il primo è quello di puntare a forme rapide di consorzio tra gli autotrasportatori per evitare l'attuale grande frazionamento. Ho letto a questo proposito un dato pubblicato a seguito di un convegno della CISL in base al quale su 200.000 imprese di trasporto, 170.000 sono piccole imprese, cioè i padroncini. Credo che ormai questa sia diventata una categoria molto più importante della grossa impresa di autotrasporto, il che non ci disturberebbe se non creasse guasti di carattere assicurativo; si propone quindi una inversione di tendenza in materia di autorizzazioni, oltre a severissimi controlli sulla strada che impongano il rispetto dei tempi di guida e soprattutto controlli tecnici sull'efficacia dei mezzi e sulla loro idoneità. Attualmente il nostro è un sistema di controllo molto poco efficace.

In secondo luogo proponiamo la riforma delle autoscuole, e specialmente che esse siano dotate di attrezzature e di mezzi moderni e specifici per la preparazione di conducenti professionisti, quindi la richiesta di visite mediche in applicazione della direttiva CEE che introduce la patente comunitaria. Sembra che in sede comunitaria si stia per emanare una seconda direttiva più restrittiva. In sintesi, senza strutture adeguate non sarà possibile applicare le norme di recente entrate in vigore; in proposito l'ACI chiederebbe dei decreti immediati ed efficaci.

L'ACI ha promosso, a tale riguardo, un convegno, tenutosi a Ravenna, nel corso del quale è emersa, tra l'altro, l'opportunità di pervenire ad un'abilitazione particolare per il trasporto di merci pericolose e a misure maggiormente restrittive in materia di velocità e di orari di circolazione. Come è noto, del resto, in alcuni paesi è stata a suo tempo adottata una normativa specifica riguardo ai cronotachigrafi, le cui violazioni hanno rilevanza penale. Non è ammissibile, d'altro canto, che il comportamento pericoloso di chi guida un autocarro ad una velocità di 120 chilometri orari ed oltre non venga sanzionato penalmente, tenuto conto delle gravi conseguenze che si possono avere in caso di incidente. È altresì opportuno ricordare che una proposta in tal senso fu a suo tempo avanzata dall'ACI ma non venne accolta. È opportuno tener presente, inoltre, che gli oneri derivanti dalle sanzioni pecuniarie sono considerati *a priori* nei *budgets* delle imprese di autotrasporto merci.

In molti paesi sono stati introdotti limitatori di velocità per costruzione che impediscono il superamento di determinati limiti prefissati; in Francia, ad esempio, ne sono dotati i veicoli industriali ed i mezzi di trasporto pubblico. Il costo dell'apparecchiatura si aggira sulle 500.000 lire italiane e non è quindi particolarmente gravoso. Il

limitatore di velocità agisce sull'afflusso di carburante al motore, tarato ad una determinata velocità oraria; in pratica, il guidatore può premere quanto vuole sull'acceleratore senza però superare la velocità oraria prestabilita.

Gli autocarri (i cui freni sono omologati, con prove tecniche, per una velocità di 40 chilometri orari, mentre il limite per le autovetture è di 100 chilometri orari) possono raggiungere, a pieno carico, una velocità di 120 chilometri orari. Ne risulta che essi richiedono uno spazio di frenata tre volte superiore rispetto a quello di un'autovettura ed è proprio questo il principale fattore di rischio. Condivido, pertanto, le misure preannunciate, volte a stabilire per gli autocarri un limite massimo di 80 chilometri orari sulle autostrade e sulle superstrade e di 60 chilometri sulle strade. Ritengo, inoltre, necessari controlli tecnici seri sugli automezzi, in modo tale da eliminare i molti fattori di rischio. La Motorizzazione civile, infatti, allo stato attuale non è in grado di procedervi e riesce soltanto ad effettuare controlli tardivi e dunque praticamente inutili.

Un altro argomento di grande attualità è costituito dalla predisposizione di specifiche misure relative al tasso alcolemico dei guidatori. Non è un mistero, del resto, che il trasporto professionale su strada sia fortemente sospettato, diciamo così, di etilismo; infatti, è sufficiente fermarsi in un *autogrill* per poter constatare quanto uso di alcolici si fa. Un dato estremamente interessante, al riguardo, è fornito dalle stesse Ferrovie dello Stato, che dopo aver condotto un'indagine sul consumo di alcolici da parte dei conducenti delle motrici ha dovuto esonerare da tale servizio il 60 per cento di essi. Il pericolo è stato peraltro ripetutamente denunciato anche dalla stessa Organizzazione mondiale della sanità.

Da alcuni dati diffusi di recente risulta che il 40 per cento dei sinistri ha come causa o concausa il consumo di alcolici. Si tenga presente che l'etilista non sa di non essere in grado di guidare il proprio mezzo, poichè riesce a ragionare e a muoversi anche con una certa capacità reattiva; tuttavia l'alcool, senza che egli stesso se ne sia accorto, ha nel frattempo indebolito i suoi riflessi fino al 40 per cento, per cui avverte quanto sta accadendo con qualche secondo di ritardo e talvolta è sufficiente una frazione di secondo a provocare un grave incidente.

In attesa di appositi decreti interministeriali concernenti l'individuazione di strutture, metodologie e strumenti - che tardano purtroppo a venire - suggeriamo quindi l'adozione di un tasso alcolemico massimo dello 0,3 per mille per i conducenti di mezzi pesanti o adibiti al trasporto pubblico e dello 0,5 per mille per gli automobilisti. Occorre comunque provvedere con urgenza, poichè ogni ritardo, in questo campo, si traduce in una perdita di vite umane.

Per quanto riguarda, inoltre, il sistema sanzionatorio, l'ACI ha da tempo proposto l'introduzione della patente a punti, già adottata come misura preventiva in altri paesi. Su tale argomento ho peraltro già avuto modo di riferire alla Commissione nella passata legislatura. Sono attualmente all'esame della Camera dei deputati due disegni di legge concernenti l'introduzione della patente a punti; per quanto mi riguarda, sarei favorevole all'adozione di un sistema analogo a quello in

uso nella Repubblica Federale di Germania, che mi sembra estremamente chiaro e preciso.

