

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### RISOLUZIONI:

7-00011 Dell'Orco: Adeguamento dei *guardrail* al fine di diminuirne la pericolosità in caso di impatto di conducenti di veicoli a due ruote (*Discussione e rinvio*) ..... 75

#### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI), nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali » ..... 78

Audizione di rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali » ..... 78

AVVERTENZA ..... 78

#### RISOLUZIONI

*Martedì 28 maggio 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Rocco Girlanda.*

#### La seduta comincia alle 12.50.

**7-00011 Dell'Orco: Adeguamento dei *guardrail* al fine di diminuirne la pericolosità in caso di impatto di conducenti di veicoli a due ruote.**

*(Discussione e rinvio).*

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

Michele DELL'ORCO (M5S) nel fare presente che la risoluzione a propria firma nasce con l'intento di evitare quanto più possibile le morti prevedibili per incidente stradale, osserva che negli ultimi anni è stato fatto qualche intervento in termini di

sicurezza, che tuttavia non permette di ritenersi soddisfatti, in particolare per quanto riguarda la tutela degli utenti deboli della strada, vale a dire ciclisti, pedoni e conducenti di veicoli a motore a due ruote. Nel sottolineare che la dizione di utente debole è correlata alla maggiore probabilità che tali utenti hanno di incorrere in un incidente rispetto agli automobilisti, evidenzia che l'atto in discussione ha per oggetto principalmente i veicoli a motore a due ruote, in ragione sia del fatto che l'Italia ha il maggiore parco veicoli circolante rispetto a quello europeo sia della continua crescita di tale parco circolante nel nostro Paese sia per i bassi costi di mantenimento sia soprattutto per la versatilità di tali mezzi nell'ambito di contesti urbani congestionati dal traffico.

Nel ricordare che secondo gli ultimi dati Istat circa il 30 per cento delle vittime di sinistri mortali coinvolge i motociclisti, osserva che, benché il calo dei decessi nell'ultimo quinquennio sia stato costante,

si è registrato comunque un rallentamento in tale diminuzione, essendo passati da una riduzione del 10,4 per cento nel 2008, al 9,5 per cento nel 2009, allo 8,2 per cento nel 2010, fino ad arrivare al 5 per cento nel 2011, fallendo peraltro l'obiettivo europeo del dimezzamento delle vittime sulle strade dal 2000 al 2010.

Nel ritenere opportuno che si trovino nuove strategie per raggiungere l'obiettivo europeo del dimezzamento delle vittime di incidenti mortali nel 2020 e ottenere un deciso contenimento dei costi sociali provocati dagli incidenti stradali, stimato complessivamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in circa 30 miliardi di euro, pari al 2 per cento del Pil nazionale, giudica indispensabile che tale strategia comprenda un adeguato impegno del governo e degli enti pubblici coinvolti nell'adeguamento delle infrastrutture stradali ed in particolare dei *guardrail*. Fa presente che da già da qualche anno numerose associazioni di motociclisti e dei consumatori cercano di portare all'attenzione pubblica l'inadeguatezza dei *guardrail* di lamiera a garantire la sicurezza dei conducenti di veicoli a due ruote, dal momento che questi il più delle volte si trasformano in vere e proprie lame d'acciaio che provocano lesioni anche mortali. Rilevando che a volte a causare danni ai conducenti a seguito di incidente è il posizionamento non corretto delle barriere stradali di contenimento, aspetto sul quale è intervenuta la Corte di cassazione con sentenza n. 6537/2011 che ha posto in capo all'ente proprietario della strada la responsabilità dei danni provocati dai *guardrail*, ricorda che presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stata istituita una commissione che sta lavorando a una revisione delle norme sulle barriere stradali per i motociclisti, che tuttavia non ha ancora concluso i propri lavori nel senso di consentire l'installazione di *guardrail* modificati che proteggano i motociclisti, che sono attualmente prodotti dalle aziende italiane e venduti all'estero, nei Paesi che ne hanno previsto l'installazione. Nel segnalare che la normativa europea di riferimento non pre-

