

giudizio liquidate tra un minimo di 1.500,00 euro ed una massimo di 3.000,00 euro;

a prescindere da ogni considerazione di merito, la predetta condanna alle spese, vertendo la controversia in materia di diritto del lavoro, si appalesa a giudizio degli interroganti ingiusta e gravemente lesiva dei diritti degli appellanti assumendo la stessa soltanto un valore punitivo;

il Consiglio di Stato, avendo, sostanzialmente statuito sul medesimo oggetto relativo alle singole impugnazioni, per pura opportunità avrebbe potuto riunire i procedimenti trattandoli in un'unica udienza così come previsto dalla normativa processuale amministrativa;

non avendo il Consiglio di Stato provveduto in proposito, la condanna, per ogni singolo ricorrente, al pagamento delle spese processuali nei termini sopra esposti avrebbe dovuto quantomeno essere contenuta nello stesso ammontare in virtù del principio della soccombenza ed in applicazione del più generale principio di uguaglianza —:

se il Ministro intenda valutare la possibilità di recedere dalla richiesta di pagamento delle spese addebitate a ciascun ricorrente, così come richiesto dagli stessi sindacati di Polizia. (4-09734)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

ROSATO, DAMIANI e MARAN. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

dalla notizia riportata da *Il Piccolo* del 7 aprile 2004 su una recente denuncia alla Polizia ferroviaria triestina è emerso che un giovane disabile, per percorrere su un treno regionale la tratta Trieste-Pordenone, ha dovuto affrontare un viaggio in

condizioni definite « spaventose », « parcheggiato per due ore da solo nel vagone dove vengono solitamente riposte le biciclette, con la carrozzina non bloccata, con il rischio continuo di subire pericolosi contraccolpi ad ogni frenata o che qualche bicicletta gli rovinasse addosso, senza luce e quindi completamente al buio sotto le gallerie, senza un pulsante per poter chiamare aiuto in caso di qualche problema o di un malore, senza la possibilità di accedere ai servizi igienici »;

l'offerta di far viaggiare il giovane sulla cosiddetta « pilotina » (il vagone solitamente occupato dal capotreno) è stata determinata dal fatto che si trattava dell'unico vagone del convoglio dotato di porte larghe attraverso le quali far passare la carrozzina;

già nell'autunno 2002 il giovane si era trovato nella stesse identiche circostanze, segnalandole sia a Trenitalia che alla polizia ed ora, al ripetersi di questa situazione vergognosa, assolutamente indegna di un paese civile, ha constatato sulla sua pelle che nulla è cambiato;

nonostante la replica di Trenitalia, secondo cui « si stanno attrezzando tutti i nuovi treni con gli spazi e i servizi a favore dei disabili » ma che ammette altresì che « purtroppo un'eccezione è costituita dai treni cosiddetti "navetta", vecchi di 35-40 anni e non adatti a questo tipo di trasporto », emerge con gravità una disparità di strutture: dove sugli Eurostar e sugli Intercity la disponibilità all'accoglienza dei disabili è delle migliori, sui convogli regionali la situazione è ancora in alto mare —:

se intenda intervenire presso Trenitalia, anche coinvolgendo opportunamente le associazioni maggiormente rappresentative dei disabili, affinché tutti i convogli siano attrezzati per i passeggeri disabili garantendo ad essi un viaggio perlomeno dignitoso. (5-03099)

Interrogazioni a risposta scritta:

TAGLIALATELA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'ingegner Cimoli, attuale Amministratore Delegato delle FS in scadenza il prossimo 18 aprile, sta procedendo alla nomina di vertici di società del gruppo, nominando i suoi più fidati collaboratori a prescindere dai loro curricula;

in particolare il 22 marzo 2004 ha provveduto alla nomina della dottoressa Daniela Scurti, attualmente responsabile delle relazioni esterne della Holding FS, ad Amministratore Delegato di Sita Sogin, società che si occupa del trasporto di persone;

la Sita Sogin, partecipata al 55 per cento dalle FS e al 45 per cento dal socio privato Vinella, dispone di un organico di circa 3000 dipendenti e di un parco macchine di circa 2400 autobus, risultando per potenzialità secondo solo al COTRAL, azienda che si occupa del trasporto pubblico nel Lazio;

