

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

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

3<sup>o</sup> Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 28 FEBBRAIO 2002

---

**Presidenza del presidente GRILLO**

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

PRESIDENTE .....	Pag. 3, 16	* LUCCHESI .....	Pag. 9, 14, 16
* CHIRILLI (FI) .....	3		
DONATI (Verdi-U) .....	8, 9, 16		
* FABRIS (Mar-DL-U) .....	5, 14, 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 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), la dottoressa Elisabetta Schietroma, direttore centrale della direzione studi e ricerche dell'ACI, e l'ingegner Marcello Vella, dirigente dell'Ufficio studi tecnico-statistici dell'ACI.*

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

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Seguito dell'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 6 febbraio scorso, nel corso della quale ricordo che il presidente Lucchesi dell'ACI ha svolto una relazione.

Abbiamo oggi in programma il seguito dell'audizione dei vertici dell'ACI.

Dichiaro aperto il dibattito.

CHIRILLI (FI). Ho ascoltato con interesse la relazione del Presidente. Probabilmente per mancanza di tempo, egli non ha potuto riferire in ordine alle iniziative che l'ACI ha inteso assumere in questi anni per approfondire gli aspetti della sicurezza stradale negli ambiti urbani. L'incidentalità, d'altronde, sulle strade cittadine è più alta rispetto a quella sulle strade extraurbane; rispetto al totale è del 70 per cento per quanto riguarda i feriti e del 40 per cento per quanto riguarda i morti.

La mia attività di sindaco di una piccola città mi porta a riflettere sull'impostazione della sicurezza anche dal punto di vista viario e sulla programmazione delle reti stradali nelle città.

Tre in particolare sono gli aspetti interessanti: il primo riguarda la necessità di individuare delle regole per l'adeguamento delle strade esistenti nell'ambito urbano; un secondo aspetto riguarda l'importanza del monitoraggio dell'incidentalità e, quindi, la necessità di renderlo obbligatorio; l'ultimo aspetto, di conseguenza, concerne la necessità di estendere a tutti i comuni l'obbligo di redigere i Piani urbani del traffico. Attualmente questi sono previsti per le città con oltre 30 mila abitanti e per altre più piccole, obbligate per motivi diversi di particolare congestione del traffico. È noto, però, che i provvedimenti legislativi in vigore, il codice della strada, le direttive ministeriali in tema di PUT, il recente decreto Lunardi non sono incisivi per la trasformazione dei manufatti stradali all'interno delle nostre città, al fine di ridurre la pericolosità.

Pertanto, sarebbe necessario individuare e rendere obbligatorie alcune caratteristiche tecniche e di geometria delle strade urbane e, soprattutto, delle loro intersezioni secondo una casistica più vicina alla realtà delle città italiane.

In particolare, mi riferisco agli studi particolareggiati necessari nella pianificazione delle città e alla necessità di un monitoraggio delle strade esistenti, caratterizzate da alta incidentalità. D'altronde, il Piano nazionale per la sicurezza stradale delinea gli indirizzi generali e le linee guida di attuazione che si basano sui risultati della seconda relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale del 1999. Questo Piano vuole essere un sistema di indirizzi e di incentivi per orientare le risorse e gli impegni delle amministrazioni locali e di altri organismi addetti ai trasporti verso un sistema di pianificazione, programmazione di interventi, complessivamente mirato a migliorare i livelli di sicurezza stradale.

Nella relazione del Piano si afferma che in diverse aree e sistemi infrastrutturali determinate strade presentano indici di mortalità e di ferimento più elevati della media. Tali sistemi a massimo rischio sono stati individuati soltanto in prima approssimazione ed in termini molto generali. Non sono quindi note le singole componenti infrastrutturali che agiscono come fattori di rischio. Il livello di conoscenza è ancora insufficiente ad individuare il tipo di interventi necessari per ridurre tali fattori.

Le nostre città, dunque, non sono sicure soprattutto per le utenze deboli, che rappresentano i due terzi delle vittime nell'ambito urbano. È quindi necessario istituzionalizzare il monitoraggio dell'incidentalità presso ogni singolo ente locale ed organismo. Questo monitoraggio, basato oggi più che altro su un metodo statistico, non è sufficientemente documentato.

Quindi, la sicurezza stradale dipende, oltre che da cause dirette, anche da innumerevoli fattori di tipo indiretto (aspetti socio-educativi, flusso di traffico, tipo di tracciato, geometria, stato di manutenzione, illuminazione, scarsa tempestività dell'intervento dei mezzi di soccorso, qualità dell'intervento medico).

Per prevenire gli incidenti, si dovrebbe ricorrere ad un massiccio utilizzo della telematica applicata ai trasporti per un migliore controllo dei veicoli e del traffico. Inoltre, serve un monitoraggio obbligatorio dell'incidentalità per migliorare il quadro conoscitivo, che non deve basarsi esclusivamente sulle informazioni ricavate dall'ISTAT; in tal senso, nella relazione già il Presidente ricordava che è iniziata una collaborazione anche con l'Inail e con il Censis.

Per una più semplice catalogazione degli incidenti, i servizi sanitari, inoltre, dovrebbero utilizzare un sistema di codificazione omogeneo, che sarebbe utile anche per i diversi operatori che devono intervenire in caso di incidente.

