

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XIV LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE ED AUTOSTRADALE

6° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 MAGGIO 2002

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

Audizione del Direttore centrale per la polizia stradale, ferroviaria, postale, di frontiera e dell'immigrazione del Ministero dell'interno

* PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 16 e <i>passim</i>	<i>GAMBERALE</i>	Pag. 6
BRUTTI Paolo (<i>DS-U</i>)	14	<i>VALORI</i>	3
CICOLANI (<i>FI</i>)	16		
DONATI (<i>Verdi-U</i>)	12		
* FABRIS (<i>Mar-DL-U</i>)	10, 17		
* MENARDI (<i>AN</i>)	16		

N.B. L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Unione Democristiana e di Centro: UDC; CCD-CDU-DE; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Gruppo per le autonomie: Aut; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma.

Intervengono il presidente dell'AISCAT, professor Giancarlo Elia Valori, il presidente della SALT spa e vice presidente dell'AISCAT, commendator Francesco Baudone, il presidente dell'Autostrada del Brennero e vice presidente dell'AISCAT, dottor Ferdinand Willeit, l'amministratore delegato della società Autostrade spa, ingegner Vito Gamberale e il segretario generale dell'AISCAT, dottor Gianfranco Causin.

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dei vertici dell'AISCAT (Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della circolazione stradale ed autostradale, sospesa nella seduta del 14 marzo.

Abbiamo oggi in programma l'audizione dei vertici dell'AISCAT, che ringrazio per essere intervenuti e per la collaborazione. Credo siano noti ai presenti i motivi di quest'indagine conoscitiva, pertanto non li ripilogo per economia del nostro dibattito.

Rendo noto che ci siamo riproposti di concludere quest'indagine in tempi brevi, per rassegnare al Ministero un documento che aiuti ad adottare i provvedimenti necessari al fine di aumentare la sicurezza sulla rete stradale e autostradale.

Ci interessa molto conoscere l'opinione dei rappresentanti delle società autostradali, soprattutto in riferimento agli investimenti che queste effettuano proprio per aumentare i margini di sicurezza. A parere mio, quest'audizione giunge a proposito, perché siamo alla vigilia del prossimo esodo estivo, i cui problemi notoriamente i *mass media* affrontano proprio in questo periodo.

Non mi dilungo, perché ritengo che il dibattito consentirà di approfondire le varie problematiche, e do subito la parola al professor Valori, che ringrazio di nuovo per la sua partecipazione.

VALORI. Caro Presidente, onorevoli senatori, desidero anzitutto porgere a tutti voi il saluto di tutte le associate all'AISCAT, dei colleghi presenti e mio personale. Soprattutto voglio ringraziarvi per avere voluto ascoltare l'associazione che rappresenta tutti i concessionari autostradali in questa meritoria iniziativa che voi stessi avete voluto assumere per approfondire con encomiabile spirito di servizio soprattutto il delicatissimo tema della sicurezza stradale.

È con grande piacere che, insieme a una qualificatissima rappresentanza del consiglio direttivo dell'associazione, mi trovo in questa illustre sede istituzionale per fornire soprattutto il contributo del settore per la messa a punto di un compiuto quadro conoscitivo su un tema così importante.

Confido che il documento che, con gli esperti del settore, abbiamo predisposto nell'occasione e con il quale abbiamo inteso illustrare la reale situazione e l'impegno quotidiano infaticabile dei gestori delle autostrade in concessione sul fronte della sicurezza della circolazione possa contenere informazioni e spunti di riflessione utili per l'apprezzabile azione normativa e soprattutto di stimolo che la Commissione intende svolgere. Naturalmente confermo fin da ora la piena disponibilità mia personale e dell'intera associazione ad integrare il documento e a fornire tutte le notizie, i chiarimenti e le precisazioni che gli illustri senatori riterranno eventualmente di porre alla nostra attenzione.

Tutto il settore considera l'indagine di questa Commissione estremamente importante, in primo luogo perché si tratta di un segno evidente dell'attenzione del Parlamento ad un problema sentito e drammatico come l'incidentalità stradale, in ragione della possibilità offerta da questa sede istituzionale di raccogliere le esperienze e le proposte di tutti i soggetti coinvolti nel processo della sicurezza della circolazione, in particolare di tutti quegli operatori che, come i gestori delle autostrade a pedaggio, si confrontano da molti decenni con il problema ottenendo risultati sicuramente positivi.

Infatti, se il documento programmatico dell'indagine afferma correttamente che «il più alto numero di incidenti e di vittime si verifica sulla viabilità extraurbana», una disaggregazione degli incidenti stradali può essere di notevole aiuto per comprendere la reale portata dei fenomeni in gioco. Per tale disaggregazione, ci sia permesso di citare l'ultima relazione del Governo al Parlamento in materia di sicurezza stradale che rileva, in sintesi, che gli incidenti con morti e con feriti avvengono rispettivamente 5 e 11 volte di più in città rispetto all'autostrada. Queste indicazioni conseguono all'assunto secondo il quale ogni valutazione della sicurezza autostradale non può comunque prescindere dall'utilizzo di un criterio di misura oggettivo che, per quanto riguarda il nostro comparto, non può essere altro che quello stesso che il Governo adotta per il controllo della qualità delle gestioni autostradali, soprattutto sulla base delle convenzioni di concessione, cioè utilizzando il tasso di incidentalità globale (TIG) che mette in rapporto gli incidenti rispetto ai chilometri effettivamente percorsi in autostrada dai veicoli in transito.