vede l'obbligo di barriere stradali omologate per i motociclisti, sottolinea tuttavia che il dibattito a livello europeo è stato già avviato da qualche anno, con varie fasi di stallo dovute a suo giudizio al disinteresse che i Paesi del nord Europa, dove i veicoli a motore a due ruote sono meno diffusi, su questo tema. Rammenta ai colleghi infatti che era stata avanzata una proposta di protocollo di omologazione dei *guardrail* (1317-8) diretta a modificare le suddette norme europee, inserendo *crash test* specifici sulle barriere ma che, a giugno 2011, il Comitato Europeo Normazione (CEN), agendo in forza della propria autonomia, contrariamente alle richieste della Commissione ha ridotto la proposta di protocollo a semplice specifica tecnica e che solo in risposta ad una interrogazione al Parlamento europeo in data 12 aprile 2012, la Commissione si è adoperata per correggere la situazione e pervenire ad una revisione entro l'anno in corso. Sottolinea l'opportunità di un intervento da parte del Governo soprattutto nel nostro Paese, anche in considerazione del fatto che il settore è stato gestito per più di un quadriennio da un cartello di aziende che riuniva i principali produttori italiani, sanzionato dall'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato con il provvedimento n. 23931 del 28 settembre 2012 per un totale di oltre 40 milioni di euro, che ha cristallizzato il mercato ponendo barriere anche all'entrata di novità di tipo tecnico.

Nel fare presente che la normativa vigente non permette di installare sulle barriere stesse nessun dispositivo che possa comprometterne la struttura e quindi la stessa omologazione, osserva che, in conseguenza delle numerose segnalazioni provenienti dalle associazioni e dell'opinione pubblica, numerosi Stati europei ed enti pubblici italiani hanno installato, nell'ambito di progetti sperimentali, barriere « salva motociclisti » ossia coperture dei paletti con materiali atti ad assorbire l'urto, oppure sistemi « continui » che chiudono lo spazio tra il terreno e la sbarra in lamiera ondulata. Giudicando necessario che da tale fase sperimentale e

a macchia di leopardo, lasciata per lo più all'iniziativa delle amministrazioni più sensibili, si passi ad una fase normativa, che preveda l'utilizzo di sistemi che non richiedono una sostituzione completa del *guardrail* ma che possono installarsi sulla struttura con costi relativamente contenuti, osserva che i fondi possono essere reperiti dando attuazione all'articolo 25, comma 2, della legge n. 120 del 2010, che destina il 50 per cento dei fondi delle sanzioni amministrative dei comuni alla manutenzione e ad interventi di sicurezza stradale, attraverso la previsione espressa che una quota parte di tali proventi sia destinata all'adeguamento di *guardrail* a prova di motocicli almeno nei tratti stradali più a rischio. Auspica in conclusione che, essendo in gioco la vita umana, la Commissione possa approvare all'unanimità la risoluzione ed impegnare il Governo a dare concretezza alla sua azione agendo sia in sede europea, affinché si porti a termine al più presto la revisione della normativa facendovi rientrare i *guardrail* a prova di motociclisti sia a livello nazionale, sbloccando i fondi per la sicurezza stradale previsti dall'attuazione della legge n. 120 del 2010 e creando delle specifiche riserve per l'adeguamento dei sistemi di ritenuta stradale adeguati alle salvezze delle due ruote e individuando i tratti di strada più critici sul territorio nazionale per metterli in sicurezza con l'installazione di barriere «salva motociclisti», anche solo attraverso l'adeguamento a basso costo delle barriere già esistenti.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, nel ringraziare i presentatori della risoluzione per avere posto all'attenzione del Governo un tema che giudica assai importante, fa presente che esso è già allo studio dei competenti uffici del Ministero, soprattutto in ordine agli impegni finanziari necessari per l'attuazione di quanto richiesto nel dispositivo della risoluzione.

Andrea VECCHIO (SCPI), nel condividere l'importanza del tema oggetto della risoluzione, auspica che il Governo possa

affrontare organicamente la questione dell'installazione dei *guardrail* e delle barriere di sicurezza ai bordi di strade ed autostrade, ritenendo che ne sia stato fatto un uso eccessivo, a beneficio esclusivo del cartello di imprese citato dal presentatore della risoluzione.