Infine, deve essere obbligatoria la redazione dei PUT al fine di aumentare la sicurezza stradale e necessaria la redazione di appositi studi sull'incidentalità urbana e, quindi, una conoscenza approfondita del fenomeno e una precisa localizzazione degli incidenti. La formulazione del

PUT deve essere obbligatoria senza alcun limite dimensionale dell'abitato, in modo da non lasciare soltanto alla sensibilità degli amministratori locali dei piccoli centri la possibilità di utilizzare tale strumento, come noto pro-pedeutico ad un generale miglioramento della sicurezza stradale.

È apprezzabile quanto sta facendo l'ACI per migliorare le conoscenze di cui possono disporre gli organi della polizia urbana. Tali attività devono essere coordinate con le pubbliche amministrazioni; in questo senso, alcuni comuni dei centri più importanti cominciano a dotarsi del *mobility manager*, istituzione che va rafforzata.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Ringrazio il Presidente dell'Automobile club d'Italia perché, diversamente da altre audizioni, abbiamo ascoltato una relazione che ha effettivamente voluto confrontarsi con le diverse problematiche esistenti.

Il collega che mi ha preceduto ha già fatto riferimento ad una serie di temi. Credo che la Commissione debba sfruttare fino in fondo questa occasione, al di là di quanto il presidente Lucchesi ha detto, proprio per sviluppare un confronto positivo che ci aiuti nella stesura degli atti conclusivi dell'indagine conoscitiva.

Quindi, più che insistere sugli argomenti già esposti dal Presidente dell'ACI, che condivido, conoscendo l'attività di questo ente, vorrei usare la sua disponibilità verso la Commissione per tentare di approfondire alcune questioni.

Il collega accennava al Piano nazionale per la sicurezza stradale. Mi interessa sapere dall'ACI quali ritiene siano i suoi punti di forza e su quali aspetti è necessario insistere. Il Ministero competente dovrà definire le linee di intervento del Piano per entrare nel vivo, dopo la sperimentazione di alcuni progetti. Come pensate si debbano finalizzare le ingenti risorse previste dalla finanziaria del 1999 per realizzare le direttive contenute nel Piano?

Si faceva giustamente riferimento ai problemi della sanità, della sicurezza delle città, dello sviluppo dei piani urbani in senso compiuto. Non si tratta solo di formulare i PUT in quanto tali, ma anche di ripensare all'organizzazione delle nostre città per mettere in sicurezza le utenze deboli, per deviare il traffico di attraversamento, per separare il traffico; si tratta di un lavoro estremamente complesso che richiede la formazione degli amministratori.

Penso non si possa intervenire più di tanto su alcuni settori. Per quanto riguarda la sanità, il primo intervento ha raggiunto dei livelli tali da consentire di salvare molte vite; si è intervenuti anche sulla sicurezza delle auto, ma adesso occorre centrare bene gli obiettivi, perché non ci possiamo occupare di tutto. Il Piano ha delle prospettive a trecentosessanta gradi, come è giusto che sia, perché si tratta di creare una nuova cultura della sicurezza stradale, di intervenire non solo sulla repressione, ma anche sulla prevenzione e altro; tuttavia, le risorse a disposizione sono poche e i danni che gli incidenti causano sono immani. Qualcuno ha quantificato in 42 mila miliardi di lire l'anno questo costo per lo Stato. Quindi non

saranno certo 275 miliardi del Piano nazionale per la sicurezza a poter fermare questo disastro nazionale; però è un segnale importante.

Secondo voi, su quali settori bisogna insistere? Certo, la responsabilità degli incidenti è quasi sempre dell'uomo, poche volte si può attribuire al mezzo, ma l'ACI in passato si è mostrata particolarmente sensibile al tema dei cosiddetti punti neri, perché non può essere un caso che in alcune tratte stradali avviene un numero di incidenti assolutamente superiore rispetto ad altre. A parte l'elencazione che ci avete già fornito, vorrei che il Presidente ci aiutasse a capire dove sarebbe meglio investire di più e meglio, anche alla luce delle iniziative del Piano nazionale per la sicurezza stradale.

Altro tema affrontato, e nel quale credo molto, è quello della gestione e del controllo della mobilità urbana. Ricordo che nella precedente legislatura abbiamo assistito ad una stucchevole polemica a livello parlamentare da parte di chi, in nome di una malintesa tutela della *privacy*, si opponeva alla diffusione dell'utilizzo delle nuove tecnologie per il controllo e la gestione della mobilità; mi pare che oggi molti di questi colleghi, ora componenti della maggioranza, abbiano abbassato i toni.

Credo che questo sistema possa aiutare. La Finanza, ad esempio, sta usando dei telerilevatori per controllare le targhe e rilevare con quale frequenza certe auto attraversino i confini.

Secondo voi, che rappresentate l'automobilista nel senso più generale del termine, fino a che punto ci si può spingere in questa direzione? La città di Milano è arrivata al punto da effettuare i controlli sulle corsie preferenziali; esperienze simili sono state condotte in Francia. In generale, non abbiamo utilizzato molto questi strumenti, soprattutto a causa di certi problemi formali. Mi interessa molto il parere di una delegazione così rappresentativa come la vostra.