Il tasso di incidentalità globale viene utilizzato ogni anno per valutare soprattutto il reale impatto dell'operato del concessionario sulla sicurezza di chi percorre la rete. Questo parametro è misurato sulla base degli incidenti rilevati dalla polizia stradale e successivamente è correlato anche al traffico, anch'esso oggettivamente rilevato in base ai transiti alle barriere di pedaggio. D'altro canto, l'impiego del semplice numero di incidenti per

chilometro risulta scarsamente adeguato alla effettiva *performance* della sicurezza in una tratta stradale.

Infatti, qualora si voglia entrare nel merito della sicurezza riferita soprattutto alla specifica tipologia e alla singola infrastruttura credo occorra certamente, come d'altro canto emerge dalla relazione fatta alla Commissione dai vertici della polizia stradale, utilizzare un parametro adeguato come il TIG. In questo senso, mi pare di poter asserire che anche la massima autorità in tema di sicurezza stradale condivide l'opportunità di apprezzare in modo scientifico la complessa fenomenologia oggetto della vostra attenta indagine.

Quindi, ritengo doveroso da parte mia sottolineare che il sistema autostradale in concessione ha un posto di assoluto rilievo nell'ambito del perseguimento del bene primario della sicurezza; la rete autostradale a pedaggio è certamente la più sicura tra le infrastrutture stradali.

Da parte mia, d'altro canto, è altrettanto doveroso sottolineare quali siano le principali ragioni che stanno alla base di questi risultati positivi. In primo luogo, vi sono motivi strutturali intrinseci, definiti soprattutto in fase di progettazione e costruzione; per esempio, regolarità, geometria, visibilità, gallerie a doppio fornice, mancanza di accessi non controllati, protezioni omogenee e simili, anche secondo caratteristiche che si sono, nel corso degli anni, continuamente evolute. In secondo luogo, in virtù di una accorta e costante oltre che costosa politica di manutenzione preventiva applicata estensivamente, anche se ciò inevitabilmente crea in qualche occasione dei disagi per la presenza dei cantieri di lavoro. Inoltre, per una matura organizzazione della gestione della rete che registra presidi di polizia stradale ed ausiliari della viabilità, oltre che squadre di manutenzione per la gestione di incidenti; per il servizio di manutenzione invernale; per i sistemi di diffusione e dell'informazione agli utenti.

Questo spiega come i tassi di incidentalità globale abbiano ormai valori asintotici dopo anni di diminuzioni fortissime e malgrado il continuo e sempre sostenuto aumento dei traffici. Lo stesso vale per il tasso di mortalità che è in continua e netta diminuzione. Ritengo utile richiamare a questo proposito le tabelle di pagina 13 del documento che lascerò agli atti della Commissione che evidenziano, con inoppugnabili dati statistici, il vistoso, confortante calo del tasso di mortalità sulla rete a pedaggio che passa dall'1,72 del 1986 allo 0,79 del 2001.

Ritengo opportuno sottolineare come, una volta risolti, in fase di concezione, di costruzione e di gestione, i problemi di sicurezza riconducibili specificatamente all'infrastruttura, gli incidenti residui siano dovuti al comportamento umano (cui, a titolo di riferimento, l'OCDE attribuisce il 95 per cento degli eventi incidentali) oppure alle fatalità, entrambi fattori che non possono essere azzerati, ma solo gestiti nelle loro conseguenze.

Ciò non significa che il settore sia appagato dei risultati positivi. Non tralascieremo alcuno sforzo per continuare a studiare ma, soprattutto, sia chiaro, ad implementare soluzioni innovative sperimentate ma, soprattutto, verificate alla luce del sistema di misura scientifico del tasso di inciden-

talità globale, che speriamo siano di ausilio per limitare anche se non annullare le conseguenze dell'errore umano.

A sostegno delle posizioni del settore mi sembra utile segnalare anche un dato che riassume l'impegno profuso da tutte le nostre società concessionarie in favore della sicurezza della circolazione: la spesa del settore autostradale relativamente all'anno 2001, per investimenti sulla sicurezza, è pari a circa 100.000 euro al chilometro sui 5.584 chilometri della rete a pedaggio.

Ritengo opportuno, a titolo di doveroso contributo, ribadire l'urgenza, peraltro certamente nota a questa illustre Commissione, di assumere alcune importanti iniziative che avrebbero un impatto positivo sul fenomeno dell'incidentalità. In primo luogo ed in piena sintonia con lo spirito che anima l'azione dell'attuale Governo, è necessario accelerare il processo di infrastrutturazione del nostro Paese, praticamente fermo da molto tempo, così da rendere la rete primaria compatibile con il livello di mobilità raggiunto negli ultimi venti anni. Riteniamo di grande importanza soprattutto l'introduzione di criteri e regole di circolazione per le categorie di veicoli a maggiore impatto sul traffico anche per poter pilotare i flussi veicolari attraverso un maggior impiego degli strumenti che la tecnologia rende disponibili per il controllo e la regolazione del traffico. Occorre inoltre operare per pervenire alla razionalizzazione del trasporto su strada soprattutto con particolare riferimento alla movimentazione delle merci (le più pericolose), previa la loro specifica riclassificazione attraverso l'imposizione di regole severe, anche se gradualmente, soprattutto per il controllo di questi flussi. Pur nel rispetto dei ruoli istituzionali e delle specifiche competenze, le altre iniziative che il settore vuole segnalare all'attenzione della Commissione sono riportate nel documento predisposto dall'associazione AISCAT e messo a disposizione della Commissione.

Ribadisco la piena disponibilità dell'associazione ad integrare il documento, qualora necessitasse di ogni ulteriore approfondimento, ed a rispondere alle richieste dalla Commissione.