per poter procedere alla nomina della dottoressa Scurti, il responsabile della Holding ingegner Cimoli ha dovuto rendere vacante il posto procedendo alla revoca dell'incarico affidato in precedenza al signor Vinella, impugnando i patti parasociali attraverso procedure quantomeno dubbie e provocando così una causa con il socio privato deferita, allo stato, ad un collegio arbitrale, con rischio evidente di esborsi da parte di FS;

il signor Vinella, in qualità di Amministratore Delegato, ha dato nel tempo dimostrazione di buone capacità manageriali triplicando il valore della Sita Sogin e il numero dei chilometri prodotti da quando si è costituita l'azienda, arrivando ad un utile di gestione per l'anno 2003, con relativa distribuzione del dividendo, pari a 7 milioni di euro;

il cambio al vertice di Sita Sogin in anticipo rispetto alla scadenza naturale 2006 rischia di privare le società della

professionalità dei vertici sotto la cui guida si sono raggiunti importanti risultati non solo in relazione alla qualità del servizio ma anche dal punto di vista dell'occupazione e della concertazione con le componenti sindacali;

tale nomina è avvenuta in palese disaccordo con quanto concordato con il Ministero dell'economia come dimostra la lettera di contestazione inviata nei giorni scorsi dal Vice Ministro professor Baldassarri al dottor Cimoli —:

quali siano i criteri di nomina all'interno delle FS;

se è consentito che i dirigenti e funzionari della Holding ricoprano, così come effettivamente accade, anche i ruoli di presidenti, amministratori delegati e membri dei vari consigli di amministrazione delle aziende del Gruppo;

quale è la motivazione del cambio anticipato dei vertici di Sita Sogin visti i brillanti risultati ottenuti dalla precedente gestione;

quale criterio di scelta è stato adottato per procedere alla nomina del nuovo Amministratore Delegato dottoressa Scurti in considerazione del fatto che, dal *curriculum*, la stessa non risulta aver mai ricoperto ruoli di gestione operativa, tanto più nel settore dell'autotrasporto;

se non si intenda, visti i comportamenti dell'ingegner Cimoli, anticipare, rispetto alla scadenza del 18 aprile, la nomina dei nuovi vertici del Gruppo delle FS. (4-09723)

RIZZO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

l'intervento per il potenziamento della SS 148 Pontina era previsto nella programmazione CIPE approvata con deliberazione n. 121 del 21 dicembre 2001 in

sede di prima applicazione della legge obiettivo 443/2001 (c.d. legge Lunardi);

nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Lazio del 20 marzo 2002 veniva riproposto sempre l'intervento di « adeguamento della tratta della SS 148 Pontina fino al Raccordo con la SS Appia come completamento del corridoio tirrenico meridionale »;

la Regione Lazio con legge 28 ottobre 2002, n. 37 ha definito la costituzione di una società a prevalente capitale pubblico per le finalità contenute nell'oggetto;

in attuazione delle disposizioni di cui alla L.R. 37/2002, nel maggio 2003 la Regione Lazio costituisce la società ARCEA LAZIO S.p.A. a capitale misto pubblico-privato con la partecipazione di Regione Lazio (51 per cento) + Autostrade SpA (34 per cento) + Consorzio 2050 (10 per cento) + Monte dei Paschi di Siena Merchant (5 per cento) per gli adempimenti previsti dall'oggetto sociale;

la Soc. Arcea Lazio S.p.A. incarica due società di ingegneria, la SPEA Autostrade e la Ingegneri Associati S.r.l. per la redazione del Progetto Preliminare del Corridoio Tirrenico Meridionale (Tratto: Roma (Fiumicino)/Appia (Formia), ed, a seguito della consegna del progetto preliminare, viene avviata la procedura per lo Studio di Impatto Ambientale, mentre in data 4 gennaio 2004 lo stesso viene trasmesso ai Comuni interessati per gli adempimenti di competenza come definiti della n. 443 del 2001;

l'intervento si configura come proposta di realizzazione di una nuova autostrada che intende collegare Roma a Formia, secondo l'interrogante in contrasto con la Intesa Generale Quadro sottoscritta tra il Governo e la Regione Lazio il 20 marzo 2002 che prevedeva invece l'adeguamento della tratta della SS 148 Pontina fino al Raccordo con la SS Appia;

la deliberazione CIPE 21 dicembre 2001 per il Corridoio Tirrenico Meridionale definisce un costo complessivo di