Vorrei rivolgere un'ultima raccomandazione, signor Presidente, che è anche un augurio: quello di poter finalmente varare, sotto la sua Presidenza, il nuovo codice della strada. Quello attuale risale, come è noto, al 1959, quando la circolazione degli autoveicoli era molto esigua; si parlava allora di poco più di due milioni di automobili in circolazione mentre oggi, tra *camions*, autovetture e motocicli, abbiamo superato la cifra di 27 milioni. Le sole autovetture sono 25 milioni e mi sembra, quindi, che quella normativa sia assolutamente inadeguata alla nuova realtà. Non vorrei essere la Cassandra dei giorni nostri, ma più tempo si perde, maggiori vite umane sono compromesse e sacrificate.

Signor Presidente, preferisco non aggiungere altra materia perché il dottor Acquaviva, capo ufficio studi dell'ACI per la parte che riguarda il diritto alla circolazione, e l'ingegner Vella, capo ufficio traffico e circolazione, saranno in grado di fornire maggiori dettagli, soprattutto sulla base di una maggiore competenza. La mia è stata solo un'introduzione di carattere politico e, se crede, anche uno sfogo a nome dei cittadini utenti.

PRESIDENTE. Ringrazio l'avvocato Alessi per la sua esposizione.

I senatori che intendono porre quesiti al presidente dell'Automobile Club d'Italia o ai suoi accompagnatori hanno facoltà di parlare.

ULIANICH. Signor Presidente, premetto che sono d'accordo sull'impostazione dell'introduzione del presidente dell'Automobile Club. Mi pongo tuttavia alcune domande, che rivolgo subito all'avvocato Alessi.

Egli ha parlato giustamente della necessità di colpire il male alla radice, introducendo in primo luogo una riforma per le autoscuole. Queste ultime dovrebbero essere dotate di mezzi idonei e dovrebbero seguire un'impostazione specifica. Ritengo che in Italia siamo troppo superficiali nel rilascio della patente: è stato anche rilevato che basta un quarto d'ora, il giro di un fabbricato, una marcia indietro e un parcheggio per dimostrare di saper guidare un'automobile, quando la patente autorizza il suo possessore a muoversi su qualsiasi strada e sulle autostrade, con traffico anche intensissimo, a velocità che genericamente non sono sotto controllo e con qualsiasi tipo di automobile.

Signor Presidente, approfitto di questa occasione per denunciare anche la scarsa vigilanza sulle autostrade. Basta prendere una volta la macchina per vedere come i cartelli stradali non siano affatto rispettati e questo soprattutto sulle autostrade. Faccio un esempio: nel tratto di autostrada fra Orte e Roma alcuni cartelli indicano il divieto di sorpasso per gli autocarri. Regolarmente si può constatare invece che gli autocarri anche articolati sorpassano in salita, creando delle code di chilometri e seri pericoli per gli automobilisti. Ci dovrebbe essere la Polizia stradale e invece manca assolutamente qualsiasi tipo di vigilanza: non parliamo poi della prevenzione!

In ogni viaggio che ognuno di noi fa sulle autostrade possiamo riscontrare che vengono commesse parecchie infrazioni, mentre non c'è neanche l'ombra della Polizia stradale.

A me pare che un punto vada sottolineato e io lo ribadirei non soltanto per i *camion*, ma porrei il problema anche per le autovetture: la necessità che non si possano materialmente superare certe velocità. In altri termini, se è pericoloso che un certo camion superi una data velocità, si deve rendere oggettivamente impossibile il superamento di essa bloccando il motore in maniera adeguata. Così si deve fare se vogliamo introdurre un minimo di ordine sulle nostre strade, altrimenti piangiamo decine di migliaia di morti, ma sono lacrime di cocodrillo se non cerchiamo di risolvere il problema alla radice.

Vorrei dire un'altra cosa che forse sarà impopolare per l'ACI: che senso ha la produzione di automobili che raggiungono velocità di 220-240 chilometri orari quando in Italia vi è un limite di 140 chilometri l'ora? Dobbiamo legiferare in maniera tale da rendere impossibile la produzione di veri e propri bolidi; si costruiscano macchine che non superino la velocità di 160 chilometri l'ora. Oppure si costruiscano automobili che possano circolare solo sui circuiti. Creiamo altri circuiti in Italia e mandiamoci tutti gli ansiosi della velocità. L'ACI ha pensato a tutto questo? Se vogliamo stabilire un limite di velocità per i camion, stabiliamolo anche per le autovetture, altrimenti i diversi conducenti non sarebbero uguali davanti alla legge in rapporto ai mezzi che usano.

Come lei sa, signor Presidente, ci sono Stati in cui la velocità è molto più bassa di quella stabilita in Italia; ad esempio in Polonia o nella Repubblica Democratica Tedesca la velocità massima consentita oscilla dagli 80 ai 100 chilometri orari sulle autostrade. Si pone a questo punto un problema: se esiste una Comunità economica europea e se nel 1992 prenderà avvio un certo tipo di sistema comunitario, si dovrà evidentemente giungere anche all'unificazione dei limiti di velocità. Va da sé infatti, che in tutti i paesi della Comunità europea debba vigere un unico sistema per quanto riguarda la velocità.

Desidererei conoscere l'opinione del presidente dell'ACI per quanto concerne la limitazione della velocità in ambito strutturale, vale a dire in rapporto alla potenza delle autovetture.