Ringrazio il Presidente ed i senatori per l'attenzione prestata all'associazione che ho l'onore di presiedere e mi complimento vivamente per questa lodevole iniziativa assunta con l'indagine conoscitiva, che certamente contribuirà a fare chiarezza sull'importante tema della sicurezza della circolazione stradale e autostradale, a stimolare la ricerca e l'impegno di tutti gli operatori istituzionali, scientifici e gli addetti alla gestione per contenere al massimo i tragici effetti della sinistrosità.

GAMBERALE. La società Autostrade ritiene di fornire un piccolo contributo aggiuntivo alla relazione onnicomprensiva del nostro Presidente attraverso qualche elemento ulteriore puramente tecnico e numerico.

Abbiamo seguito con molta attenzione l'indagine che sta svolgendo l'8^a Commissione e abbiamo rilevato che sono stati posti alcuni problemi; pertanto, intendiamo fornire qualche elemento sulla qualità della gestione, sulla manutenzione, sulla incidentalità, sulle tariffe e sull'informazione.

Come diceva il Presidente dell'AISCAT, le autostrade costituiscono senz'altro il sistema più sicuro di trasporto proprio perché godono di una manutenzione programmata, di un controllo della circolazione unidirezionale (quindi una causa ricorrente degli incidenti e degli scontri non è possibile), delle strutture e dei presidi che assistono al traffico; prestiamo molta attenzione alla sicurezza, abbiamo un sistema di strade che offre un servizio complementare a chi viaggia.

Voglio fornire molto sinteticamente dei dati. La rete autostradale nazionale rappresenta il 2 per cento dell'estensione totale della rete viaria in Italia, assorbe il 25 per cento del traffico complessivo (quindi è un grande moltiplicatore di traffico), però registra meno dell'11,7 per cento dei decessi totali (quindi è un demoltiplicatore della mortalità).

La rete della società Autostrade rappresenta l'1 per cento dell'estensione totale della rete viaria, assorbe il 16 per cento del traffico complessivo e registra il 6,3 per cento dei decessi totali.

La rete stradale negli ultimi 10 anni è rimasta sostanzialmente immutata, perché è aumentata solo del 4,3 per cento, mentre i volumi di traffico sono aumentati del 36,2 per cento e il parco circolante del 21,4 per cento. Quindi, quando il Presidente ha detto prima che l'indice di mortalità dall'1,72 è arrivato a 0,76, questo non solo ha avuto un decremento naturale, ma va valutato anche in relazione al maggiore traffico che si è realizzato, per cui andrebbe diviso per 1,3 per dimostrare che la sua diminuzione è avvenuta in presenza di un forte aumento di traffico.

Dunque, in prima sintesi, le autostrade moltiplicano il traffico (lo dico con molto rispetto verso chi rappresenta le varie posizioni nel nostro Paese), ma smaltiscono più di qualsiasi altra strada, con maggiore sicurezza.

L'incidentalità è un fenomeno di difficile rilevazione e comparazione a livello europeo, perché non esiste uno *standard* omogeneo nel settore. Se per incidentalità intendiamo gli incidenti con conseguenze alle persone, allora in Italia nel 2000 in totale ci sono stati 301.559 feriti e 6.410 morti. La viabilità provinciale ha avuto 246.897 feriti e 4.113 morti, quella statale 32.120 feriti e 1.547 morti, la rete autostradale 22.542 feriti e 750 morti. Naturalmente sulla rete della società Autostrade il peso è ancora inferiore con 12.801 feriti e 407 morti. Questi dati confermano l'effetto positivo del sistema autostradale sul numero degli incidenti.

Teniamo presente che il 90 per cento delle cause degli incidenti sono da ricondurre al comportamento del guidatore e solo il 10 per cento possono essere ricondotte a cause esterne. Il problema di chi gestisce un'autostrada è come intervenire sul comportamento di chi guida, che di per sé sarebbe lasciato al libero arbitrio. Il sistema autostradale e la società Autostrade, prima di tutto, forniscono informazioni all'utenza tramite Isoradio (che è solo della società Autostrade) e i pannelli a messaggio variabile, che contraddistinguono tutto il sistema autostradale, attraverso un sistema multimediale che emette notiziari in continuazione, alimentando tutti i *broadcasting* informativi nazionali, cioè il CCISS (che caratterizza la società Autostrade), attraverso la segnaletica orizzontale, verticale, in galle-

ria e in stazione. Ognuno di noi nella viabilità ordinaria percorre delle gallerie, che nella viabilità provinciale e nazionale non hanno in genere illuminazione e segnaletica; grazie alle pressioni che sono venute dalle autorità di riferimento, il sistema autostradale sta fornendo un *upgrade* di attenzione e di sofisticazione tecnologica a tutto il proprio parco delle gallerie.

Abbiamo un'attività di prevenzione e di controllo messa in atto dalla Polizia, perché siamo l'unico sistema stradale che ha una convenzione con la Polizia e che condivide con questa la sicurezza e il monitoraggio. Ci avvaliamo di assistenti al traffico, perché il 20 per cento del nostro personale, che prima era addetto a riscuotere pedaggi, oggi svolge questa funzione di assistenza alla viabilità, al servizio di chi viaggia, per facilitare il loro percorso.

Questi sono tutti gli strumenti che il sistema autostradale mette a disposizione.

Nelle vostre audizioni spesso si è chiesto qual è il nostro impegno finanziario in relazione alla sicurezza. Ci piace confrontare che nel biennio 1998-1999, ultimo biennio pubblico, e il biennio 2000-2001, il primo privato, si sono spesi per la sicurezza 959.711 euro contro 1.147.249 euro. Non intendo paragonare l'ultimo biennio pubblico al primo biennio privato, del resto è evidente dai dati che gli investimenti effettuati in questo settore nel penultimo biennio pubblico sono inferiori all'ultimo. Quindi, è il sistema che sta spendendo continuamente di più nella sicurezza.