1.136,205 milioni di euro confermato nel DPEF 2004-2007 (nell'allegato Programma infrastrutture strategiche) e nel Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale (DPEFR) approvato dalla Regione Lazio con deliberazione del Consiglio Regionale n. 158 del 26 novembre 2003, pubblicata sul *Bollettino Ufficiale* della Regione Lazio del 20 gennaio 2004 sempre per l'importo complessivo di 1.136,205 milioni di euro;

il costo prospettato nel Progetto Preliminare risulta triplicato rispetto alla previsione suddetta ed ammonta a complessivi 3.097,3 milioni di euro;

la legge regionale 37 del 2003 all'articolo 5 commi 2 e 3 stabilisce che (comma 2) « i lavori inerenti all'oggetto sociale, il cui importo sia inferiore alla soglia di rilevanza comunitaria prevista dalla vigente normativa in materia di appalti pubblici di lavori, sono realizzati direttamente dalla società o attraverso l'affidamento diretto ad imprese collegate e/o al socio privato » e che (comma 3) « i lavori inerenti all'oggetto sociale, il cui importo sia superiore alla soglia di rilevanza comunitaria prevista dalla vigente normativa in materia di appalti pubblici di lavori, possono essere realizzati mediante affidamento diretto ad imprese collegate e/o al socio privato, nella misura massima del settanta per cento dei lavori stessi » e cioè la progettazione, esecuzione e manutenzione della rete autostradale regionale e di infrastrutture di viabilità a pedaggio nonché la gestione a tariffa ovvero a pedaggio della stessa sono affidati direttamente alla Soc. Arcea Lazio alle imprese collegate e/o al socio privato, che da quanto si evince dai documenti costitutivi ha una scadenza fissata al 31 dicembre 2009;

l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, istituita con l'articolo 4 della legge 109 del 1994 (c.d. legge Merloni), ha accolto il corso formulato dall'ANCE, che con propria deliberazione n. 1 del 14 gennaio 2004 ha stabilito che l'Arcea Lazio S.p.A. è un organismo di diritto pubblico

per cui è sottoposta al rispetto della legge 109/94 sia negli affidamenti delle progettazioni che dei lavori: ciò vuol dire che la legge regionale 28 ottobre 2002, n. 37 che ha promosso la costituzione della società Arcea Lazio S.p.A. è illegittima come pure l'affidamento diretto effettuato dalla regione Lazio all'Arcea Lazio S.p.A;

risulta all'interrogante che anche la Commissione Europea — opportunamente interessata al problema — avrebbe auspicato l'abrogazione degli articoli 2-3-4 e 5 della legge regionale 28 ottobre 2002, n. 37, al fine — di evitare — l'avvio di una procedura di infrazione perché violerebbe il principio della libera concorrenza;

la vicenda assume un significato assolutamente rilevante ove si consideri che la legge 109/1994 (legge Merloni) non è una legge qualsiasi, ma una « legge quadro » in materia di lavori pubblici, che all'articolo 1 comma 4 dispone: « le norme della presente legge non possono essere derogate, modificate o abrogate se non per dichiarazione espressa con specifico riferimento a singole disposizioni »;

ad avviso dell'interrogante, la regione Lazio sembrerebbe godere di uno *status* speciale che le consente di violare in modo così eclatante la legge Merloni per interventi di costo molto rilevanti;

suscita perplessità il fatto che siano stati affidati in via diretta lavori di consistenza così rilevante in aperta violazione delle norme nazionali e comunitarie sulle regole del libero mercato, così come che sia stato triplicato il costo di un intervento inserito nelle programmazioni della legge speciale 443 del 2001 finalizzata alla realizzazione infrastrutture pubbliche e private di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, confermando un livello di grande approssimazione e scarsa attendibilità sulle valutazioni previsionali;

ad avviso dell'interrogante, il suddetto progetto non rispetta la legge, poiché esso non risponde alle prescrizioni del decreto ministero infrastrutture e trasporti