ALESSI. In Italia si producono autovetture la cui velocità massima effettiva arriva a 230 chilometri l'ora; esse sono vendute in Italia, ma anche altrove dove non c'è limite di velocità. Noi non possiamo impedire all'industria di produrre un mezzo competitivo. Nel nostro Paese esiste un'industria automobilistica molto competitiva le cui ammiraglie superano abbondantemente i 200 chilometri orari. Non dobbiamo essere noi a suggerire all'industria i limiti di potenza delle auto perchè il problema non ci riguarda. Per quanto riguarda la Repubblica Federale Tedesca, in quel paese non esistono limiti di velocità perchè le autostrade dispongono di almeno tre corsie, quindi non ci sono gli stessi rischi che esistono in alcune nostre autostrade, specialmente l'A1, in cui il sorpasso comporta sempre una certa dose di rischio. Questo non vuol dire che chiediamo la liberalizzazione della velocità; ma se le autostrade saranno, come ad esempio fra Modena e Milano, a tre corsie si ridurrà di molto il rischio del tamponamento, che è il motivo degli incidenti più frequenti nelle autostrade.

Vorrei aggiungere che noi abbiamo avuto in più occasioni motivo di lamentarci per la maniera eccessiva con cui vengono pubblicizzate dai

mass media le alte velocità. Nei primi tempi del codice Rocco sarebbe stata, questa, istigazione a delinquere; adesso la materia è stata depenalizzata e il superamento del limite di velocità comporta una sanzione amministrativa, ma nemmeno in termini astratti si può configurare in un'ipotesi di reato. Indipendentemente da ciò, noi lamentiamo una tale pubblicità smodata che deve essere regolata. C'è un codice che regola la pubblicità, ma non viene osservato, così come c'è un giurì, ma non viene mai interpellato.

Quindi anche in quel caso si tratta di un difetto di controllo. La televisione è correa di questa situazione e noi siamo stati i primi a denunciarlo e a chiedere maggiore rigore.

PATRIARCA. Avvocato Alessi, più che rivolgerle una domanda vorrei chiederle una specificazione. Lei ha parlato di una patente particolare per quanto riguarda il trasporto delle merci pericolose ed ha fatto intravedere la necessità di localizzare il rilascio di tale patente in autoscuole che tengano conto della specificità della conduzione di automezzi pesanti. Mi pare che già nell'attuale ordinamento siano previste alcune differenziazioni tra le varie patenti di guida: per esempio, sul versante della conduzione dei mezzi pubblici esiste una patente particolare il cui rilascio obbedisce ad una serie di condizioni che vanno opportunamente verificate da parte della Motorizzazione civile. A mio avviso, allora, si può mettere allo studio la proposta formulata (questo è anche lo spirito delle audizioni che stiamo svolgendo), ma piuttosto nel senso di una ulteriore specificazione dei requisiti per i possessori di particolari patenti di guida. Occorre precisare le metodologie per poter rilasciare tali patenti, i requisiti per poterle ottenere e le specifiche configurazioni che si intendono dare ai diversi permessi di guida.

Allo stesso modo, la nostra Commissione sarebbe interessata a conoscere il ritardo dei decreti ministeriali di attuazione della normativa ed in modo particolare di quelli che riguardano la sicurezza ed anche la necessità di acquisire quegli strumenti tecnici che sono molto in voga negli altri paesi (specialmente europei) per verificare sia l'eccesso di velocità che il grado di etilismo del singolo conducente. A parte il famoso palloncino esistono, infatti, altri strumenti più efficaci, più efficienti e più comodi per poter effettuare tali verifiche.

Da parte del senatore Ulianich sono state espresse una preoccupazione ed una riserva, che certamente dobbiamo approfondire e trasmettere al Ministro dell'interno, relativamente all'assenza della Polizia stradale sulle nostre strade e soprattutto sulle nostre autostrade. Come utente posso rilevare che siamo passati dall'assidua vigilanza degli anni passati all'attuale situazione dove la presenza della Polizia stradale si è molto ridotta. Certamente anche questo fenomeno è da ascrivere alle ormai solite carenze degli organici e alla disorganizzazione in fatto di orari di lavoro; ad esempio, la previsione del riposo compensativo indubbiamente ha un po' rivoluzionato il sistema. Ma così come sono stati riformati alcuni corpi speciali di polizia in ordine all'accrescimento di determinati e particolari fenomeni, penso che l'indisciplina stradale - che è enorme e causa gravissimi disastri - sia di tale rilevanza da indurre il Parlamento ad una forte sollecitazione al Ministro dello

interno affinché si provveda, ove necessario, al rafforzamento degli organici sia per il controllo e la sicurezza, sia per tutto quanto attiene alla garanzia di tranquillità dell'automobilista, in modo particolare sulle autostrade dove purtroppo si registrano sempre più frequentemente anche fenomeni delinquenziali. Se dalla nostra indagine conoscitiva scaturisce una simile esigenza mi pare sia un dato positivo del nostro sforzo, che non è soltanto teso alla conoscenza ma anche al miglioramento delle condizioni del traffico stradale nel nostro Paese.

ALESSI. Senatore Patriarca, se consente risponderà il dottor Acquaviva alle specifiche domande sulle misure da adottare per la sicurezza stradale. Tuttavia, vorrei informare la Commissione che la Polizia stradale, che è effettivamente assente, è spesso chiamata a perdere tempo nelle aule giudiziarie per confermare un rapporto o per verificare l'autenticità di una firma e quasi mai per specifiche testimonianze. Inoltre, spesso la Polizia è chiamata per il servizio di scorta e quindi impiegata in servizi diversi dalla vigilanza, che pure sono doverosi.

Devo anche dire che recentemente sono entrati a far parte del corpo 2.000 unità; quindi ci aspettiamo di poter disporre di una maggiore presenza della Polizia stradale, appena costoro avranno concluso il tirocinio necessario per la specializzazione.

Infine, da informazioni ottenute casualmente dai funzionari del Gabinetto, sappiamo che il Ministero dell'interno intende assumere nel 1988 altri dipendenti ed è molto probabile che una parte di essi saranno destinati a questo scopo. Voglio dire che una raccomandazione al Ministero dell'interno è sempre opportuna, ma qualche misura è già stata adottata.