Mario TULLO (PD), nel preannunciare la presentazione di un'analogia risoluzione da parte del proprio gruppo, ritiene opportuno che su temi di tale rilevanza i gruppi possano, a seguito di un ragionamento comune, pervenire alla presentazione di atti ampiamente condivisi.

Giorgio BRANDOLIN (PD), nell'esprimere apprezzamento ai colleghi presentatori della risoluzione, che condivide, ritiene che questa affronti un tema di cui è importante che la Commissione si occupi sia per il rilevante numero di vittime sia anche per le gravi mutilazioni subite dagli utenti delle due ruote. Con riguardo a quanto detto dal collega Vecchio, ritiene invece che l'installazione delle numerose barriere di sicurezza di ultima generazione sulla rete stradale e autostradale abbia salvato molte vite umane. Rileva che a suo giudizio una questione problematica sia rappresentata dal numero di enti e società chiamate a gestire l'installazione e la manutenzione delle barriere di sicurezza che a suo parere devono essere coinvolti nella riflessione che il Ministero riterrà di fare al riguardo. Sottolinea, riguardo all'argomento in discussione, la rilevanza dei temi dell'educazione stradale e della correttezza dei comportamenti alla guida, della vigilanza delle forze dell'ordine soprattutto nei tratti di strada più pericolosi e dei finanziamenti, che rappresentano sempre un fattore di gravità per quanto concerne la realizzazione degli interventi infrastrutturali.

Paolo COPPOLA (PD), nel condividere il contenuto della risoluzione e nell'associarsi all'auspicio formulato dal proprio rappresentante di gruppo di pervenire ad un testo unitario, esprime perplessità sul primo punto del dispositivo della risolu-

zione in discussione, dal momento che l'istituzione di un tavolo preso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine principale di raccolta di dati costituirebbe a suo giudizio solo un appesantimento burocratico rispetto alla possibilità di effettuare tale raccolta sul *web*.

Michele DELL'ORCO (M5S), nell'attendere il parere del Governo, riguardo ai finanziamenti ritiene sufficienti quelli che potrebbero derivare dall'attuazione della legge n. 120 del 2010. Quanto al primo punto del dispositivo, nel fare presente che la risoluzione nasce dall'iniziativa di alcune associazioni di motociclisti, giudica importante una interlocuzione tra queste e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in ragione del loro alto livello di conoscenza del problema che potrebbe essere d'ausilio in sede governativa per pervenire ad un'efficace risoluzione delle questioni oggetto della risoluzione.

Diego DE LORENZIS (M5S), nel cogliere l'invito fatto dai colleghi del Partito democratico alla condivisione dei lavori della Commissione, auspica che analoga condivisione sia assicurata anche nei confronti del Movimento 5 Stelle relativamente alle proposte e agli atti presentati dagli altri gruppi. A tal fine invita la presidenza ad assumere tutte le iniziative che favoriscano tale condivisione.

Michele Pompeo META (PD), in relazione alla richiesta avanzata dal collega Tullo e da alcuni colleghi del gruppo Movimento 5 Stelle di effettuare una riflessione comune che porti alla predisposizione e all'esame da parte della Commissione di atti altamente condivisi, nell'esprimere apprezzamento per tale metodo di lavoro, pur osservando che il confronto e lo scambio di opinioni possono avvenire anche in sedi diverse e preliminari rispetto all'esame degli atti in

Commissione, assicura in ogni caso che la Presidenza si farà parte attiva affinché ciò avvenga in piena trasparenza. Rinvia quindi il seguito della discussione ad una successiva seduta.

**La seduta termina alle 13.20.**

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Martedì 28 maggio 2013.*

**Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI), nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali ».**

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.40 alle 14.05.

**Audizione di rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali ».**

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.15 alle 14.35.

#### AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

#### RISOLUZIONI

*7-00017 Caparini: Limiti alla diffusione di programmi nazionali su emittenti televisive locali.*