5 novembre 2001 « Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade » in merito alla distanza di visuale libera come affermato alle pagine 54-55 della relazione generale (allegato n. 5), ed inoltre non rispetta la disposizione di legge contenuta nell'articolo 19, comma 1 del decreto legislativo 190 del 2002 poiché nello studio del VIA manca una proposta alternativa con cui comparare l'impatto sull'ambiente;

secondo l'interrogante, inoltre non ha senso progettare una nuova autostrada in una delle aree più densamente popolate del territorio nazionale invocando la pericolosità della SS 148 Pontina quando sarà comunque necessario mettere in sicurezza la Pontina duplicando così i costi;

in considerazione della frammentazione delle proprietà si può ipotizzare, infine, che si perderà un posto di lavoro per ogni ditta agricola investita dall'autostrada e cioè si perderanno qualche migliaio di posti di lavoro stabiliti: se si considera che un posto di lavoro stabile nell'industria richiede mediamente un investimento di circa 100.000 euro, il danno arrecato sotto il profilo occupazionale sarà di almeno $1.000 \times 100.000 = E 200.000.000$: di questo danno il progetto non fa menzione alcuna, né prevede ristori adeguati —;

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti sopra esposti;

se i Ministri in indirizzo non ritengano di annullare il procedimento di valutazione ambientale in corso, in quanto il progetto è stato presentato da un soggetto proponente illegittimo;

chi sosterrà i costi del caso di avvio di una eventuale procedura di infrazione, visto che la Commissione europea è stata interessata al problema ed ha auspicato l'abrogazione degli articoli 2-3-4 e 5 della legge regionale 28 ottobre 2002, n. 37, al fine di evitare l'avvio di una procedura di infrazione, perché viola il principio della libera concorrenza;

se l'intesa generale quadro sottoscritta tra il Governo e la regione Lazio del

marzo 2002 sia stata successivamente variata per consentire la realizzazione di una autostrada invece dell'adeguamento della tratta della SS 148 Pontina fino al raccordo con la SS Appia;

se i Ministri interrogati intendano chiarire a carico di chi, Stato o regione Lazio, saranno gli oneri visto che nella relazione manca la valutazione dei costi sociali e delle ricadute sul territorio conseguenti alla realizzazione della autostrada. (4-09738)

GERMANÀ. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale 113 settentrionale sicula Messina-Palermo, nel tratto che collega i comuni di Gioiosa Marea con Patti, più precisamente in contrada Schino, è stata interessata da un crollo che da giovedì 8 aprile impedisce il transito nei due sensi di marcia;

altri gravi episodi si sono verificati sulla stessa tratta stradale che hanno messo a rischio l'incolumità degli utenti della strada, rendendo disagevole per periodi prolungati la regolare viabilità;

il tratto di strada statale interessata permette tra l'altro il collegamento con le strutture ospedaliere di Patti e rappresenta l'unica via di collegamento per diverse migliaia di persone;

visti i gravi precedenti, i responsabili dell'A.N.A.S. avevano sicuramente cognizione delle condizioni di sicurezza della strada statale 113 nel tratto compreso tra i comuni di Gioiosa Marea e Brolo —:

quali interventi erano stati decisi dai responsabili dell'A.N.A.S. al fine di mettere in sicurezza il tratto di strada statale;

quale sia il piano di viabilità alternativa predisposto dai tecnici dell'A.N.A.S. per mitigare i disagi delle popolazioni interessate. (4-09741)

REALACCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il 23 marzo scorso il presidente dell'Acì, Franco Lucchesi ha sostenuto, dati alla mano, che i benefici portati dalla patente a punti stanno svanendo. Dopo un brusco calo iniziale, gli incidenti stradali sono tornati a salire: dopo un -30 per cento seguito all'introduzione della patente a punti, negli ultimi due mesi si viaggia intorno all'8-10 per cento. « Se si continua così — ha detto il presidente dell'Acì — da qui ad un anno l'effetto benefico della patente a punti svanisce »;

proprio la rete stradale italiana, l'assenza di una manutenzione adeguata, è una concausa non irrilevante nell'incidentalità stradale. Più precisamente — lo affermano le conclusioni di uno studio effettuato da un pool di tecnici di 30 università italiane per la Società Italiana di Infrastrutture Viarie (SIIV) — il 40 per cento degli incidenti è imputabile agli utenti, ma il 30 per cento dipende dalla manutenzione della rete e un altro 30 per cento dalla pericolosità di assetto, sezione, disegno dell'infrastruttura. Escludendo le autostrade, più di tre quarti della rete hanno caratteristiche geometriche inferiori addirittura a quelle proposte da una normativa obsoleta, vecchia di 30 anni. Le condizioni di visibilità riducono spesso la sicurezza, la maggior parte delle gallerie è buia, frequenti sono allargamenti e restringimenti improvvisi di carreggiata;