Se pensiamo che con la privatizzazione abbiamo introdotto le gare possiamo capire come a quelle cifre corrispondano volumi nettamente maggiori di quantità di risorse messe su strada. Infatti, l'andamento temporale del tasso di incidentalità globale, al quale alludeva il presidente Valori, sta scendendo per arrivare ai livelli degli anni precedenti nelle attuali condizioni di traffico.

Dalla tabella relativa all'andamento temporale dei tassi di incidentalità del gruppo Autostrade (pagina 7 del documento da me predisposto e messo a disposizione della Commissione) è possibile riscontrare che il tasso degli incidenti con conseguenze alle persone sta diminuendo; lo stesso accade per il tasso relativo al numero dei feriti; quello relativo al numero dei morti è diminuito di oltre il 20 per cento passando da 1,05 a 0,81 incidenti per ogni 100 milioni di chilometri percorsi; questi dati andrebbero poi depurati della componente di aumento del traffico.

Quali sono i nostri *plus*? Come Paese spesso dimentichiamo i meriti e l'orgoglio di talune conquiste che sono all'avanguardia rispetto agli altri Paesi, come il Telepass, introdotto dalla società Autostrade. Lo dico con l'orgoglio di chi è subentrato in questa azienda, a quel tempo pubblica.

Il sistema autostradale italiano è stato il primo in Europa ad interconnettere le varie autostrade. Il viaggiatore oggi non sa più quando passa da un'autostrada all'altra. Le autostrade tendono a mettere un cartello segnaletico, ma non vi è più la barriera dove si pretende la riscossione del pedaggio per poi entrare nell'altra autostrada. Questo è un «*plus*» a livello europeo.

Le autostrade dispongono inoltre: di un centro prove ad Anagni; di un laboratorio di materiali a Fiano, dove si cura la gestione delle macchine ad alto rendimento per la rilevazione dello stato dell'infrastruttura; di un laboratorio a Prato Calenzano per l'assemblaggio e la verifica degli impianti di esazione; della più avanzata struttura in ambito europeo come produzione multimediale, per cui l'informazione sulla viabilità è continuamente aggiornata; di un canale radiofonico dedicato agli automobilisti che implementiamo come ripetitori; di un sistema di manutenzione programmata di tutte le infrastrutture finalizzato a prevenire il degrado ed aumentare la funzionalità.

La diminuzione dell'incidentalità è frutto di tutto questo. Nell'ultimo decennio le Autostrade hanno dovuto sopperire all'impossibilità di costruire nuove infrastrutture con investimenti in sicurezza per gestire meglio il traffico in aumento. Abbiamo introdotto una comunicazione istituzionale, disponiamo di ausiliari della viabilità, curiamo la formazione e, dall'anno scorso, Autostrade dispone di un sistema di monitoraggio della qualità erogata e percepita, ha istituito la «Funzione Qualità» che sta individuando dei parametri, delle unità di misura per misurare la qualità del servizio erogato.

La qualità rischia, infatti, di essere valutata soggettivamente; se, invece, riuscissimo ad introdurre unità di misura, quali ad esempio un metro campione, l'ordine di grandezza sarebbe chiaro. Siamo quindi impegnati ad introdurre questa novità, a confrontarla prima sul nostro sistema, per proporre poi l'estensione all'AISCAT e, quindi, all'Europa.

La nostra rete fornisce servizi, ma ha anche canali di diffusione della informazione, che durante i vostri lavori ha ricevuto particolare attenzione. Noi forniamo informazioni con pannelli a messaggio variabile e tramite Isoradio che copre 1.700 chilometri, cioè il 50 per cento della rete totale; disponiamo di un sito Internet istituzionale, uno dedicato all'infoviabilità, di un centro di produzione multimediale e di questi notiziari continui.

Puntiamo oggi ad una rete che recuperi il *deficit* accumulato nei decenni passati. Per esempio, la rete italiana deve essere «magliata»: a volte sarebbe sufficiente costruire raccordi di 5-6 chilometri per connettere le varie autostrade.

Puntiamo allo sviluppo del trasporto intermodale. Il presidente Valori ha parlato prima del trasporto pesante e pericoloso. Una delle cause ricorrenti dell'incidentalità sono proprio i trasporti pericolosi che, nell'ultimo biennio, sono stati alla base di incidenti significativi perché sono regolamentati solamente i trasporti fuori sagoma.

È nostra intenzione collaborare con le istituzioni per impegnarci sulla sicurezza della qualità del servizio, per dare un trasporto affidabile e moderno nell'ambito di una normativa adeguata che probabilmente deve evolversi in un coinvolgimento responsabile delle istituzioni, degli operatori del trasporto e degli utenti con progetti condivisi e finalizzati.

È stato affrontato il problema dell'intermodalità: come collegare e facilitare le connessioni tra modalità di trasporto diverso. Questa potrebbe essere una delle chiavi per facilitare il traffico e potrebbe assorbire l'incre-

mento di traffico pesante che avviene anno per anno. Poiché la sezione resta inalterata, all'aumento del volume del traffico consegue l'intasamento; in alternativa, dovrebbe essere possibile rendere compatibili ed automatiche modalità di trasporto diverso.