SENESI. Vorrei ritornare un attimo a quello che è stato definito il fattore potenza. Da una audizione dei commercianti di camion stranieri abbiamo scoperto che in Italia i camionisti degli altri paesi tolgono il limitatore di velocità che è invece prodotto dalle loro industrie. Questo fatto personalmente mi ha un po' sorpresa e mi ha fatto scaturire spontanea la seguente domanda, che rivolgo all'avvocato Alessi. Visto che siete così sensibili sul fattore velocità e che all'estero sui camion è obbligatorio il limitatore, almeno per quanto riguarda i mezzi pesanti, che tipo di iniziative intende proporre l'ACI?

PRESIDENTE. È un problema di controlli.

SENESI. In previsione del 1992 questi limitatori di velocità dovranno essere previsti anche in Italia, almeno per quanto riguarda i mezzi pesanti.

ALESSI. Forse la senatrice Senesi era assente, ma questa è stata la mia proposta che ho esposto nell'introduzione iniziale.

SENESI. L'altra questione che volevo sollevare riguarda l'emergenza sulle autostrade. A causa degli incidenti si invoca maggiore controllo e maggiore vigilanza. Come lei sa, le misure di prevenzione si attuano

sia sull'uomo che sulla macchina. Tuttavia, se per quanto riguarda l'uomo è sufficiente una limitazione dei tempi di guida, per la macchina occorrono interventi specifici. Le chiedo, pertanto, quali siano le vostre proposte in tema di prevenzione.

Lei ha altresì auspicato un potenziamento della Polizia stradale ai fini di una più efficace azione di vigilanza e di controllo. Le domando quindi se esista una proposta organica dell'ACI circa la predisposizione di piani di emergenza, ad esempio nel periodo delle ferie estive e come, a suo avviso, sia possibile soddisfare una domanda crescente di traffico di passeggeri e di merci su strada.

ACQUAVIVA. Per quanto riguarda il potenziamento della Polizia stradale, desidero innanzitutto sottolineare la specificità del suo livello professionale, messa oggi in pericolo dalla chiusura della scuola di Cesena, invidiataci da tutto il mondo, che verrà destinata alla formazione degli agenti di tutti i Corpi di polizia. Una prima misura di potenziamento potrebbe, secondo noi, essere attuata evitando di distogliere gli agenti della Polizia stradale dai propri compiti di istituto per destinarli a compiti impropri (basti pensare, infatti, alle scorte, che impiegano migliaia di uomini) e curando maggiormente la formazione professionale.

Per quanto concerne il trasporto di merci pericolose, il problema di fondo, a nostro avviso, è costituito dalla necessità di avviare un processo di modernizzazione e di professionalizzazione delle autoscuole, gestite oggi praticamente a livello familiare e prive nella maggior parte dei casi di attrezzature adeguate, come, ad esempio, i simulatori di guida o i mezzi audiovisivi, e addirittura, in taluni casi, di automezzi su cui far esercitare i futuri conducenti. Una convenzione internazionale ha a suo tempo stabilito le precauzioni da adottare per gli automezzi, come, ad esempio, i pannelli o le cisterne con particolari caratteristiche; non ha, però, fissato criteri per quanto riguarda i conducenti e la loro preparazione professionale. Si tenga presente che oggi le cosiddette merci pericolose possono anche essere costituite da scorie radioattive e che un incidente, in quel caso, comporterebbe conseguenze di estrema gravità. Per parte nostra, riteniamo quindi necessari specifici provvedimenti in materia, che sanciscano l'obbligatorietà di controlli medici periodici; la normativa comunitaria, peraltro, già prevede visite specialistiche per chi ha la responsabilità del trasporto di merci pericolose. A nostro parere, sarebbero pertanto necessarie norme specifiche per la formazione professionale ed il controllo dei tempi di guida e delle condizioni psicofisiche degli autisti.

Per quanto concerne la «patente comunitaria», devo, purtroppo, sottolineare che non sono stati a tutt'oggi emanati i decreti ministeriali ed interministeriali che dovrebbero dare attuazione alla legge n. 111 del 1988 e che le uniche disposizioni finora emanate al riguardo sono contenute in una circolare ministeriale nella quale si stabilisce che, in attesa dell'emanazione dei già citati decreti, per le patenti di guida si procederà con il vecchio sistema. Mi preme, inoltre, far rilevare che nella stessa legge n. 111 del 1988, che pure ha modificato talune norme del codice della strada, non si fa menzione di regolamenti di esecuzione da emanarsi successivamente. Si è dimenticato, tra l'altro, che i

regolamenti di esecuzione del codice del 1959 restano tuttora in vigore in quanto non abrogati; infatti, una sentenza del Consiglio di Stato ha a suo tempo stabilito che quando non vengono emanati nuovi regolamenti di esecuzione rimangono in vigore i precedenti, purchè non contrastino con la normativa vigente. È lecito, a nostro giudizio, chiedersi, a questo punto, se a decidere in proposito saranno i burocrati del Ministero o le vertenze che si accumuleranno nei tribunali.

Per quanto riguarda la patente a punti, essa potrebbe essere facilmente realizzata anche in Italia attraverso l'inoltro dei verbali di contravvenzione ad un apposito casellario generale che effettuerebbe poi il conteggio dei punti da togliere. Alla Camera dei deputati sono attualmente in discussione due disegni di legge a tale riguardo, nei quali si prevede l'uso di tagliandi o di cedole da ritirare, da parte della Polizia stradale, contestualmente alla contestazione dell'infrazione. È una misura che non ci sembra opportuna sul piano organizzativo: basti pensare, infatti, a cosa potrebbe comportare una previsione del genere per il traffico nel periodo di Ferragosto. Tanto varrebbe, a nostro giudizio, lasciare le cose come stanno.

Nella Repubblica Federale Tedesca, nella regione dell'Assia, esiste un casellario al quale affluiscono i dati. Il sistema attualmente in vigore prevede una soglia di 80 marchi, al di sotto della quale la contravvenzione non è rilevante ai fini del conteggio dei punti, per cui la violazione del codice della strada si estingue con l'oblazione. Al di là di quella soglia, scatta il conteggio dei punti, che varia anche a seconda delle responsabilità del guidatore. Quando si è consumata la metà del «capitale punti» si ha un primo ammonimento; le sanzioni previste arrivano alla sospensione e al ritiro della patente di guida.