la cartellonistica — confusa, inadeguata e talvolta sbiadita o nascosta dalla vegetazione — così come la pavimentazione irregolare completano un quadro disastroso:

carreggiate che, per 26.215 chilometri di statali, sono troppo strette per ospitare due sensi di marcia, larghe meno degli 8 metri previsti dalle norme;

l'asfalto delle statali, dopo le autostrade sicuramente le arterie con una migliore manutenzione, è pessimo nel 6,6 per cento dei casi (3.003 chilometri), è

appena sufficiente e con irregolarità nel piano viabile nel 15,6 per cento (7.098 chilometri), è discreto nel 22,2 per cento (10.101 chilometri), buono nel 43,6 per cento e ottimo solo nel 12 per cento;

per recuperare l'« arretrato di manutenzione » più urgente la SIIV stima necessaria una cifra compresa tra i 2,5 miliardi e i 3,5 miliardi di euro. Lo stesso Ministero dell'interno ha reso noto che, a fronte del 20 per cento d'immatricolazioni in più negli ultimi 10 anni, solo il 4 per cento della rete stradale ha beneficiato di reali adeguamenti (Fonte: Legambiente, su dati Anas e SII);

è grave il problema della cronica carenza di organico delle forze di polizia che effettuano i controlli sulle strade. Se nel 1960 controllavano il traffico 545 mila pattuglie per 2 milioni e mezzo circa di veicoli (una pattuglia ogni 4,5 automobili) oggi la asimmetria, il profondo squilibrio è evidente: ogni pattuglia ha mediamente il compito di sorvegliare la circolazione di circa 90 veicoli. E con l'aggravante che rispetto al 1960 il numero delle pattuglie non è diminuito solo percentualmente ma anche in termini assoluti: dalle 545 mila di allora alle 477 mila di oggi;

il Ministro Lunardi sta conducendo una campagna per portare a 150 chilometri orari il limite in autostrada, malgrado il fatto che tra i punti cardine del nuovo « Programma d'azione sulla sicurezza stradale » dell'Unione europea ci sia proprio l'abbassamento della velocità massima consentita e l'armonizzazione dei limiti: infatti un urto frontale a 150 chilometri l'ora è paragonabile a una caduta nel vuoto da un palazzo di 30 piani. È una legge elementare della fisica: a 150 all'ora la frenata è 40 metri più lunga, un urto è più violento del 33 per cento rispetto ai 130 chilometri orari ed una stima dell'Unione europea sostiene che la semplice riduzione della velocità massima di 5 chilometri orari eviterebbe ogni anno alla comunità ben 11 mila morti, un quarto del totale;

la nostra rete è, quanto a sicurezza, uno dei fanalini di coda in Europa. Eu-

rorap, l'*European road assessment programme*, elaborando i dati forniti dalle motorizzazioni di 12 Paesi dell'Unione europea più Svizzera, Norvegia e Slovenia, ha calcolato che in Italia c'è un pessimo rapporto tra mortalità e chilometri percorsi. Anzi l'Italia è proprio al penultimo posto con 12,8 vittime in incidenti sulle autostrade ogni miliardo di chilometri percorsi e solo il Portogallo sta peggio di noi con una media di 14,1 morti. Ecco la situazione negli altri Paesi esaminati: Austria (8,9), Belgio (7,2), Francia (5,4), Finlandia (5,0), Germania (4,5), Danimarca (4,3), Irlanda (4,0), Svizzera (3,3), Olanda (3,3), Svezia (3,2), Gran Bretagna (2,0). E il dato dell'Inghilterra spicca davvero, anche perché le *motorway* del Regno Unito accolgono il maggior volume di traffico in Europa;