Il sistema autostradale italiano per gli investimenti realizzati, i volumi di traffico, la continua attenzione, i servizi che può offrire, ha quindi i requisiti per qualificarsi come operatore che si distingue per la sicurezza e la volontà di apportare il suo contributo ad un tavolo aperto che aggrega i competenti ruoli istituzionali, le competenze tecniche ed operative presenti nel settore. Riteniamo necessario, quindi, che Autostrade e le altre concessionarie autostradali siano coinvolte nell'impostazione e nella gestione di un Piano nazionale per la sicurezza stradale e, quindi, per quella del Paese. Quanto viene fatto nelle autostrade può, infatti, essere positivamente applicato nelle altre arterie a maggiore traffico del Paese dove si riscontrano molti incidenti.

PRESIDENTE. Dichiaro aperto il dibattito.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Devo dare atto al presidente Valori e anche al presidente Gamberale di avere correttamente messo in evidenza come il sistema autostradale italiano negli ultimi anni effettivamente abbia investito molto in sicurezza stradale. Gli asfalti drenanti, il potenziamento del sistema dei *guard-rail*, l'illuminazione delle gallerie e altri interventi sono noti; gli investimenti in materia sono stati ben evidenziati dalle tabelle che ci sono state illustrate.

Ciò è stato favorito anche dalla modifica introdotta nell'ultimo rinnovo delle concessioni autostradali laddove il *price cap* – come è stato ricordato prima – ha introdotto un elemento qualificante in ordine alla qualità del servizio reso all'utenza. Naturalmente in questo non poteva non rientrare la sicurezza.

Bene hanno fatto i gestori, ovviamente, ad applicare tali criteri e molto bene ha fatto l'ANAS, nel momento di rinnovare le concessioni, a porre la questione anche in termini di qualità, con grande attenzione al tema della sicurezza.

La sicurezza delle autostrade è un dato che qualifica il nostro Paese. Potrei aggiungere che comunque dobbiamo tendere all'obiettivo zero non solo in termini di incidentalità, ma anche di morti e feriti all'interno del sistema autostradale.

Il rappresentante della Polizia stradale ricordava che di per sé l'autostrada dovrebbe essere una struttura a sicurezza totale: non ci sono incroci a raso; i flussi di traffico sono separati; teoricamente, se non ci fosse la disattenzione dell'utente non dovrebbero accadere incidenti. Invece, ancora oggi registriamo nelle autostrade circa 500 morti l'anno e più di 20.000 feriti, con notevoli danni alle persone e alle cose. Come ultimo dato, non dobbiamo dimenticare il grave pregiudizio alla mobilità nazionale. L'obiettivo zero per quanto riguarda gli incidenti in autostrada è quindi da perseguire.

Con questo spirito, dopo quanto detto in premessa, vorrei porre alcune domande.

Abbiamo conosciuto da voi e in minima parte dall'ANAS i dati sugli investimenti in sicurezza effettuati dalle diverse concessionarie. Vorrei, però, avere un maggior dettaglio circa gli investimenti che sono stati effettuati a seguito della famosa direttiva dell'allora ministro Micheli per quanto riguarda l'illuminazione, la segnaletica, la messa in sicurezza delle gallerie. A suo tempo, su questo ci fu uno scontro fra concessionarie e ANAS; le autostrade contestavano a quest'ultima il potere di chiedere tale tipo di intervento. Intervenne il ministro Micheli e, poi, anche il ministro Nesi. Vorrei capire quanto è stato fatto in questa direzione, perché purtroppo non c'è stato modo di conoscere questi dati da parte dell'ANAS.

In passato sono state effettuate alcune sperimentazioni (il Presidente ha introdotto l'argomento dei grandi esodi) sulla rete autostradale, ad esempio circa il divieto di sorpasso dei TIR durante i periodi estivi. Devo dare atto al presidente Willeit, presidente dell'Autobrennero, di aver saputo condurre questa battaglia con polso fermo, assecondato dall'AISCAT; il presidente Valori in quell'occasione fece da mediatore. L'esperimento diede risultati molto positivi, con una riduzione della incidentalità, una maggiore fluidità del traffico in occasione dei grandi esodi, ma non è stato più ripreso. Ricordo che venne proposto per particolari tratti di autostrada, in salita, dove non c'era la terza corsia, insomma in un ambito molto limitato della nostra rete autostradale. Noi criticammo a lungo i camionisti che contestavano l'esperimento.

Vorrei sapere se, nell'approssimarsi del periodo estivo, i concessionari hanno in animo di assumere ancora una volta questo tipo di provvedimento, che allora fu assunto autonomamente, senza alcuna imposizione, specie sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, su alcuni tratti appenninici e sull'autostrada del Brennero.

Vorrei inoltre chiedere che fine ha fatto il piano per le aree di sosta dei camion, che fu concordato con i camionisti. La questione è stata giustamente ripresa anche in occasione del recente sciopero: non possiamo chiedere ai camionisti delle garanzie, se poi non forniamo servizi adeguati. Inoltre, si era parlato di un piano di percorsi alternativi per le merci pericolose, ipotizzando addirittura di mettere le stesse sui treni o adottare altri interventi.

Ricordo una discussione con il presidente Valori circa la possibilità di differenziare le tariffe per fasce orarie proprio per favorire sia la fluidità del traffico sia la sicurezza, disincentivando le partenze «ignoranti» rispetto a quelle «intelligenti», di cui voi parlate. È per noi fondamentale capire se siano stati compiuti dei passi avanti in proposito, visto che dobbiamo fornire delle indicazioni.

Per quanto riguarda le proposte di riforma del codice della strada, nella legge-delega, che il Governo deve tradurre in atti, c'è una parte che riguarda l'illuminazione dei cosiddetti tratti pericolosi o comunque del maggior numero di chilometri possibile della rete autostradale. Avete

effettuato una stima degli eventuali costi? Sarebbe necessario rivedere i piani finanziari e, quindi, le concessioni che vi sono state accordate?

