

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

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

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 FEBBRAIO 2002

---

**Presidenza del presidente GRILLO**

**I N D I C E****Audizione dei vertici dell'Automobile Club d'Italia (ACI)**

PRESIDENTE ..... Pag. 3, 8 | \* *LUCCHESI* ..... Pag. 3

---

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

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; CCD-CDU-Biancofiore: CCD-CDU:BF; Forza Italia: FI; Lega Nord Padania: LNP; 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 l'avvocato Franco Lucchesi, presidente dell'Automobile Club d'Italia (ACI), il dottor Pasquale De Vita, vicepresidente dell'ACI, e la dottoressa Elisabetta Schietroma, direttore centrale della Direzione studi e ricerche dell'ACI.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,45.*

**PROCEDURE INFORMATIVE**

**Audizione dei vertici dell'Automobile Club d'Italia (ACI)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della circolazione stradale ed autostradale, sospesa nella seduta del 29 gennaio.

Ringrazio l'avvocato Franco Lucchesi, il dottor Pasquale De Vita e la dottoressa Elisabetta Schietroma per essere intervenuti in questa sede.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Ricordo che abbiamo avviato quest'indagine conoscitiva perché desta in noi forte preoccupazione l'incidenza della mortalità che avviene sulle strade e sulle autostrade italiane. Stiamo pertanto verificando lo stato della normativa, con il Governo impegnato a riformare il codice della strada, e stiamo ascoltando i principali protagonisti del settore, come l'ingegner Pozzi dell'ANAS. Quest'oggi siamo molto interessati a conoscere l'opinione dei vertici dell'ACI.

Sono inoltre previste audizioni della polizia stradale, dei carabinieri, dei concessionari delle società autostradali al fine di mettere davvero a fuoco il problema della sicurezza sulle strade italiane, per noi un'assoluta priorità, che merita la massima attenzione.

A nome della Commissione rinnovo, pertanto, i miei ringraziamenti a tutti voi per la disponibilità mostrata. Do, pertanto, la parola all'avvocato Franco Lucchesi, presidente dell'Automobile Club d'Italia (ACI).

**LUCCHESI.** Ringrazio la Commissione tutta e, in particolare, il presidente Grillo per l'opportunità di rappresentare il ruolo dell'ACI in materia di sicurezza stradale.

Siamo un'associazione di automobilisti. Abbiamo, quindi, particolarmente a cuore la tematica della sicurezza sulle strade nel suo insieme, oggetto di nostro interesse da sempre. Abbiamo collaborato con le Commis-

sioni preposte a redigere il codice della strada, chiedendo e a volte ottenendo modifiche a disposizioni normative proprio nell'interesse del perseguimento dell'obiettivo della sicurezza sulle strade.

Lei, signor Presidente, ha citato dati drammatici sull'incidentalità stradale in Italia. Sottolineo solamente che il nostro Paese è in controtendenza rispetto al resto d'Europa e, soprattutto, che siamo ben lontani dal raggiungere l'obiettivo, che ci siamo dati come Stato dell'Unione europea, di ridurre del 40 per cento gli incidenti. Il nostro Paese è tra i fanalini di coda. Pur essendo stata prestata in questi ultimi tempi da parte delle pubbliche autorità un'attenzione diversa rispetto al passato proprio sulla tematica della sicurezza, sembra che tutto quello che stiamo facendo per ridurre l'incidentalità non abbia alcun impatto.

Conosciamo perfettamente la situazione degli incidenti stradali, rilevandola sistematicamente. Annualmente curiamo la pubblicazione, assieme all'ISTAT, dei dati della incidentalità sulle strade. Disponiamo di uno strumento che permette di valutare questa incidentalità in termini scientifici, quindi, di conoscere la ripetitività degli incidenti a seconda dei tronchi stradali. Questo ci ha permesso, tra l'altro, di rilevare alcuni dati prima dello stesso Ministero: molti incidenti sulle strade nazionali si ripetono nei medesimi tratti. Ciò, oltretutto, mette in dubbio l'assunto che tutti noi abbiamo condiviso che il fattore umano sia la prima ed assoluta causa di incidentalità. Certamente, il comportamento dell'uomo alla guida è un elemento fondamentale; il fatto, però, che questi incidenti si ripetano sistematicamente su 1.500 chilometri di strada rispetto agli oltre 60 mila complessivi significa che anche la situazione delle infrastrutture è all'origine di comportamenti non sempre corretti o, comunque, accentua le conseguenze della sinistrosità.

Sotto questo profilo siamo impegnati, insieme al Centro studi sui sistemi di trasporto, in uno studio specifico su un tratto della Pontina, una delle dieci strade più incidentate d'Italia. Stiamo ipotizzando dei correttivi per ridurre l'incidentalità, sperando che il passo successivo sia quello di coinvolgere tutti gli operatori (amministratori comunali, regionali, gestori della strada) in una serie di interventi a presidio della sicurezza. L'applicazione di questa metodologia su altri tratti già individuati potrebbe di per sé comportare un primo beneficio.

L'incidentalità è fondamentalmente collocata nelle aree urbane. Noi tutti siamo impressionati dai grandi incidenti che avvengono sulle autostrade; in realtà, però, gli incidenti sono molto più frequenti nelle aree urbane. È un altro elemento da tenere presente in termini di normativa di sicurezza stradale: pedoni, ciclisti e motociclisti sono i primi a sopportare le conseguenze dell'incidentalità. Ricordo che questa è la prima causa di mortalità dei giovani dai 16 ai 24 anni in Italia. È un'emorragia di giovani che il Paese paga ogni anno.

I nostri suggerimenti sono i seguenti. Lavorare di più sulle persone, sulla formazione, sulla cultura della educazione stradale e, quindi, sulla cultura della sicurezza. Siamo stati a suo tempo i promotori di un disegno di legge d'iniziativa popolare, il cui primo firmatario era Enzo Fer-

rari, per l'introduzione della materia della sicurezza stradale nelle scuole, ma la legge è rimasta lettera morta. La scuola è certamente sollecitata da impulsi diversi. Nella maggior parte dei casi, però, questi corsi non si sono tenuti nelle scuole e gli insegnanti non si sono dedicati all'educazione stradale.

Una serie di soggetti sopperiscono a queste mancanze. Noi stessi, attraverso gli Automobile club provinciali, teniamo corsi per migliaia di ragazzi nelle scuole. Sulla base di un programma approvato dal Ministero, interveniamo istruendo i formatori. Ogni anno 1.500 insegnanti seguono dei corsi di formazione gestiti dall'ACI in accordo col Ministero, ma quando si trasferiscono queste conoscenze all'interno della struttura scolastica non ci sono gli spazi né il tempo sufficienti.

È un primo elemento da tener presente, perché possiamo legiferare quanto vogliamo, ma se poi la norma non viene effettivamente rispettata o non viene tradotta in comportamenti concreti la situazione rimane a mezz'aria.

La formazione è certamente un elemento fondamentale perché, al di là delle considerazioni che facevo in ordine alla corresponsabilità delle infrastrutture, è un dato di fatto che il comportamento dell'individuo è una delle prime cause di incidenti. Parlo di comportamento attento o disattento, perché molti incidenti nelle aree urbane sono conseguenza più di disattenzioni che di altro.

Soprattutto nei confronti dei bambini e dei ragazzi, questo sarebbe un punto chiave. Dunque bisogna insistere sulla formazione dei giovani, cercando di razionalizzare gli interventi. Ho detto che noi sopperiamo ad una serie di carenze. La nostra buona volontà è certamente lodevole e noi svolgiamo questo compito anche perché rientra nella nostra missione, però non possiamo ritenere con questo il discorso esaurito.

Altri soggetti intervengono sulle scuole, spesso in modo sordinato; quindi uno degli interventi da effettuare sarebbe quello di tarare di nuovo i vari interventi, vuoi a livello provinciale vuoi a livello regionale, in un quadro di programmazione coordinato, per raggiungere così gli obiettivi e verificare l'efficacia del lavoro svolto. Invece, oggi è tutto rimesso al volontariato delle imprese, dei singoli, delle istituzioni, delle aziende, dei vigili urbani, degli Automobile club provinciali. In questo modo sprechiamo molte risorse ed energie senza finalizzarle ad un programma serio e coordinato di interventi.

Per quanto riguarda la formazione degli adulti, abbiamo condotto una grande battaglia perché fosse inserita nel nuovo codice la patente a punti. Rileviamo con soddisfazione che questa nostra iniziativa, che risale ormai a diversi anni fa, ha raggiunto il suo obiettivo, almeno per quanto riguarda la previsione normativa; si tratterà ora di attuarla. Abbiamo alcuni dubbi, perché ci sembra che le disposizioni formulate siano talmente rigide da non consentire un'adattabilità sufficiente nel momento in cui verrà attuato il meccanismo della patente a punti.

Insistiamo anche sul tema delle assicurazioni, di cui abbiamo parlato anche in un incontro con il sottosegretario Valducci. L'efficacia della patente a punti si può realizzare anche attraverso una polizza di assicurazione legata alla patente stessa, cioè se l'assicurazione viene fatta in ragione della pericolosità potenziale del soggetto e non sulla base della rilevazione del sinistro nel momento in cui questo è già avvenuto. Infatti, rappresenterebbe un deterrente fortissimo proprio in fase preventiva e non successiva.

Abbiamo raccomandato che nei provvedimenti del Governo quanto meno non vengano posti degli ostacoli alla possibilità che le compagnie di assicurazione possano sperimentare questo tipo di aggancio fra patente a punti e polizza di assicurazione. Avevamo il timore che potessero essere introdotte disposizioni normative che avrebbero reso difficoltoso questo approccio; sembra che questo non sia e quindi speriamo (è un impegno che assumiamo perché abbiamo una nostra compagnia di assicurazione, che ha già ricevuto tale *input*) che non appena la patente a punti sarà operativa si possa sperimentare questo tipo di aggancio. Una volta effettuata la sperimentazione con una certa diffusione, si potrebbe realizzare un serio intervento di prevenzione nei confronti dell'educazione degli adulti nella guida di qualsiasi mezzo di trasporto.

Sempre per quanto riguarda la formazione degli adulti e la patente a punti, sosteniamo che il recupero del punteggio non possa avvenire soltanto attraverso un ripasso teorico di quanto si impara a scuola guida per l'acquisizione della patente, perché sappiamo bene che nella maggior parte dei casi i comportamenti non sono conseguenza dell'ignoranza delle norme, ma di una sottovalutazione o di condizioni particolari; spesso, duole riconoscerlo, sono conseguenza di situazioni di emergenza o particolari che il cittadino è incapace di fronteggiare, come la nebbia, la pioggia, l'asfalto viscido, il ghiaccio e altro. Siamo convinti che la patente a punti sia utile solo se il recupero dei punti avviene anche attraverso dei corsi di guida che perfezionino il tipo di approccio concreto del conducente e non soltanto teorico, cioè le norme di carattere generale che si imparano quando si ottiene la patente. Quindi, occorrono corsi di guida specializzati che consentano di fronteggiare alcune situazioni particolari.

Un altro aspetto fondamentale, purtroppo all'origine delle cosiddette stragi del sabato sera, è rappresentato dalla scarsità dei controlli, soprattutto per quanto riguarda l'alcool e le sostanze che alterano la capacità reattiva di chi guida. Abbiamo riscontrato dai dati, purtroppo *a posteriori*, che all'origine dell'eccessiva velocità e di comportamenti non consoni c'è uno stato di alterazione soggettiva legato a situazioni particolari.

È importante estendere questo tipo di controlli ed essere molto rigidi. Quest'anno abbiamo realizzato in migliaia di copie un video, intitolato «Alcool, giovani e guida», che abbiamo diffuso nelle scuole e anche nelle discoteche, un video realizzato a livello europeo dall'Automobile club d'Italia e di Germania.

Ho omesso di dire cos'è l'ACI, perché do per scontato che tutti lo sappiano. È un organismo strettamente integrato a livello europeo con gli automobile club, che fanno del tema della sicurezza stradale uno dei

punti cardine delle loro iniziative nei confronti dei soci e dei cittadini dei propri Paesi, spendendo centinaia di miliardi.

La Federazione internazionale degli automobile club, di cui noi siamo soci fondatori, ha costituito la fondazione per le tematiche della sicurezza, dotata dell'intero capitale acquisito dalla vendita per cento anni dei diritti sportivi della Formula uno. Si tratta di oltre 700 miliardi di lire di capitale, cui vanno ad integrarsi altri proventi, per un totale di circa mille miliardi. I proventi degli investimenti sono destinati a finanziare tutti i progetti per la sicurezza stradale nei 15 Paesi che partecipano a questo programma. Oltretutto, a presiedere questa fondazione, è stato chiamato il mio predecessore, proprio in ragione del peso che l'Automobile club d'Italia ha a livello internazionale.

Questo mi fa cogliere lo spunto per lanciare anche l'ipotesi di avere un omologo di questa struttura europea anche in Italia: una fondazione, cui potrebbero partecipare una serie di soggetti pubblici e privati, finalizzata al finanziamento di una serie di iniziative legate alle tematiche della sicurezza stradale. Questo è un esempio delle problematiche legate all'alcool e alle sostanze che alterano il comportamento delle persone.

Vi sono interventi da effettuare sul sistema delle infrastrutture. Abbiamo, di fatto, un sistema stradale ed autostradale bloccato a 25-30 anni fa. Bisognerebbe procedere ad una serie di adeguamenti, ai flussi di traffico attuali, di strade statali che non hanno più subito interventi correttivi sostanziali per la loro messa in sicurezza. Vi sono ancora moltissime strade con alberi ai lati senza alcuna protezione, con una segnaletica assolutamente insufficiente, con cartelloni pubblicitari che determinano distrazioni non indifferenti. Il codice non li consente, però i cartelloni continuano a rimanere.

Non entrerà in polemica né con le autostrade né con l'ANAS, però dobbiamo ammettere che vi sono troppi tratti di autostrade e di strade che non hanno una manutenzione adeguata rispetto al consumo cui sono sottoposte. Non vorrei che la privatizzazione delle autostrade comportasse una minore manutenzione. È un dovere e quindi un elemento di sicurezza fondamentale a cui le autostrade dovranno prestare la dovuta attenzione. Non sempre questo accade: vi sono tratte autostradali in cui l'usura da parte dei TIR ha causato dei veri e propri binari di una pericolosità estrema. Quindi, più che dare indicazioni generali, credo sia fondamentale applicare le norme e le disposizioni in gran parte già esistenti.

Un tema particolare riguarda l'adeguatezza dell'organico delle forze dell'ordine. Non è possibile correggere i comportamenti degli individui se, a fronte di un comportamento scorretto per cui è prevista una sanzione, non c'è nessuno a rilevarla. Questo vale per le aree urbane, in particolare. Ho polemizzato più d'una volta con le amministrazioni comunali dicendo di destinare meno vigili alle contravvenzioni per i divieti di sosta, laddove non creano problemi alla mobilità, e più vigili a reprimere chi passa il semaforo con il rosso o chi non rispetta le precedenza. Questo riguarda la polizia municipale e stradale, fortemente sottodimensionate numericamente rispetto alle esigenze.

Se lo Stato vuole porsi certi obiettivi, questi possono essere perseguiti solo concentrando tutte le forze in grandi iniziative. È necessario a questo

punto ricordare che il costo sociale dell'incidentalità supera i 55 mila miliardi l'anno.

Quanto alla normativa sulla revisione delle automobili in circolazione, esprimo le mie perplessità: è difficile che siano correttamente eseguite. Tutta una serie di valutazioni, di sondaggi e di *scoop* giornalistici hanno evidenziato che molte revisioni pagate non sono effettuate o lo sono in modo approssimativo. Trovo discutibile che sia lo stesso soggetto a certificare la congruità del mezzo a circolare sulle strade e ad operare le riparazioni necessarie a tale fine. Abbiamo riscontrato situazioni in cui il costo della revisione di per sé è troppo basso, non è sufficientemente remunerativo: quindi, si preferisce non farla.

Cosa deve essere fatto per mettere una vettura in condizioni di circolare correttamente? O si separa in modo significativo il momento della verifica della abilitazione alla circolazione o si eseguono controlli a tappeto. Il rischio è di avere in circolazione un parco auto vecchio. 14 milioni di auto su 30 non sono catalizzate; l'entrata in vigore della normativa sulla marmitta catalitica lo dimostra. Non è un problema di ambiente ma di sicurezza: un'auto costruita dodici anni fa è meno sicura di una progettata tre anni fa. Per effetto del processo tecnologico, le vetture nuove sono più valide di quelle vecchie. Se vogliamo migliorare ulteriormente le condizioni di sicurezza dobbiamo operare maggiori controlli.

A livello europeo vi è un progetto che si chiama EuroNCAP (European New Assessment Car Program) teso ad effettuare *crash test* su autovetture, indipendentemente dalle case produttrici; si sottopongono casualmente vetture di serie comprate da singoli, non fornite dalle case concessionarie, a prove di tutti i tipi. Tale procedura ha permesso il raggiungimento di notevoli risultati.

Cito sempre l'esempio, perché ho ricevuto telefonate infamanti da parte della FIAT, della pubblicazione dei dati della Punto prima serie, che risultò una delle vetture peggiori in termini di qualità. Il risultato fu che la Punto seconda serie risultò prima nei *crash test* successivi. Se queste operazioni si fanno in maniera mirata ed indipendente, le stesse case automobilistiche migliorano i loro prodotti. Vi sono case che hanno utilizzato i buoni risultati dei *crash test* per azioni di *marketing*. Ciò vale anche per i seggiolini per bambini o le cinture di sicurezza.

Annovero, infine, un programma europeo (EURORAP), dedicato al controllo della congruità delle infrastrutture stradali ed autostradali europee, secondo criteri di sicurezza e funzionalità, che ha coinvolto molti automobile club europei, tra i quali l'ACI che opererà sul versante italiano.

PRESIDENTE. Ringrazio l'avvocato Lucchesi. Rinvio il seguito dell'audizione e dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,25.*