l'ultima ricerca sulla segnaletica stradale — peraltro non recentissima, risale a quattro anni fa — è stata realizzata dal centro studi della 3M: esamina solo i cartelli (cartellonistica verticale) mentre non analizza quella orizzontale (le strisce). Le indicazioni censite sono state, su 380 chilometri di strada urbane e no passate al vaglio, in 155 comuni, per un totale di oltre 12 mila cartelli. Uno sui tre (ben 4.080, il 33,8 per cento) non è risultato in regola. Non leggibili perché rovinati (16 per cento), posizione sbagliata (1,1 per cento), luminosità non sufficiente (15,1 per cento), disegno non conforme al codice (21,7 per cento): questi i difetti più comuni;

la cintura di sicurezza, uno dei principali punti all'ordine del giorno dell'offensiva europea contro le stragi sulle strade, è cosa ancora fortemente ignorata in Italia. Secondo i risultati di un monitoraggio effettuato dall'Osservatorio nazionale sull'uso dei dispositivi di sicurezza, elaborati dal laboratorio di epidemiologia dell'Istituto superiore di sanità (Iss), la cintura di sicurezza viene allacciata da 3 italiani su 10. Nelle regioni meridionali la media scende addirittura al 18 per cento, contro il 40 per cento delle regioni settentrionali e il 25 per cento di quelle

centrali. Va meglio con il casco, indossato in media dall'80 per cento dei motociclisti (90 per cento al nord, 60 per cento al sud);

gli altri paesi si stanno già attivamente impegnando per una seria azione di contrasto della mortalità sulle strade:

il Regno Unito sta affiancando a ininterrotte campagne di comunicazione sul tema una diffusione capillare delle telecamere per il controllo del traffico e della velocità. Sensibilizzazioni e sanzioni insieme a quanto sembra stanno dando i risultati sperati;

la Francia ha invece lanciato la « tolleranza zero ». La *loi renforçant la lutte contre la violence routière* (i francesi la definiscono letteralmente lotta contro la violenza stradale) rende più pesanti le pene per tutte le infrazioni del codice e soprattutto per chi provoca incidenti stradali. Per i reati più gravi ci sono conseguenze penali e comunque il ritiro definitivo o temporaneo della patente. In quest'ultimo caso possono essere stabilite pene accessorie, come l'obbligo di seguire corsi di formazione o il divieto di condurre certi tipi di veicoli. In Francia inoltre funziona già la patente a punti. I neopatentati ricevono 6 crediti che raddoppiano dopo tre anni trascorsi senza aver commesso infrazioni;

un controllo capillare delle strade e la quasi certezza della sanzione sono gli strumenti che utilizzano invece Svezia e Danimarca. Più o meno in tutti paesi europei comunque ci si è resi conto che quella dell'incidentalità stradale è davvero una emergenza troppo a lungo trascurata;

in Australia il Governo federale ha puntato tra l'altro sul *National Road Safety Black Spot*, ossia sulla mappatura dei tratti dove con maggior frequenza statisticamente si registrano gravi sinistri, analizzando le cause e soprattutto come la strada abbia influito negativamente nella dinamica dell'incidente. I punti neri (i *black spot*) vengono quindi sottoposti ad interventi che rendano le infrastrutture meno pericolose (come l'allargamento

della carreggiata, un diverso raggio di curva, la sostituzione di un incrocio a raso con una rotatoria, un diverso limite di velocità). A lavori ultimati si verifica l'effettiva utilità dell'intervento e, se del caso, ci si rimette mano. Dal 1996 partendo da una precisa base statistica sono state rese più sicure ben 400 strade prima ad alto rischio;

un progetto analogo è già operativo anche in altri Paesi e, tra questi, il Regno Unito ha predisposto una classificazione delle strade proprio in base al loro grado di pericolosità. La *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) dà da una a cinque stelle alle varie arterie a seconda del livello rischio di incidente, calcolato in cinque gradi da molto alto a basso;

anche la commissione trasporti dell'Unione europea ha deciso di studiare con più attenzione i *black spot*. Partirà così a breve un programma di monitoraggio per immagazzinare in una banca dati, incidente per incidente, la precisa localizzazione e le esatte dinamiche. Con queste informazioni sarà possibile caso per caso stabilire la « terapia » giusta. Anche l'Anas ha in corso, sulla base del proprio sistema informativo territoriale, un programma di monitoraggio dell'indice di insicurezza. In previsione ci sono ricostruzioni cartografiche del territorio e della rete stradale eseguite sui valori del parametro rischio. Considerando però che per una altissima percentuale di incidenti in Italia (per alcune arterie si arriva anche al 90-95 per cento) non esiste nessuna informazione sulla esatta localizzazione e sulla dinamica, sarà difficile che questo programma riesca a partire entro breve;

negli Stati Uniti si fa ricorso anche alla « riabilitazione » coatta. In diversi stati americani sono previsti trattamenti obbligatori di formazione al rispetto della sicurezza stradale per coloro che si rendono colpevoli di *aggressive driving*, la guida spericolata che mette in pericolo se stessi e gli altri. L'*aggressive driving* non è una semplice infrazione, come la guida peri-

colosa, ma somma una serie di comportamenti — aggressivi — a rischio come la velocità eccessiva, l'attaccarsi all'auto che precede, il cambiare bruscamente corsia. Sono così diffusi questi corsi in Usa che sono diventati anche oggetto di un film, *Terapia d'Urto* con Jack Nickolson, che li racconta in modo grottesco. Anche l'Istituto di sicurezza stradale del Belgio utilizza terapie antiaggressività come pena sostitutiva per i responsabili di gravi incidenti;

si privilegia la mobilità su gomma, in particolare quella delle merci che viaggiano nel 66 per cento dei casi sui Tir: un numero impressionante di mezzi pesanti da nord a sud della penisola mentre solo il 14-15 per cento delle merci si muove sui treni, infinitamente più sicuri. A questo stato di cose il programma infrastrutturale del Governo non dà risposte. O meglio asseconda e incoraggia la tendenza in atto. Accantona la manutenzione, non investe con decisione sulla ferrovia, continua ad incentivare il trasporto su gomma. La priorità del Governo è infatti la realizzazione di nuove infrastrutture e in particolare di autostrade e strade a cui vengono destinati il 69 per cento dei fondi della Legge Obiettivo per le grandi opere contro 31 per cento della ferrovia. La conseguenza prevedibile nei prossimi anni sarà quindi un ulteriore aumento del traffico su strada con conseguente aumento degli incidenti —

se il Governo intenda dare compiuta applicazione al Piano nazionale della sicurezza approvato nel marzo 2000, che prevedeva un complessivo ammodernamento della rete, partendo dai punti più a rischio che dopo tre anni è sostanzialmente inapplicato poiché anche nell'ultima finanziaria non c'è traccia dei fondi necessari a farlo partire (almeno 650 milioni di euro);

se il Ministro, a fronte dei dati sosposti, intenda adottare iniziative normative dirette a modificare gli attuali limiti di velocità;

se, a fronte della necessità di controlli e vigilanza anche a scopo di preven-

zione, si intenda porre rimedio con urgenza alla cronica carenza di organico delle forze di polizia che effettuano i controlli sulle strade. (4-09748)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

RUZZANTE. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

in data 17 marzo 2004, presso l'Istituto di Medicina Legale di Padova è avvenuto il furto di una considerevole quantitativo di sostanze stupefacenti (in totale circa 44 Kg, di cui 30 Kg di eroina, 10 Kg di cocaina e circa 4 Kg di sostanze « leggere », per un valore di circa 5 milioni di euro) che si trovavano presso i laboratori per gli accertamenti tossicologici sul principio attivo;

tali sostanze, oggetto di un recente sequestro dalle forze dell'ordine, erano custodite presso il deposito del laboratorio dell'Istituto, munito di una porta blindata a cui è possibile accedere solo se muniti della relativa chiave, di un pass e del codice d'allarme di un sistema di vigilanza controllato elettronicamente;

dalle notizie riportate dalla stampa locale, risulterebbe che il furto sia avvenuto senza forzare la serratura del deposito e senza che i sistemi d'allarme segnalassero la presenza di estranei;

a quest'ultima circostanza dai connotati piuttosto strani quanto alla dinamica del furto, occorre aggiungere l'inspiegabile presenza di un quantitativo così ingente di sostanze stupefacenti quando, per le normali analisi di laboratorio, bastano quantitativi dell'ordine di qualche grammo —

se il Ministro dell'Interno sia al corrente del grave episodio avvenuto presso l'Istituto di Medicina Legale di Padova che