Se poi in ultimo ci volessimo aggiungere anche compagnie assicurative specializzate, con premi particolari per la pericolosità dell'utente della strada, allora la sicurezza e la prevenzione ne trarrebbero giovamento.

In ultimo vorrei dire, a proposito dei limiti di velocità CEE, che la direttiva al riguardo è stata già stilata, però non va avanti perchè vi è un'opposizione netta della Germania che, per gli interessi delle proprie case automobilistiche, non vuole limiti di velocità sulle proprie autostrade.

VELLA. Rispondo alla domanda della senatrice Senesi. Con la legge n. 313 del 1976 la potenza specifica del camion è stata portata da 6 a 8 cavalli per tonnellata e questo per far sì che nelle condizioni orografiche disagiate dell'Italia sia possibile ai camion percorrere le salite a velocità più sostenuta. È infatti un elemento di pericolo un mezzo pesante che si arrampica in salita a passo d'uomo. In realtà la pericolosità della velocità deriva dal suo valore assoluto e anche dal valore relativo della stessa tra mezzi che non procedono tutti alla stessa velocità. All'aumento di potenza doveroso per questi motivi, ha corrisposto pure una costruzione del veicolo tale che in piano gli permetta in presa diretta di fare 120 chilometri l'ora, mentre le case costruttrici avrebbero potuto scegliere dei rapporti al cambio tali da percorrere salite a velocità più sostenuta mentre in pianura mantenere dei limiti di velocità compatibili con le velocità previste dalle leggi vigenti, e cioè 80 chilometri orari.

In Francia, dopo un terribile incidente che fece molto scalpore, è stato introdotto il limitatore di velocità. Noi siamo favorevoli ad introdurre un tale elemento perchè, al di là della buona volontà dei singoli, molto spesso particolari condizioni, la fretta, un particolare stato d'animo, spingono il singolo a violare la norma, con grave compromissione della sicurezza di tutti.

Per quanto riguarda poi la convivenza tra passeggeri e merci sulle autostrade, senatrice Senesi, bisogna ricordare diversi aspetti. In primo luogo che le autostrade sono state progettate per una presenza di circa il 15 per cento di veicoli industriali nel flusso di circolazione. Oggi tale percentuale è salita ad oltre il 50 per cento. Questo comporta dei problemi costruttivi e di sicurezza della strada. Ad esempio, la presenza di molti veicoli industriali fa sì che i cartelli sulla destra non vengano visti dall'autista che sorpassa. Il problema è che la nostra rete autostradale è stata progettata negli anni '60 e per questo quello dei 140 chilometri l'ora per molte autostrade italiane è già un limite eccessivo in quanto la strada è stata progettata per una velocità di percorrenza di 100 chilometri l'ora. L'elemento fondamentale di progettazione di ogni strada è la sua velocità di progetto; in base ad essa si stabilisce il raggio di curvatura, quanta parte di montagna va sbancata per consentire i necessari spazi di visibilità in curva, e quindi il costo della strada. Tali elementi, fondamentali in progettazione, non possono poi essere disattesi in esercizio. La definizione di autostrada, inoltre, è una definizione amministrativa e non tecnica, cioè le autostrade non hanno tutte gli stessi *standards* costruttivi. Bisognerebbe quindi riportare il trasporto delle merci nella collocazione strategica che all'epoca determinò la decisione di costruire certe autostrade, e qui certamente gioca il ruolo della ferrovia e del cabotaggio. Purtroppo in questi ultimi anni la previsione di aumento del trasporto merci per ferrovia non si è verificata e quindi oggi ci troviamo in una condizione drammatica che è denunciata dagli stessi esercenti che si sentono oggi gravati di notevoli preoccupazioni per l'immagine che l'opinione pubblica trae a seguito degli incidenti, degli ingorghi, della carenza di funzionalità di questo sistema di trasporto.

Per l'emergenza l'ACI fa molte cose, pur essendo solo un operatore del settore e potendo quindi operare soltanto nell'ambito delle leggi e dei compiti riconosciutigli. Ad esempio, durante il periodo dell'emergenza abbiamo tutto il personale del soccorso stradale in servizio; ci preoccupiamo con il Ministero dei lavori pubblici del calendario delle limitazioni nel traffico. Bisognerebbe tornare, senatrice Senesi, all'origine del calendario; ogni concessionario delle autostrade ha potere di ordinanza di limitare il traffico sull'infrastruttura per motivi di sicurezza o di esercizio, come più crede opportuno. Poichè per ogni autostrada si emanava un diverso calendario del traffico in funzione dei periodi feriali o festivi, abbiamo spinto il Ministero dei lavori pubblici ad elaborare un calendario unico per dare certezza a chi parte da Torino di trovare aperte anche le autostrade in Campania o in Puglia. Ora, a mio avviso, è necessario raccordare tale calendario anche con quello dei paesi confinanti. Come ricorderete, è successo che i camionisti non potevano entrare nel territorio austriaco attraverso il Brennero perchè lì era festa nazionale.

Un altro aspetto del calendario unico riguarda l'uso delle autostrade. È proibita la circolazione dei mezzi pesanti quando si prevede l'ondata dei turisti o dei «vacanzieri»; ma il traffico potrebbe essere evitato o organizzato meglio se le industrie non chiudessero tutte insieme e tutte il 1° agosto. Su questo piano c'è molto da fare: il traffico è una conseguenza, non è una causa. Se vogliamo un maggior equilibrio di questo fenomeno certamente occorre incidere su tali comportamenti.

Da parte nostra stiamo implementando il sistema di avvertimenti e consigli per guidatori che adesso è effettuato con il notiziario «Onda verde». Si sta studiando infatti una particolare frequenza via radio per gli automobilisti che presuppone la dotazione sulle automobili di un apparecchio radio, addirittura inserito già nel sistema produttivo delle autovetture, che metta in avviso i guidatori su certi pericoli. Tale sistema comporta tuttavia la possibilità di utilizzare un satellite perchè l'Italia, per la sua struttura orografica, avrebbe bisogno di una miriade di ponti radio; ciò è così dispendioso che fino ad oggi non è stato possibile realizzarlo.