Per quanto riguarda il ruolo delle scuole, la vostra associazione si è impegnata moltissimo sul tema dell'educazione stradale. Vorrei un suo parere sul rifiuto, nei fatti, di introdurre l'educazione stradale come materia obbligatoria da parte del sistema educativo nazionale, in attuazione di quanto previsto dal codice della strada del 1992. Si tratta di una mancanza grave: una legge dello Stato non viene applicata da una sua amministrazione. Vorrei inoltre conoscere, laddove il sistema educativo ha collaborato, quali sono le vostre esperienze.

Un altro tema importantissimo toccato nella relazione riguarda l'obbligatorietà dei corsi di guida sicura. Il sottoscritto ed altri si sono battuti moltissimo in passato, anche a livello parlamentare, affinché i corsi di guida sicura diventassero effettivamente obbligatori per il rilascio della patente. Infatti, bisogna dire chiaramente in Commissione che le modalità di alcuni incidenti, come le stragi del sabato sera, spesso sono simili e alcuni guidatori inesperti hanno difficoltà a condurre le auto in situazioni particolari, di notte, con strade sdruciolevoli, con autovetture a pieno carico o altro.

Mi sembra che su questa proposta l'Automobile club è sempre stata d'accordo. Che tipo di problematiche pensate si debbano effettivamente

affrontare? I corsi di guida sicura richiedono circuiti attrezzati e personale preparato, però l'ACI ha già organizzato alcuni di questi centri, naturalmente di stampo privatistico; proprio ai fini di un obiettivo che proporrò al termine di questa indagine, è sicuramente interesse dello Stato rendere questi corsi obbligatori nel nostro Paese. La vostra esperienza può aiutare la Commissione nella definizione di questo obiettivo?

Il Presidente dell'ACI non ha affrontato compiutamente il tema della pubblicità, elemento estremamente «inquinante» ai fini della sicurezza stradale. Non siamo ancora riusciti a liberare le nostre strade dalla cartellonistica invadente ed esistono difficoltà enormi ad eliminare la pubblicità abusiva non solo lungo le autostrade, ma anche lungo le strade statali o provinciali. Si tratta di un tema estremamente delicato perché investe grandi interessi nel nostro Paese. Gradiremmo conoscere il suo parere su quanto si è fatto e su quanto si debba ancora fare.

In Italia, certo, non mancano iniziative per raggiungere l'obiettivo imposto dalla Commissione europea di ridurre del 40 per cento il numero degli incidenti entro il 2010, percentuale che adesso sembra sia arrivata al 50 per cento. Non so come potremo centrare questo obiettivo, sarei già contento se raggiungessimo la metà di questa percentuale. Sta di fatto, però, che mentre parte il Piano nazionale per la sicurezza, effettivamente si moltiplicano iniziative affatto coordinate.

Nel Ministero delle infrastrutture è stato addirittura cancellato l'ispettorato generale per la sicurezza della circolazione stradale. Vorrei un giudizio da parte dell'ACI che da sempre opera, almeno nel rapporto col pubblico, in base ad accordi quadro e a convenzioni, prima, con il Ministero dei lavori pubblici e, poi, con il Ministero delle infrastrutture. Mentre nel codice della strada introduciamo una serie di articoli in cui si rinvia all'ispettorato, questo viene cancellato dal Ministero, con una dispersione di competenze e di capacità che costituisce un grave danno per l'intera collettività nazionale.

Chiedo al presidente dell'ACI come ritiene si possa superare il frastagliamento delle competenze, anche alla luce di una serie di trasferimenti di materie agli enti locali. Non a caso il Piano per la sicurezza fa riferimento alle autonomie. In alcune occasioni, in incontri pubblici abbiamo fatto riferimento ad un organismo di regia, che però manca.

In passato, qualcuno ha proposto la necessità di accorpate le competenze in un'Agenzia per la sicurezza stradale, sulla falsariga dell'Agenzia per la protezione civile. È importante da parte vostra esprimere un giudizio sull'utilità di tale iniziativa oppure se è bene che ognuno prosegua per la propria strada.

Sul tema della infomobilità, so che disponete di centri di informazione per l'utenza. Sta di fatto che nel nostro Paese esiste il centro di informazioni sulla mobilità della società Autostrade, poi il CCISS gestito in accordo con la Polizia stradale, il Ministero per le infrastrutture e l'Automobile Club, ma alcuni gestori locali di autostrade si sono attrezzati in maniera analoga.

La Commissione dovrà riflettere anche su questo tema poiché vi è una frantumazione di responsabilità nella comunicazione sulla mobilità stradale. Alcune reti private utilizzano il Centro informazioni delle Autostrade; altre utilizzano il CCISS, sotto la responsabilità del Ministero per le infrastrutture. Dovremmo formulare un provvedimento legislativo in proposito, per garantire una sicura comunicazione agli utenti.

Credo che gli automobilisti, che voi rappresentate, non sono assistiti adeguatamente da questo punto di vista. Quali sono i vostri suggerimenti?