Secondo una modifica del codice già approvata, dal 1° gennaio 2003 è previsto un aumento della velocità fino a 150 chilometri orari per tratte autostradali che abbiano requisiti particolari, anche in considerazione della situazione meteorologica. Siccome la responsabilità finale dell'innalzamento della velocità appartiene ai gestori, come recita il codice, vorrei sapere quale orientamento state assumendo e se avete già definito le tratte in cui sarà possibile tale aumento della velocità. Avete già cominciato a concepire la segnaletica, posto che dovrete avvisare l'utenza che in un tratto si può aumentare la velocità, non nel tratto successivo e così via?

Mi interessa molto conoscere il vostro parere, ricordando che quando nel 1988 fu introdotto nella rete autostradale il famoso decreto Ferri, che imponeva la velocità massima di 110 chilometri orari, ci fu una riduzione degli incidenti del 20 per cento. Questo per smentire i dati che a volte il Ministro fornisce, che tutto sommato non capiterebbe nulla.

Vorrei capire se i gestori autostradali sono pronti ad assumersi la responsabilità di aumentare a 150 chilometri orari il limite di velocità autostradale a fronte di quanto accaduto in passato. In occasione di qualche grave incidente accaduto nell'Italia del Nord in presenza di nebbia le compagnie di assicurazione hanno citato anche i gestori delle autostrade per danni, per non aver tempestivamente evitato le famose «ammucchiate» verificatesi tra Verona e Desenzano del Garda o nei dintorni di Milano.

In caso di nebbia, l'Autobrennero ha predisposto un piano per la guida in stato di sicurezza. Vi chiedo se intendete applicarlo anche al resto della rete. Spesso in caso di incidenti e blocchi – penso a quanto capitato sull'Appennino in presenza di condizioni metereologiche avverse – si chiede ai concessionari di aprire i caselli o di dare un'informazione molto più tempestiva all'utenza, evitando ingorghi giganteschi.

So che questo tema è per voi assolutamente ostico, ma dovremmo prevedere dei comportamenti *standard* in questi casi: cosa si può fare in caso di incidente per liberare gli utenti imprigionati? So che i concessionari sostengono che non possono rimettere soldi, ma dovremmo trovare una soluzione che renda funzionale l'intero sistema.

Continuo, infine, a non capire il motivo per cui nel nostro Paese convivano due centri di grandissimo prestigio ed affidabilità che forniscono informazioni sulla circolazione e sul traffico (il CCISS ed il Centro informazioni Autostrade). Ritengo che, trattandosi di un servizio per gli utenti, bisognerebbe conciliare i due servizi ed istituire un centro unico sull'informazione per la circolazione stradale. Poiché la trasmissione sul canale 103.3 non copre l'intera rete autostradale e poiché Autostrade non è il solo gestore è evidente l'esigenza di uniformare l'informazione all'utenza.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, conosciamo tutti gli indici dell'incidentalità. E' ovvio che questi sulle autostrade sono inferiori rispetto alla mobilità urbana, dove si incrociano flussi molto differenti tra loro e dove vi è un incremento di incidentalità e di mortalità.

Fatta questa premessa, non si può disattendere l'obiettivo di massima riduzione di incidentalità sulle autostrade di fronte ai numeri presentati, che pur tendono a migliorare.

Quanto al volume degli investimenti finalizzati alla manutenzione ordinaria e straordinaria, sarebbe interessante ricevere un documento che analizzi la situazione nei dettagli, autostrada per autostrada, tratto per tratto, per capire se tutto è coerente con i piani finanziari vigenti che le concessionarie sono tenute e rispettare. Connesso a ciò, tali investimenti sono sufficienti per garantire la sicurezza o no?

Dal 1° gennaio 2003 su alcuni tratti a tre corsie potrete introdurre il limite dei 150 chilometri orari. Nonostante il ministro Lunardi sostenga che una guida veloce garantisce una maggiore attenzione, per cui la sicurezza aumenterebbe, avete già operato una prima stima di questi tratti e quale impatto stimate sull'incidentalità, atteso che la velocità è una componente di rischio? Considerata la congestione ed i problemi di mobilità in crescita, introdurre limiti più alti non ci aiuterebbe a ridurre l'incidentalità. Disponibile di queste stime sui tratti che saranno oggetto di tale incremento di velocità? I cittadini non hanno, infatti, ben capito che si tratta solo di determinati tratti autostradali e sono convinti che dal 1° gennaio 2003 lungo tutte le autostrade il limite di velocità sarà di 150 chilometri orari.

Dopo il rogo del *tunnel* del Monte Bianco ricordo che fu approvata una norma per cui era doveroso e possibile identificare nuovi interventi ai fini della sicurezza delle gallerie autostradali; ciò avrebbe potuto comportare una revisione dei piani finanziari. È stata applicata questa norma e quali sono i risultati ottenuti? Cosa è previsto ed eventualmente quali piani finanziari vigenti sono in corso di revisione, ai fini dell'applicazione di questa normativa?

Perché l'AISCAT si è opposta al decreto Nesi sulla progettazione relativa a nuovi investimenti finalizzati a migliorare le caratteristiche tecnologiche delle autostrade? Tra i vari obiettivi vi era quello rilevantissimo della sicurezza. Ritengo contraddittorio che si sostenga che stiamo facendo tutto il possibile e, invece, si siano poi tenuti comportamenti molto difformi tra loro. A seguito dell'intervento pesante dell'AISCAT, il decreto ha subito alcune modifiche e comunque resta aperta una discussione circa l'ambito in cui esso debba essere applicato. Ai fini della sicurezza, i progetti stradali già previsti, ma ancora da realizzare devono essere rivisti presentandone di nuovi? La tesi dell'AISCAT sembra essere contraria; se è così ritengo tale posizione inaccettabile perché tutto quello che si può fare fin da ora deve a mio parere essere realizzato, anche se si perdono sei mesi di tempo per la nuova progettazione.