Vorrei adesso soffermarmi un momento sull'elisoccorso. L'ACI gestisce le basi in Piemonte (n. 4) e in Emilia (n. 3). Anche le società concessionarie delle autostrade si oppongono all'atterraggio degli elicotteri sulle corsie e chiedono che l'elicottero atterri ad una certa distanza dal corpo autostradale: poi il medico deve raggiungere il punto dell'incidente, magari arrampicandosi sulle scarpate laterali. Ora siamo stati autorizzati a tagliare con le tronchesi le reti di recinzione (che poi vengono puntualmente ripristinate) per portare il soccorso medico nelle immediate vicinanze dell'incidente: si tratta di una conquista di pochi mesi fa. Vorrei peraltro far notare che il carro per i soccorsi meccanici arriva sul posto dell'incidente entro venti minuti, mentre l'autoambulanza giunge dopo due ore: questo perchè, il soccorso ACI è chiamato direttamente dall'utente e già si trova in autostrada, le autoambulanze devono venire dai presidi ospedalieri delle USL cui fanno capo i caselli.

PATRIARCA. L'ACI non aveva stipulato una convenzione con la Croce rossa?

VELLA. La Croce rossa aveva firmato una convenzione con le società di concessione delle autostrade, ma nel protocollo non è prevista la clausola del soccorso di persone. Pertanto le concessionarie non devono ostacolare, ma non devono neanche farsi carico di tale soccorso.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgere anch'io una domanda ai rappresentanti dell'ACI. Il numero delle colonnine per il pronto soccorso è sufficiente? È un'esperienza che si ritiene positiva e che deve essere migliorata, oppure no? Come si svolge il collegamento?

VELLA. Signor Presidente, le colonnine sono sistemate a distanza di due chilometri, cosicchè, sostanzialmente, l'automobilista che deve chiamare il soccorso non dovrebbe fare più di un chilometro a piedi:

questo, nell'ipotesi estrema, corrisponde ad un lasso di tempo di 10-12 minuti. La chiamata viene rilevata dalla sala radio, da dove viene ordinato immediatamente l'invio del carro (mi riferisco ovviamente al soccorso dell'Automobile Club). Materialmente, nel centro operativo, vi è una mappa con una serie di numeri cui corrispondono le colonnine. Quando si verifica la chiamata si accende un dispositivo luminoso che indica la posizione della colonnina chiamante. Quindi il soccorso arriva sul posto al massimo entro venti minuti.

È da notare la gravissima carenza dei centri operativi in alcune autostrade gestite dall'Anas, quali la Salerno-Reggio Calabria o la Palermo-Catania.

Per questi motivi abbiamo insistito per realizzare su tutte le autostrade dispositivi di sicurezza del genere citato. Di recente abbiamo constatato che solo sull'autostrada Palermo-Catania sono stati già sistemati tali dispositivi, ma non si è ancora organizzata la centrale di raccordo. C'è quindi un disservizio e la chiamata viene trasmessa attraverso la Polizia stradale.

In sostanza, quello che noi riusciamo a garantire sulle autostrade tipo l'Autostrada del Sole A1 è un soccorso in venti minuti. Fino a quando anche le autostrade gestite dall'Anas non si organizzano con lo stesso sistema, non si può dire che siamo in grado di fornire un servizio oltretutto tempestivo.

PRESIDENTE. Quelle dell'Anas sono autostrade gratuite.

ALESSI. Preferiremmo che fossero dotate di un servizio più puntuale.

VELLA. Per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria sono state quasi completamente impiantate le colonnine. C'è per queste autostrade un problema importante: bisogna tener conto che sulla Salerno-Reggio Calabria le corsie di emergenza sono larghe un metro per cui un camion fermo occupa anche la corsia di marcia e crea quindi un notevole problema per la sicurezza.

ALESSI. Si ponga il caso che stia viaggiando una donna indifesa, alla cui macchina si buchi semplicemente una gomma: se ella non è in grado di cambiarla, fermandosi affronta due tipi di rischi, uno connesso alla circolazione degli autoveicoli e l'altro connesso alla sua incolumità.

Questo, però, vale soltanto per le persone indifese; lo dimostrano, del resto, gli episodi di criminalità denunciati dalla casistica.

PRESIDENTE. Quando fu costruito quel tratto autostradale la situazione del Sud era tale da poterne in qualche modo giustificare l'uso gratuito.

ALESSI. Non volevo semplicemente fare una battuta quando ho detto che non si paga il pedaggio. Quel tratto autostradale è privo di strutture; tanto valeva, quindi, farlo pagare.

PRESIDENTE. C'è anche un'Italia che paga il pedaggio senza ricevere in cambio un servizio.

VISIBELLI. Sono rimasto francamente meravigliato dai dati forniti dall'avvocato Alessi con riferimento agli incidenti stradali che hanno visto coinvolti automezzi pesanti; da quanto avevo letto precedentemente mi era, infatti, sembrato che si andasse consolidando una tendenza opposta, manifestatasi nel corso del 1987. Ritenevo, peraltro, che ciò non fosse dovuto tanto a circostanze accidentali, quanto piuttosto ad un miglioramento dell'educazione stradale.

Il problema che intendo affrontare è quello delle autoscuole, prive di strutture idonee per il conseguimento della patente di guida per gli autisti di automezzi pesanti. Difatti, ho sentito parlare quasi esclusivamente di misure repressive e della necessità di un potenziamento della Polizia stradale. A mio avviso, si dovrebbe invece intervenire innanzitutto sul versante della formazione professionale degli autotrasportatori, che denota molte carenze. Sarebbe, inoltre, opportuno riconsiderare la funzione dei «baracchini», che non appaiono, a mio parere, ottimali ai fini di una guida accorta, necessaria ed obbligatoria per chi deve guidare mezzi pesanti per centinaia di chilometri.