Il Presidente ha espresso un giudizio abbastanza forte, da me condiviso, su come le autostrade gestiscono le concessioni avute dallo Stato. Effettivamente, bisognerà verificare quanto le concessionarie investono in sicurezza. Penso a quanto il Piano nazionale prevede in tema di sicurezza delle gallerie, di segnaletica, di *guard-rail*, per verificare l'effettiva realizzazione e gestione delle risorse da investire nel settore.

La Commissione ritiene importante conoscere le modalità di utilizzo di tali risorse da parte delle concessionarie ricavate dai pedaggi. Per molti organi dello Stato è un mistero.

DONATI (*Verdi-U*). Il Presidente nella precedente audizione ha parlato di un modello finalizzato a trovare soluzioni efficaci per ridurre gli incidenti, ovviamente con specifica attenzione all'ambito urbano che per indici, numeri, valori assoluti e per commistione di traffico, registra sicuramente elevatissime percentuali e dove le utenze deboli sono le prime vittime. Cos'è questo modello?

Tra le misure indicate nella relazione circa la strategia per ridurre gli incidenti urbani, già intraprese da altri Paesi europei che hanno affrontato in modo più drastico di noi il problema, sono presenti gli interventi di moderazione del traffico, intesi come interventi progettuali, dissuasivi, tecnologici che inducano gli utenti ad un uso dello spazio stradale molto più rigoroso?

Sono stata assessore di un grande comune come Bologna. È molto difficile attuare queste iniziative, perché in Italia si pensa che separare i flussi di traffico sia la soluzione ottimale, mentre lo è solo in alcuni casi. In ambito urbano, in particolare nei centri storici o in realtà dove convivono assieme commercio, scuole e magari qualche via di attraversamento, ritengo che gli interventi di moderazione del traffico siano l'unica soluzione veramente praticabile, che può dare risultati nel breve periodo. Qual è il vostro giudizio in merito? Il vostro progetto prevede quest'ipotesi?

Nella relazione si propone di collegare i punti della patente con l'assicurazione obbligatoria ai fini di bloccare preventivamente la potenziale pericolosità di alcuni guidatori, sanzionandola prima dell'incidente. Avete già identificato un meccanismo? Si propone, inoltre, di legare il recupero del punteggio della patente non soltanto ad una parte teorica, ma anche allo svolgimento di corsi di guida. Come potrebbe funzionare questa proposta?



Avete effettuato una stima del *deficit* ordinario e straordinario di manutenzione della rete stradale ed autostradale sulla rete ANAS ed autostradale per configurare delle risposte concrete?

Poiché rappresentate un'associazione che tutela gli automobilisti, ritenete che tra gli strumenti efficaci per limitare la velocità possano essere proposti limitatori della velocità sul veicolo? Ritengo che chiudere le discoteche non sia uno strumento efficace per risolvere le stragi del sabato sera. Poiché è di per sé un incentivo all'insicurezza dare in mano a giovani diciottenni veicoli in grado raggiungere la velocità di 200 chilometri orari pretendendo che si autocontrollino, vorrei conoscere la vostra opinione sulle nuove tecnologie che possono, in modo variabile, limitare la velocità del veicolo.

*LUCCHESI.* Il senatore Chirilli chiede regole per l'adeguamento e la manutenzione delle strade. In realtà queste già esistono, perché le disposizioni sulla cosiddetta gerarchizzazione delle strade in ambito urbano sono già state formulate ripetutamente. Tuttavia, l'autonomia di governo degli enti locali è tale per cui chi non rispetta questo tipo di approccio alla regolazione della mobilità non riceve sanzioni. Più che il discorso delle regole, ritengo si debba affrontare quello generale della formazione di una coscienza.

Il senatore Chirilli ha citato giustamente i PUT (piani urbani del traffico): saprà sicuramente che ne sono stati formulati pochissimi. Ancora meno sono i PUM (piani urbani della mobilità), che teoricamente avrebbero dovuto precedere i PUT.

*DONATI (Verdi-U).* Per i PUM non è stato emanato il relativo regolamento.

*LUCCHESI.* È vero, ma potevano essere già predisposti in via sperimentale.

Ci sono spesso carenze oggettive legate a mancanze strutturali delle pubbliche amministrazioni. Anche comuni medio-grandi, come quello di Firenze, a me presente, hanno impiegato molto tempo per strutturare uffici abilitati a svolgere funzioni di questo tipo. La maggior parte dei comuni per i quali corre l'obbligo del piano urbano del traffico non hanno un ufficio tecnico, quindi incontrano oggettive difficoltà.

Dunque, il PUT è lo strumento che avrebbe dovuto *in primis* consentire di valutare la capacità di assorbimento dei volumi di traffico da parte della infrastruttura stradale, correggendo eventualmente il dimensionamento della strada rispetto ai volumi di traffico. Se non esiste questo momento di studio e razionalizzazione del processo, è molto difficile dare delle regole precise per l'adeguamento delle sedi stradali.

Il senatore Chirilli tenga anche conto anche della realtà italiana, fatta di paesi che hanno una valenza storica notevole. In Francia, Germania o Gran Bretagna è possibile intervenire anche con drastiche correzioni; da

noi non è così: i parcheggi «a raso» sono quasi un obbligo strutturale, perché non è possibile trovare soluzioni alternative.