Quanto alla questione delle merci in generale e di quelle pericolose in particolare, le politiche tariffarie delle concessionarie, ovviamente autorizzate e sottoscritte dal concedente, incentivano il traffico merci su autostrada perché la tariffa di un camion mediamente non raggiunge nemmeno il doppio di un'auto. È evidente quindi che questa è una politica di aiuto al trasporto delle merci su strada. Non trovate che tutto ciò sia in contrasto

con una politica di riequilibrio modale, di regolazione, di incentivi che deve anche basarsi su politiche di prezzo per trasferire ad altre modalità il trasporto di merci e che in particolare il trasporto delle merci pericolose dovrebbe avere una diversa tariffazione e regolamentazione?

È stato citato il caso dell'Autobrennero che adotta una forte regolamentazione in particolari periodi dell'anno, in caso di nebbia ed in caso di forti esodi, circostanze che mettono a rischio la stessa sicurezza dei cittadini, imbottigliati in coda per molti chilometri all'interno di una infrastruttura chiusa. Non ritenete opportuno introdurre, all'interno dei sistemi di accesso alla rete, dei limiti orari, dei sistemi di regolazione connessi alla sicurezza ma, nel contempo, ad un'adequata fluidificazione nell'uso delle infrastrutture?

È evidente che se utilizzo una infrastruttura pagando una certa cifra mentre il servizio che mi viene offerto è completamente diverso, magari perché debbo sopportare ad una coda, esiste anche un problema di qualità *price cap*, di servizio offerto. Paradossalmente più sto in coda, più sto in autostrada meno dovrei pagare, visto che il servizio è di scarsa qualità.

So di formulare osservazioni che alle società concessionarie non piacciono, perché regolare i flussi significa ridurre gli accessi e probabilmente anche gli introiti. In futuro – sto parlando di «fantamobilità» – sarà forse il caso di introdurre in particolari periodi dell'anno, nel corso di esodi o a fronte di particolari problemi di congestione del traffico, dei sistemi di prenotazione affinché i cittadini possano avere una qualche certezza di quello cui vanno incontro. Può sembrare anomalo, ma credo che così come ci si prenota per tanti altri vettori, quando i livelli di traffico sono saturi forse sarebbe il caso di immaginare anche dei sistemi di prenotazione e di regolazione anche sulla rete autostradale.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Intanto ringrazio il professor Valori e tutti gli altri intervenuti per la gentilezza manifestata, la disponibilità e la quantità di elementi che ci hanno fornito, che studierò attentamente. Probabilmente sarà necessario dedicare un'altra seduta a questa audizione, data l'importanza dei temi in discussione. Vi ringrazio veramente perché, sulla base degli elementi forniti, mi pare che i colleghi abbiano potuto sviluppare interventi davvero costruttivi.

Formulo solo una questione di metodo. Mi piacerebbe che la prossima volta che ci vediamo cambiasse l'atteggiamento. Non stiamo compiendo un'indagine sul fatto che le concessionarie autostradali effettuino o no interventi tali da contenere i rischi e migliorare la sicurezza, non è esattamente questo il problema, anche se può darsi che la discussione che stiamo svolgendo possa portare ad un certo punto la Commissione a compiere un supplemento di indagine in questa direzione. Sarebbe doloroso, ma non è questo il momento per farlo.

Invece, (non l'ho rinvenuto nei vostri ragionamenti, che forse potevano avere un carattere leggermente difensivo), considerando che sulla rete autostradale avvengono incidenti che causano 500 morti e 11.000 feriti, mi piacerebbe sapere cosa si può fare di più, quali azioni di regola-

zione, quali interventi finanziari pubblici, quali studi tecnologici, quali nuove progettazioni sono necessarie per agire drasticamente su tali cifre posto che – lo voglio rilevare – il prefetto Pansa, comandante della Polizia della strada, ha detto che in condizioni di normalità su una autostrada non dovrebbero avvenire incidenti. Quindi il fatto che si verificano costituisce una potentissima patologia.

Mi hanno colpito alcune affermazioni di colleghi che hanno studiato la questione. Come ha chiesto il senatore Fabris: il sorpasso dei TIR influisce sulla sicurezza? Se fosse così, potremmo studiare un intervento in materia.

Come utente autostradale rilevo che se la terza corsia diventa una corsia di sorpasso per i TIR la circolazione non migliora affatto. Chi sorpassa a sinistra va più veloce, ma viaggia sulla corsia a ridosso del muretto di divisione dell'autostrada con altre macchine che sbucano fuori dalle corsie di destra. Io ragiono da utente, ma chiedo il vostro parere perché conoscete tali aspetti in maniera molto più approfondita.

Cosa si può fare in caso di nebbia? Quanto costerebbe un intervento in relazione ad un fattore che almeno in alcune Regioni comporta gravi conseguenze?

L'argomento dei trasporti pericolosi è già stato affrontato.

Percorrendo la rete autostradale si nota che in alcuni tratti si guida più facilmente, più volentieri, ci si sente più sicuri. Se si percorre il raccordo autostradale tra Roma nord e San Cesareo si ha la sensazione di stare su un'autostrada con caratteristiche diverse, anche rispetto ad altri tratti a tre corsie. Forse la mia sarà una sensazione del tutto superficiale, tuttavia ritengo che certe progettazioni influiscano sulla sicurezza. Se è così, come si può fare per generalizzare questi fattori di sicurezza?

È possibile eliminarle le intrusioni degli automezzi, uno degli incidenti più gravi che possono capitare e non c'è abilità di pilota in grado di aiutare? Ho percorso tronchi autostradali dove si capisce che le intrusioni non sono possibili, o perché c'è una grande distanza o perché ci sono delle barriere intermedie; in quei tratti si ha la sensazione di viaggiare sicuri e che non può capitare che un TIR ti venga addosso dall'altra corsia. Quanto costerebbe e come si potrebbe generalizzare un fattore di sicurezza di tale tipo?

Vorrei che su questi temi iniziasse un dialogo, in maniera da proporre degli interventi. Se alla fine di tutto il nostro ragionare si scoprisse – come chiedeva la senatrice Donati – che occorre svolgere un'indagine su quanto avete investito in sicurezza, si tratterebbe di un bel problema. Forse si arriverà a questo, ma non anticipate la risposta che secondo voi avete investito a sufficienza, perché allora mi potrei spaventare. Così mi accadeva di fronte allo studente che mi diceva di aver studiato; avrei preferito bocciare chi non aveva studiato rispetto a chi sosteneva di aver studiato, perché in quel caso la bocciatura era ben più drammatica.

CICOLANI (*FI*). Premesso che gradirei un supplemento di documentazione per porre ulteriori domande in altra occasione, sono d'accordo con quanto richiesto dai senatori Fabris, Brutti e Donati.

I dati statistici forniti dall'ingegner Gamberale della società Autostrade sono più generici rispetto al documento AISCAT. Sono interessato a conoscere maggiori e più dettagliati elementi statistici e modalità di misura della qualità degli incidenti poiché dobbiamo entrare nel merito dei singoli episodi se vogliamo davvero fornire un contributo positivo.

In particolare, manca il dato sulla evoluzione dei volumi di traffico, nonché l'andamento tendenziale dei prossimi anni. Sarebbe interessante collegare gli indici dell'incremento del traffico a quelli della incidentalità, tenendo conto che i veicoli sono fortemente migliorati negli ultimi anni. Una diminuzione dell'incidentalità è infatti dovuta anche al miglioramento della carrozzeria e dell'apparato meccanico dei veicoli; l'introduzione, negli ultimi dieci anni, dell'*airbag* obbligatorio, delle cinture di sicurezza e altri dispositivi, ha avuto degli effetti.

L'ingegner Gamberale ha spiegato che la società Autostrade sta impostando un sistema di valutazione della qualità. Sarebbe interessante conoscere i parametri di cui intendete tener conto in relazione alla sicurezza stradale e le modalità di verifica al fine di comprendere le possibili linee di intervento per ridurre gli incidenti.

Indubbiamente la società Autostrade è per noi l'interlocutore primario; il rapporto con le altre società autostradali equivale a quello tra la grande industria e la piccola e media impresa.

MENARDI (*AN*). Sarebbe importante conoscere la differenza, quasi caso per caso, dei tassi di incidentalità in relazione ai tracciati ed ai manufatti delle autostrade, poiché questi in particolare sono elementi che ne garantiscono la sicurezza. Infatti, quasi indipendentemente dal comportamento del conducente, dobbiamo garantire la sicurezza tenendo sotto controllo questi due parametri.

PRESIDENTE. Fin dal momento in cui abbiamo avviato quest'indagine abbiamo sottolineato con forza la sua importanza. Sono assolutamente contrario a sottovalutare le considerazioni ascoltate poco fa, che sono importanti; su di esse dobbiamo riflettere, interrogarci e dibattere.

L'ingegner Gamberale ci ha sottoposto delle informazioni importanti sulle quali avrei molte domande da formulare. Siamo interessati a sapere come il sistema autostradale ha reagito e come intende reagire rispetto al problema della sicurezza; non c'è dubbio che noi consideriamo la migliore società autostradale, come altre concessionarie, come una protagonista di questa prospettiva di lavoro, ma prima di arrivare alla conclusione di questa indagine vorremmo avere il tempo necessario per studiare questa documentazione e porre quesiti in maniera tale da capire fino in fondo, al di là dei dati quantitativi, se e in quale misura la sicurezza è privilegiata nella gestione di questa società.

La mia osservazione costituisce un richiamo benevolo. Abbiamo a disposizione solo pochi minuti; poi dovremo ritornare sicuramente sull'argomento. Infatti, come tutti sanno, abbiamo il dovere di formulare un documento conclusivo che sarà sottoposto al confronto e al voto della Commissione, per poi presentarlo all'attenzione del Governo in modo che siano adottati gli appositi provvedimenti.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Ringrazio il Presidente per la precisazione.

In effetti i lavori della nostra Commissione procedono un po' a rilento, ma abbiamo bisogno di ascoltare autorevoli rappresentanti del mondo della mobilità e delle infrastrutture del nostro Paese proprio per realizzare un confronto vero e autentico. Quindi, nel ringraziare i presenti per la loro disponibilità, concordo sul fatto che almeno i colleghi che seguono con continuità i lavori di questa Commissione abbiano la possibilità di approfondire le questioni e di confrontarsi nel merito delle stesse. Eventualmente, se gli ospiti sono disponibili, potremmo confrontarci nuovamente.

PRESIDENTE. Ringrazio il professor Valori e l'ingegner Gamberale per il contributo offerto.

Considerate le osservazioni molto stimolanti emerse nel corso del dibattito, rinvio il seguito dell'audizione e dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,25.