Non si è finora fatto cenno ad iniziative atte a sensibilizzare maggiormente gli autotrasportatori ai problemi della sicurezza stradale. Le chiedo, pertanto, se manifestazioni come «l'anno del camionista» siano valide dal punto di vista della promozione e della sensibilizzazione o se non siano soltanto una sorta di sagre o un pretesto per riunire persone che svolgono la propria attività sulle strade.

ALESSI. Ritengo che lo Stato abbia il diritto di reprimere, purchè faccia il proprio dovere: quello di educare. Per quanto riguarda le iniziative dell'ACI, in prima linea nella promozione di iniziative volte a favorire la formazione degli automobilisti e la sensibilizzazione ai problemi della sicurezza stradale, sarà presentato nei prossimi giorni un disegno di legge di iniziativa popolare che prevede l'obbligo dell'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole. In questo modo, l'Italia si equiparerebbe ad altri paesi più evoluti, che attribuiscono grande importanza all'insegnamento dell'educazione stradale. Citerò, per tutti, il caso degli Stati Uniti d'America, dove tale insegnamento viene addirittura impartito anche a livello universitario.

Il «camionista dell'anno» è un necessario surrogato di fronte alla mancanza assoluta di iniziative in tal senso, e le posso dare innumerevoli testimonianze di volontarismo che vengono dagli Automobile-club provinciali nelle campagne di educazione, nei corsi di educazione stradale autofinanziati. Sono cose che paghiamo noi e che invece dovrebbe pagare lo Stato perchè è un fatto che riguarda il pubblico interesse e la pubblica incolumità, non certo un qualcosa che interessi corporativisticamente l'ACI, la Motorizzazione civile, o enti di vario genere. Queste iniziative, sporadiche purtroppo, perchè non trovano una disciplina generale, sono culminate nel disegno di legge di iniziativa popolare, che speriamo sia approvato dal Parlamento. Voi senatori sarete chiamati ad esprimervi in proposito e io mi auguro che vi sia l'unanimità perchè non vi sono Gruppi politici che possano

dissentire sulla educazione civica e sul comportamento che nel caso specifico incide sulla sicurezza stradale.

VELLA. Il pubblico degli utenti della strada, degli automobilisti è oggi molto sensibile a richiami su problemi di carattere specifico anche in questo settore; mi riferisco all'utilizzazione dei *mass-media*. Io credo che attraverso messaggi radiotelevisivi si possa in qualche maniera raggiungere rapidamente il cittadino, l'utente, l'automobilista, per poterlo sensibilizzare ai problemi della sicurezza stradale. Ritengo utile, giusto ed opportuno l'insegnamento nelle scuole, ma esso è perlomeno un investimento a medio o a lungo termine; dobbiamo invece portare avanti una azione di sensibilizzazione e di educazione maggiore rispetto ai problemi della circolazione anche nel breve termine. Rispetto a tali possibilità c'è qualche iniziativa, qualche programma teso a potenziare il messaggio attraverso i *mass-media* per poter, in armonia anche con le iniziative del Ministero dei trasporti e dello Stato, raggiungere risultati positivi in tempi brevi?

VELLA. Vorrei aggiungere qualche altra informazione relativa alla domanda del senatore Vella. Il premio per il «camionista dell'anno», ad esempio, in passato era dato in seguito a gare di abilità di guida e di velocità con il camion. L'ACI e il Ministero dei lavori pubblici si sono attivati per migliorare tale manifestazione dal punto di vista di richiamare l'attenzione sulla sicurezza. Da quest'anno infatti il «camionista dell'anno» viene selezionato con una serie di domande sul comportamento e sul codice della strada: vincerà chi conosce meglio il codice della strada e quindi già questo diventa un elemento di cultura.

L'ACI ha preso nel settore un'altra iniziativa assieme ai soci trasportatori che hanno applicato sul loro camion un adesivo con la scritta «sono ACI anch'io»; questo per dare alle due principali categorie di utenti della strada una consapevolezza sulla necessità di una collaborazione più che di una competizione.

Vi è certamente, senatore Vella, il problema dei *mass-media* che riguarda in primo luogo la propaganda aggressiva. Il sottosegretario Costa aveva tentato di introdurre nella legge n. 111 una norma che proibisse la propaganda aggressiva, ma tale parte è stata stralciata in sede di approvazione della legge. Si tratta di un problema molto grave e difficile da affrontare.

Un altro problema è quello che la Rai sostiene di avere il compito primario di divertire il telespettatore per cui è più difficile arrivare a programmare trasmissioni e *spot* educativi sullo specifico tema. L'ACI, comunque, sta cercando di utilizzare alcune trasmissioni della Rai per alcuni aspetti particolari. È opportuno studiare anche altre norme di punizione dei trasgressori specie nei casi più pericolosi. Nei paesi dell'Est europeo, ad esempio nell'Unione Sovietica, l'infrazione grave è punita mandando il colpevole a scuola di educazione stradale la domenica. È una misura di grande effetto disincentivante.

VISIBELLI. Vorrei rivolgere una domanda all'ingegnere Vella a proposito dei criteri costruttivi delle autostrade. Il problema della

velocità esiste, ma non dimentichiamoci che vengono immesse sul mercato delle auto che possono raggiungere velocità assai superiori del limite previsto dalla legge, e questo avviene non più solo per vetture ricomprese nella fascia di lusso, ma anche per alcune del segmento D. Come si risolve il problema della sicurezza sotto questo specifico aspetto, in rapporto anche ai criteri costruttivi delle autostrade e al codice della strada?

VELLA. Quando lo Stato ha voluto che la gente non sparasse per qualsiasi motivo ha proibito l'uso delle armi, uso al quale solo alcuni, per determinati motivi, sono stati autorizzati. Le automobili sono sì costruite dalla FIAT, ma sono omologate dal Ministero dei trasporti che fissa le condizioni tecniche, di velocità e le caratteristiche complessive per l'omologazione di un veicolo e lo abilita quindi alla circolazione sulle strade dello Stato italiano. Quindi basterebbe che lo Stato in termini di omologazione adottasse norme diverse.