Mi sembra di aver già detto la volta scorsa di credere molto ad una capacità di organizzazione complessiva, attraverso studi che mettano insieme le varie possibilità di controllo esistenti, *in primis* proprio sul rispetto delle regole in tema di sicurezza.

L'organizzazione del traffico per risolvere i problemi della mobilità è altro argomento, ma in termini di sicurezza sarebbe già sufficiente accrescere i controlli sulle strade, almeno nella maggior parte delle nostre realtà urbane. Questo purtroppo non accade con la necessaria costanza.

Avevamo già suggerito il punto fondamentale del monitoraggio obbligatorio dell'incidentalità tra le clausole da riportare nel nuovo codice della strada, ma non è stata accolta dalla commissione alla quale avevamo dato questo suggerimento, ipotizzando addirittura meccanismi sanzionatori per le amministrazioni comunali inadempienti.

Ricordo che il comune di Roma non fornisce dati sulla incidentalità; mi sembra di aver già detto la volta scorsa che le notizie di cui disponiamo non tengono conto del comune di Roma, come è dichiarato ufficialmente nelle pubblicazioni dell'ISTAT. I dati non vengono forniti con quella attendibilità, costanza e frequenza propria degli altri comuni, e non è un aspetto da poco. In accordo con l'ISTAT, operiamo un incrocio dei dati dell'amministrazione comunale con quelli della sanità, perché spesso, in caso di incidente, si fa ricorso alle strutture ospedaliere.

Ho già detto la volta scorsa che stimiamo l'attendibilità dei nostri dati attorno all'80 per cento; dunque, secondo noi, il numero degli incidenti e dei decessi è superiore del 20 per cento rispetto a quello che l'ISTAT dichiara formalmente. Pertanto, o si trovano dei sistemi obbligatori di trasmissione dei dati, coinvolgendo il Ministero dell'interno, quello della sanità e le amministrazioni locali o continueremo a lavorare approssimativamente con dati molto imprecisi, soprattutto per le cause e non solo per quanto riguarda l'esito. Sapere perché si verificano costantemente alcuni incidenti diventa determinante per stabilire che tipo di interventi adottare.

Per quanto riguarda l'obbligo di formulare i piani urbani del traffico mi sembra di aver già risposto. In teoria l'obbligo esiste, ma se i PUT non vengono formulati è difficile immaginare la sostituzione dell'amministrazione comunale con un commissario *ad acta*. Si tratta di un settore in cui un'ipotesi di questo genere non è possibile. È veramente importante che le amministrazioni comunali abbiano la consapevolezza che attraverso i PUT si possa, regolamentando la mobilità, ridurre anche l'incidentalità; altrimenti non esistono al momento strumenti per intervenire attraverso azioni cogenti nei confronti del sindaco, d'altronde sarebbe fuori luogo. Il problema è talmente grave che dovrebbe essere sufficiente il richiamo all'importanza del carattere nazionale di questo tema. Dobbiamo lavorare molto di più tutti quanti, perché manca questo tipo di coscienza. Il senatore Fabris mi chiede un giudizio sui punti di forza del Piano nazionale per la sicurezza stradale. Mi sembra che a tutt'oggi questo fornisca solo delle in-

dicazioni metodologiche e prefigurazioni degli obiettivi da conseguire, lasciando ai vari progetti la possibilità di raggiungerli.

Legando questa risposta ad un altro aspetto da lei trattato, il rischio è quello di adottare interventi a pioggia. Negli altri Paesi, dove questi problemi sono stati affrontati, si sono sistematicamente focalizzate un paio di tematiche e su quelle si sono concentrati tutti gli sforzi. In seguito, sono stati affrontati altri temi. Colpire nel mucchio, come si rischia di fare anche attraverso questo Piano, quindi individuare una pluralità di obiettivi da raggiungere, significa frazionare le risorse senza ottenere appieno i vantaggi che proprio la concentrazione degli sforzi potrebbe determinare.

Ci sono alcuni punti chiave su cui potremmo concentrare maggiormente gli interventi. Uno di questi è rappresentato dai cosiddetti punti neri, che costituiscono una percentuale molto alta, circa il 30 per cento, della sinistrosità delle strade statali extraurbane. Il secondo è il sostegno ai comuni per gli interventi all'interno delle aree urbane. I due interventi di per sé, concentrando le iniziative e il monitoraggio su queste due realtà, potrebbero portarci quasi ai limiti indicati dall'Unione europea, con vantaggi immediati molto consistenti.

Le tematiche sono tante. Se ad ognuna di queste dedichiamo risorse economiche ed energie personali, rischiamo di ripetere il vizio riscontrato in tutte le iniziative sulla sicurezza stradale. Usufruendo dell'esperienza altrui, dobbiamo concentrarci su specifici settori. Questa sembra essere l'obiezione più rilevante che posso muovere all'applicazione del Piano che, di per sé, ha messo in luce una serie di carenze.

Si annoverano i famosi 8 progetti pilota che, per noi, sono troppi. A nostro parere, avremmo dovuto sceglierne tre e portarli avanti.

Gli strumenti tecnologici della gestione e del controllo della mobilità urbana sono oggi svariati. Non abbiamo obiezioni particolari in termini di *privacy* o di rispetto della nostra categoria. Il problema è di portata talmente ampia che non possiamo fare una difesa d'ufficio di principio della categoria. Come intendiamo questa *privacy*? Diamo un'interpretazione distorta del principio, se sosteniamo di non poter neanche fotografare la targa di un'auto per rilevare l'infrazione.

Sul mercato vi è una gamma di strumenti tecnologici, già applicati in alcuni Paesi, che potrebbero essere utilizzati anche in Italia, come, del resto, alcune amministrazioni comunali hanno già cominciato a fare. Alcuni possono essere utilizzati per regolare automaticamente il traffico tramite i semafori, altri per monitorare a livello centrale le aree di sosta e di parcheggio onde evitare che la gente circoli per ore senza sapere dove andare. Addirittura, attraverso *Internet* in due paesi degli Stati Uniti, l'automobilista può partire sapendo in anticipo se c'è posto disponibile nel parcheggio dove si appresta ad andare.

Sono tutti elementi che potrebbero obiettivamente regolamentare in modo più razionale l'utilizzo delle strade, fermo restando che la nostra opinione è favorevole ad una progressiva limitazione dell'uso del mezzo privato. L'auto è fondamentale per la libertà di ciascuno e da un punto di vista economico, non possiamo però pensare di utilizzarla sempre e co-

munque, soprattutto nelle realtà urbane. Faremmo enormi passi avanti se con tutti gli strumenti a disposizione, soprattutto attraverso la mobilità collettiva, riuscissimo a ridurre il bisogno di mobilità individuale, rispondendo in modo ottimale e diversificato all'esigenza di mobilità.

Credo molto nella possibilità, attraverso il *mobility manager*, di razionalizzare l'utilizzo della vettura privata. È un nuovo strumento che potrebbe fornire soluzioni al problema.

Per quanto riguarda il ruolo della scuola, abbiamo rilevato la difficoltà di rendere obbligatoria la materia, anche se la legge lo prevede. Come al solito, si adottano leggi senza poi regolarne l'applicazione o il rispetto. Poiché non possiamo pensare alle sanzioni, dobbiamo cominciare a pensare agli incentivi. Perché non incentivare anche in termini di carriera quegli insegnanti che si prestano ad insegnare la materia? Il credito formativo per gli studenti è previsto ed alcuni lo stanno utilizzando. O si pensa di risparmiare una parte dei 45 mila miliardi di lire di costo sociale e degli incidenti investendo nella prevenzione oppure la situazione degli incidenti non si modificherà.

Bisogna uscire da questa spirale: fidelisticamente lo Stato dovrà investire sapendo che recupererà queste cifre nel tempo. Invece di 45 mila miliardi la collettività ne sosterrà molto meno.

Per quanto riguarda i corsi di guida sicura, esistono dei centri itineranti sperimentati ormai da diversi anni. Essi saranno organizzati in modo più sistematico, con un organismo *ad hoc* per la guida sicura, coinvolgendo altri operatori, come De Adamich. Crediamo molto in questa istituzione, che porta ad una guida più prudente perché fa toccare con mano cosa significhi trovarsi in situazioni di quasi incontrollabilità della vettura.

Non so se sia giusto renderli obbligatori per il rilascio della patente: in realtà, si ha la piena percezione dell'efficacia del mezzo quando si comincia ad avere una certa consuetudine nella guida. Se osserviamo bene, l'incidentalità del neopatentato è molto bassa, perché è naturalmente più prudente, sentendosi insicuro. È quando acquista sicurezza della guida del veicolo che ha bisogno di seguire un corso per capire che la sicurezza totale non esiste. Colui che stenta nel guidare non percepisce fino in fondo la validità del corso.

Per noi è invece fondamentale agganciarlo al recupero dei punti della patente: si interviene su un soggetto che ha già dimostrato di avere una tendenza ad esagerare; il corso di guida sicura potrebbe consentire di riacquisire una capacità di controllo personale, oltre che del mezzo. Comunque dovrebbe essere obbligatorio.

Non esiste ancora una regola per il recupero dei punteggi. Il nostro timore è che, nell'incertezza, ci si limiti a stabilire l'obbligo di tornare a scuola guida per affrontare nuovamente una parte dell'esame. Non è questo il punto chiave; per recuperare punti della patente, oltre a seguire corsi psicologici, bisogna dimostrare nel concreto la capacità di guida del mezzo. Non escludo che si debba seguire anche qualche lezione su come «vivere il mezzo» che si conduce, perché a volte manca anche questo tipo di percezione.

La pubblicità sulle strade è un altro elemento sul quale ci eravamo già pronunciati, chiedendo l'oscuramento di tutti i cartelloni pubblicitari che non rispettassero le norme del codice. Già ora sulle strade e sulle autostrade sono previste alcune distanze, alcune dimensioni e altri parametri, ma non vengono fatte rispettare. Mi risulta che le società autostradali abbiano cominciato a muoversi in questo senso e abbiano fatto rimuovere agli stabilimenti industriali, a ridosso dell'autostrada, i cartelli fastidiosi, anche se rimane il problema di salvaguardare l'insegna di esercizio. Può essere una questione di lana caprina, perché se si adotta un'insegna di esercizio con luci al neon che si vede a molta distanza non è possibile non considerarla un elemento di distrazione. Ripeto che noi avevamo tentato di accentuare l'efficacia della norma prevedendo l'oscuramento obbligatorio di questi cartelli e la loro rimozione, ma non è stata accolta.

Lasciemo una cartella in cui sono contenuti ulteriori elementi, fra cui le proposte legate ai temi della sicurezza che avevamo formulato in sede di riforma del codice della strada e che non sono state recepite dalla commissione, di cui facevamo parte, che ha formulato il testo. Siccome è stata una mini riforma, perché la stragrande maggioranza degli articoli dovranno essere oggetto della nuova delega, riteniamo utile lasciarvi queste indicazioni per memoria.

Abbiamo preso atto della cancellazione dell'ispettorato per la sicurezza stradale. Naturalmente questa disposizione non viene incontro al bisogno di un organo deputato a questo tipo di iniziative. Per la verità, non abbiamo ancora capito se si tratta di una vera e propria cancellazione o di un trasferimento di competenze ad altri organismi. Se si trattasse della prima ipotesi, ovviamente non la considereremmo positiva, perché in tutti questi anni abbiamo sempre avuto un ottimo rapporto con questo ispettorato, indipendentemente dall'appartenenza politica del Ministro; pertanto ci dispiacerebbe che venisse a mancare un riferimento all'interno del Ministero.

L'infomobilità rappresenta un grossissimo problema per la semplice ragione che ormai ha una valenza economica. Finché le informazioni sul traffico riguardavano soltanto ACI, RAI, CCISS ed era un servizio che veniva fornito ai cittadini, tutto è andato bene; oggi fornire informazioni sulla mobilità attraverso la radio, *Internet*, la televisione, soprattutto attraverso i telefoni cellulari è diventato un *business*. La scoperta della valenza economica di questo tipo di servizio rende tutto più difficile perché ognuno dei gestori delle autostrade o delle strade ritiene di essere legittimato a vendere queste informazioni e quindi pretende di farsele pagare. Anche la polizia stradale ha adottato questo tipo di ottica; lo stesso facciamo noi, perché dobbiamo fare il nostro mestiere.

Secondo noi, la vicenda si può superare solo attraverso uno strumento pubblico che sia anche garante della raccolta delle informazioni. Esiste anche un problema di tempestività delle stesse, un problema di validazione delle informazioni che rallenta la loro circolazione; una delle ragioni per cui il CCISS è poco tempestivo è che occorre verificare se l'informazione corrisponda a verità, e solo dopo si può diffondere.

Bisognerebbe, quindi, individuare un organismo pubblico che potrebbe poi seguire due strade: o vendere a tutti questo servizio e ognuno lo acquista a seconda della sua appetibilità oppure, come avviene in Francia, l'organismo è l'unico titolare a diffondere le notizie. In questo caso, si perderebbe la valenza economica dell'informazione sulla mobilità a favore di una valenza sociale; a quel punto è lo Stato che paga e l'informazione viene obbligatoriamente diffusa gratis su tutti i possibili canali.

La situazione odierna è ibrida, con il risultato che non abbiamo un buon servizio (francamente, pure essendo noi a gestire una parte del CCISS, riconosciamo che esso non fornisce un servizio efficiente), con il risultato che fioriscono una serie di organizzazioni private che forniscono informazioni sul traffico senza che esse siano attendibili.

Ricordo che il CCISS è un organismo, basato su una convenzione, che raccoglie il Ministero dei trasporti, quello dei lavori pubblici, quello dell'interno, la società Autostrade, la RAI e noi, che forniamo anche il personale che legge le notizie. In questo momento la convenzione è scaduta da un anno e sei mesi e proprio stamani ho firmato l'accettazione per un ulteriore rinvio - credo sia il settimo - di circa un mese.

Il sottosegretario senatore Mangiacavallo lo scorso anno aveva cercato di costituire una nuova convenzione. Non ci siamo riusciti per le ragioni che dicevo, perché la società Autostrade ritiene di essere titolare della vendita delle informazioni, così la polizia stradale; la RAI evidenzia di usare i propri ripetitori. Se il problema non viene superato in un'ottica di interesse generale, sarà difficile procedere.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Intanto la società Autostrade ha fatto crescere il proprio centro.

LUCCHESI. Anche noi ci stiamo muovendo, perché, ovviamente, se la strada è quella della libertà di mercato, non vogliamo perdere la nostra caratteristica. Ci stiamo attrezzando per fornire a 100 mila soci dell'ACI, viaggiatori abituali, dei telefonini speciali per fornirci in diretta le informazioni sulle strade. Si tratta dello stesso sistema adottato dall'Automobile club tedesco.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Anche Blu era nata per questo. Si trattava di una serie di servizi in esclusiva, tra cui le informazioni sulla viabilità, attraverso la scheda telefonica.

LUCCHESI. Per quanto riguarda le concessionarie autostradali, colgo l'occasione per rispondere anche alle questioni poste dalla senatrice Donati relativamente al *deficit* di manutenzione. Ci siamo limitati a registrare quello che i nostri soci ci segnalano continuamente per lettera e per telefono. È vero che esistono delle operazioni di monitoraggio a campione a livello europeo, analizzando alcuni tratti stradali ed autostradali per verificare il livello di manutenzione. Questo sistema si chiama «euroRAT».

Su otto verifiche l'anno, una spetta all'Italia; pertanto, per realizzare una mappa dell'intero Paese saranno necessari anni. Le nostre osservazioni derivano piuttosto dai dati segnalati dai nostri soci nonché dalla incidentalità stradale, una parte della quale viene infatti imputata allo stato della strada, soprattutto nelle aree urbane. Se è vero che si deve controllare il comportamento della persona, è altrettanto vero che questi elementi influiscono negativamente.

Ho chiarito questo aspetto, che è stato male interpretato da parte dei responsabili delle autostrade. Mi sono limitato ad esprimere un'opinione, condivisa da una parte notevole delle persone che ci scrivono. Non credo che questo sia offensivo.

Il modello applicativo è strettamente connesso alla concentrazione delle risorse su un particolare elemento. Non disponiamo di un modello tutto nostro, anche perché non ci compete. Disponiamo, invece, della struttura studi, qui rappresentata dai dirigenti che mi accompagnano, che effettua questo tipo di valutazioni e monitoraggi come tutti gli Automobile club del mondo onde fornirci elementi per assumere posizione su questioni di interesse collettivo. Non possiamo però sostituirci a nessuno.

Non siamo contrari agli interventi di moderazione della velocità. Vi sono situazioni in cui essi sono di fatto obbligati.

Sull'uso più razionale delle strade e la separazione dei flussi condivido quanto ha detto la senatrice Donati. È vero che si può intervenire in modo molto più razionale nella regolazione del traffico nelle aree urbane. Ci sono situazioni in cui la commistione di mezzi pubblici ingombranti e di traffico privato, soprattutto di cicli e motocicli, è francamente inaccettabile ed è all'origine di moltissimi incidenti. Con la separazione dei flussi o con la specializzazione di alcune arterie si può migliorare la sicurezza.

Lasceremo agli atti della Commissione un quadro sinottico sugli elementi da rispettare per giungere ai vari livelli. Essi sono il Piano nazionale per la sicurezza stradale, il Piano generale dei trasporti e la logistica, il piano urbano della mobilità, il piano generale del traffico urbano, il piano urbano del traffico, quello per la viabilità extra urbana, il programma urbano dei parcheggi, il piano particolareggiato, il piano esecutivo, il piano di dettaglio; infine, la legge n. 53 dell'8 marzo 2000 che, per la verità, reca disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione, ma anche per il coordinamento dei tempi delle città.

Per quanto riguarda la patente a punti, crediamo a un aggancio alla polizza assicurativa, che stiamo studiando con la nostra compagnia di assicurazione. Nella scorsa audizione ci siamo preoccupati di far sì che le disposizioni del Governo in materia assicurativa non rendessero impossibile, per la tutela della *privacy*, questo tipo di approccio. Così è stato. Lo strumento però ancora non esiste. Dobbiamo ancora riflettere sull'argomento per studiare l'interazione con la patente a punti. La nostra compagnia di assicurazione afferma che ciò è possibile e abbastanza agevole, sempre che il punteggio sia consultabile. Il principio della *privacy* entra

in gioco a questo punto. Le compagnie di assicurazione devono avere la possibilità di accedere all'archivio delle patenti per verificare il punteggio del proprio assicurato e aumentare il premio della polizza assicurativa se l'assicurato diventa potenzialmente più pericoloso dal punto di vista assicurativo ed è giusto quindi che paghi di più.

Tra l'altro, questo sistema non sarebbe obbligatorio. Il cliente può scegliere di accedervi o no: se è convinto di rischiare sulla propria capacità e regolarità di guida è uno strumento conveniente. Il cliente dovrebbe autorizzare la compagnia assicurativa a verificare il suo *curriculum* nell'archivio delle patenti.

A Riva del Garda presenteremo un prodotto immediato molto più semplice ed efficiente della «scatola nera». Si tratta di una sorta di polizza a tempo per cui si paga in ragione dell'utilizzo della vettura.

Per quanto riguarda la limitazione di velocità sul veicolo, le perplessità derivano dai costruttori di vetture per ragioni di sicurezza. Mi è stato spiegato che il limitatore in alcune situazioni può penalizzare le prestazioni della vettura. In alcuni frangenti, infatti, bisogna disporre di tutta potenza della vettura per uscire da situazioni di pericolo. Questa è la spiegazione tecnica.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Questa è la spiegazione nobile.

DONATI (*Verdi-U*). Non avevo suggerito di tarare il limitatore a 130 chilometri all'ora.

LUCCHESI. Se si può tarare entro i limiti del ritiro della patente, allora può funzionare.

DONATI (*Verdi-U*). È immorale pubblicizzare che certe autovetture possono superare 200 chilometri orari di velocità.

LUCCHESI. Il discorso sulla velocità ci porterebbe lontano. Esiste una responsabilità delle case costruttrici per la loro pubblicità. Se non si può fare pubblicità al fumo, perché la si può fare per autovetture che raggiungono velocità molto al di sopra di quelle permesse dal codice della strada?

Accanto a questo discorso, potrebbero esserci alcuni corollari certamente efficaci.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Lucchesi.

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

*I lavori terminano alle ore 16,30.*