Se lo Stato italiano, quindi, non omologasse macchine che vanno a 220 chilometri all'ora, certamente sulle strade della Repubblica non circolerebbero macchine di quel tipo. Nessuno proibisce di comprarsi un aereo e tenerlo parcheggiato nel giardino di casa, ma se si vuole farlo atterrare sull'aeroporto di Fiumicino, bisogna avere il certificato del RAI che lo riconosce idoneo alle strutture in funzione oggi nel nostro Paese. Chiunque può anche comprare una Ferrari di formula 1 e andare a Valledlunga a correre come ritiene più opportuno, ma non sulle strade della Repubblica dove vi sono delle regole fissate dallo Stato, sia in termini di abilità dei guidatori, sia in termini di norme per la costituzione delle strade e dei veicoli.

Purtroppo bisogna dire che le diverse normative non riescono ad essere complementari tra loro.

PRESIDENTE. Comunque, prescindendo dalla penalizzazione o depenalizzazione, se si pubblicasse sulla stampa che quella rivista o comunque colui che ha commesso il fatto è stato denunciato, potrebbe già venirsi a costituire un certo deterrente.

Ora, per concludere, le considerazioni emerse confermano l'utilità di questo incontro e riaprirebbero un dibattito estremamente vasto. Tuttavia alcune soluzioni sono accettabili, altre potrebbero essere discusse.

Infine, la conclusione che se ne trae è questa: spesso la legge è inadeguata alla realtà, ma molto più spesso sono le strutture dell'Esecutivo inadeguate all'attuazione della legge. Per cui, cominciando dal controllo alcoolometrico fino alle autoscuole e alla loro attrezzatura scolastica, alla patente a punti, che presuppone anche l'informatizzazione del Ministero e della sua struttura, che oggi ancora non esiste, rileviamo tutta una serie di problemi.

Pertanto vorrei chiedere, al termine di questo incontro con l'Automobile Club, per l'autorevolezza che gli viene riconosciuta, alcuni ulteriori suggerimenti.

La nostra funzione è di preparare le leggi e già questo esigerebbe una certa integrazione con chi, vivendo in quel settore, matura una esperienza tale da consentirci la stesura di un testo il più logico e il più realistico possibile.

Poi, purtroppo, il nostro lavoro ci porta ad essere incalzati da altri provvedimenti e non abbiamo più la possibilità di controllare il modo in cui vengono attuate le leggi da noi approvate. Magari riesce a controllarlo il singolo parlamentare attraverso interrogazioni o interpellanze, mentre al Parlamento - ripeto - capita di rado, e a distanza di tempo, di vedere come una certa legge abbia trovato attuazione. La legge n. 111 del 1988 relativa alla patente europea, di cui parlava il senatore Acquaviva, è un esempio di quanto ho detto.

Allora suggerirei all'Automobile Club, che vive tutti i giorni la vita dell'automobilista e del passeggero - sia di colui che ha una macchina piccola, che del camionista - di riferire periodicamente al corpo legislativo sullo stato di attuazione delle leggi, per cercare di correggerle se qualche cosa legislativamente è stata sbagliata o per sollecitare il Governo ad applicarle, in caso di ritardi, perchè non rimangano disattese. Infatti noi, ignorando il modo in cui viene attuata una legge, finiremmo per mettere anche voi in una condizione di estremo disagio.

Quindi, in seguito a questa audizione, voi potreste puntualizzare in un documento i punti emersi - sia dal punto di vista organizzativo che da quello attuativo delle varie leggi e del codice della strada - ed inviarcelo in modo da consentirci di fare la nostra parte. Per quanto ci riguarda, a nostra volta ci faremo parte diligente presso il Governo.

Lei ha concluso, presidente Alessi, con l'auspicio di una revisione del codice della strada. Mi sono posto il problema di quale strada seguire: forse quella di una nuova legge di delega, come è stato fatto anni fa dal ministro Signorile, che poi non è più stata ripresentata? Era la prima volta che il Ministro dei trasporti si sostituiva al Ministro dei lavori pubblici. Occorrerebbe però una legge di delega che consentisse al Governo, sulla base delle indicazioni che il delegante concede, di riprendere l'intera materia.

Bisogna poi dire che il codice della strada del 1959 è stato in ampia parte rimaneggiato e superato da una serie di nuove norme che lo ha praticamente ridotto nella sua parte iniziale. Allora sarebbe opportuna una rivisitazione del vecchio codice sulla base della nuova normativa maturata in questo periodo per vedere che cosa ne è rimasto ed emanare un testo unico.

Infatti, la legge di delega ha tempi di attuazione molto lunghi. Se noi riuscissimo ad estrapolare dal vecchio codice quanto è stato ormai acquisito e vedere quello che rimane, forse potremmo giungere in tempi più brevi ad un testo unico che consenta di sostituire *in toto* il vecchio codice. E, in questo caso, l'Automobile Club potrebbe risultare uno strumento di lavoro molto prezioso.

Se voi, con il vostro ufficio legislativo, faceste una rivisitazione del codice della strada, potreste mettere il legislatore in grado di affrontare questo tema. Se così fosse, il suo augurio diventerebbe certezza.

Ho lanciato questa idea perchè potrebbe risultare utilissima e credo di interpretare il desiderio dell'intera Commissione nel ringraziarvi per i suggerimenti forniti.

ALESSI. Signor Presidente, nel ringraziarla per la sua ospitalità siamo lieti di poterle dire che le sue conclusioni sono per noi motivo di

soddisfazione. Il fatto che ci si chieda un lavoro adeguato, in relazione ai dati da fornire, alla loro meditazione e a una loro idonea elaborazione, da inviare alla Commissione, per noi è motivo di grande soddisfazione. Si tratta del nostro lavoro e, pertanto, vuol dire che questa volta lo abbiamo svolto in maniera soddisfacente.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora una volta a nome della Commissione i rappresentanti dell'Automobile Club e dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 11,35.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO