

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 9,05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti di Autostrade per l'Italia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza nella circolazione stradale, l'audizione di rappresentanti di Autostrade per l'Italia.

GIOVANNI CASTELLUCCI, *Amministratore delegato di Autostrade per l'Italia spa*. Grazie presidente. Innanzitutto vorrei dire che noi oggi siamo qui come Autostrade per l'Italia, ma siamo qui anche come Consulta per la sicurezza e la qualità del servizio autostradale, che è un organo che è stato creato da Autostrade per l'Italia, in collaborazione con associazioni dei consumatori, sindacati, associazioni dei trasportatori, polizia stradale, testate specializzate e altri soggetti, il cui prodotto ultimo è il « Bilancio della Consulta per la sicurezza e la qualità del servizio autostradale », pubblicato ormai qualche tempo fa. Fra qualche settimana verrà pubblicato il nuovo bilancio, a conferma del fatto che quest'organo si dà annual-

mente degli obiettivi di pubblicizzazione dei risultati, oltre che darsi un metodo di lavoro con riunioni frequenti, a carattere mensile, per affrontare i temi, trovare delle soluzioni e in questo caso fare anche proposte.

In questi ultimi anni abbiamo ottenuto dei grandissimi risultati, tra i quali vorrei sottolineare la riduzione del tasso di mortalità ad un terzo, cioè da 11,4 a 4,1 morti per miliardo di chilometri percorsi. In proposito evidenzio che questo risultato è unico in Europa ed è unico rispetto alle modalità di trasporto su gomma in Italia; si tratta di un risultato che va ben al di là degli obiettivi dell'Unione europea, che erano quelli di dimezzare la mortalità. Questo obiettivo è stato raggiunto dall'anno di privatizzazione in poi; quindi, vorrei sottolineare che, rispetto a quando la società era pubblica, è stato ridotto ad un terzo il tasso di mortalità.

Nel documento che abbiamo predisposto per l'audizione di oggi potete trovare un elenco degli interventi che sono stati fatti finora; per non perdere tempo li esporrò rapidamente.

La copertura dell'asfalto drenante che — come sapete — migliora la sicurezza in caso di pioggia, è passata dal 16 per cento al 79 per cento; questo tipo di asfalto è stato posato in tutte le tratte di pianura.

Abbiamo riqualificato oltre 2.200 chilometri di barriere spartitraffico, e, se non ci fossero state tutte una serie di modifiche normative e di contenziosi con alcune associazioni di rappresentanti, produttori e installatori di barriere, alla data di oggi avremmo già finito. Finiremo comunque alla fine di quest'anno.

Quanto alla riqualificazione della rete, abbiamo chiuso tutti i *bypass*, abbiamo fatto circa 850 interventi ordinari, più altri

500 interventi sui punti con una incidentalità stradale superiore alla media, mettendo pavimentazioni speciali ad altissima aderenza, migliorando la segnaletica, i lampeggianti, eccetera.

Abbiamo cambiato totalmente la pianificazione dei cantieri e questo ci ha permesso di ridurre le code e di ridurre anche gli incidenti nei cantieri.

Quanto al piano di integrazione della sicurezza nelle gallerie, sono stati eseguiti, dal 2004 ad oggi, 197 interventi su illuminazione, ventilazione ed impianti anti-incendio; non si tratta ovviamente di interventi su tutte le gallerie, anche perché in totale ci sono oltre 250 gallerie e circa 500 fornici.

Abbiamo più che raddoppiato le aree di sosta per i mezzi pesanti nelle aree di servizio, e questo è sicuramente un altro elemento di sicurezza, perché la presenza di camion in carreggiata o magari in piazzola di sosta non è certamente un bene per chi viaggia.

Abbiamo inoltre realizzato tutta una serie di interventi sui comportamenti, perché ormai è un dato assodato che l'incidentalità sia dovuta non tanto all'infrastruttura, che anzi è una causa recessiva, quanto invece al comportamento di guida; quindi abbiamo avviato una serie di progetti, quali la campagna pubblicitaria denominata « *Mettici la testa* », sviluppata con Rai Educational e poi andata in onda ai fini di effettuare una sensibilizzazione per la sicurezza; un'altra iniziativa è quella denominata « *Caffè gratis di notte* », una campagna che abbiamo realizzato durante le ultime estati per sensibilizzare i viaggiatori sul rischio del colpo di sonno, permettendo loro di andare nelle aree di servizio durante la notte e prendere il caffè gratuitamente; un altro progetto è quello denominato « *La vita è un soffio* », che ha previsto l'acquisto di 200 etilometri e l'effettuazione di un milione di alcol test. Abbiamo distribuito inoltre una guida in 5 milioni di copie dal titolo « *Obiettivo sicurezza* ».

Oltre a queste appena ricordate, abbiamo effettuato una serie di altre inizia-

tive, di cui non parlo per ragioni di brevità, ma che potrete trovare nel documento che vi è stato distribuito.

Un tema sul quale ritengo importante richiamare la vostra attenzione è l'attivazione del sistema « *Tutor* », da noi ideato, brevettato, industrializzato e che in questi anni abbiamo installato sui circa 2 mila chilometri di rete; laddove l'abbiamo installato, questo sistema ha permesso di ridurre di circa il 50 per cento il tasso di mortalità nel giro di uno o due anni; il risultato è stato quindi efficiente, efficace e misurabile anche in termini di velocità media, perché nei tratti dove è presente « *Tutor* » si sono ridotte le velocità medie di circa 15 chilometri all'ora, soprattutto sulla corsia di sinistra.

Per il 2009 proseguiremo nella direzione già intrapresa, estendendo il piano « *Tutor* », completando la sostituzione delle barriere spartitraffico, aggiungendo pannelli a messaggio variabile e attuando altri interventi sulla sicurezza.

Adesso illustrerò una serie di altre misure che noi, forse con eccesso di protervia, abbiamo definito nel documento « proposte normative »; ovviamente è il Parlamento, e non certamente noi, a poter fare proposte normative, ma ci siamo permessi di segnalare alcuni temi che a noi sembrano fondamentali per fare un ultimo definitivo passo che renda le strade e, soprattutto le autostrade italiane, dei luoghi totalmente sicuri.

La prima è quella di destinare i proventi derivanti dalle contravvenzioni al potenziamento di organici e mezzi della Polizia di Stato. È abbastanza noto, ed è un fatto ormai acquisito, che le pattuglie della polizia stradale si vedano poco. Si fanno viaggi anche di centinaia di chilometri senza vedere la polizia e si viaggia per mesi, o addirittura per anni, senza essere fermati. All'estero, la probabilità di essere fermati da una pattuglia per un controllo è molto più alta, e lo confermano i dati comparativi della polizia stradale.

Una seconda proposta è quella di semplificare l'iter amministrativo dei ricorsi e delle sanzioni; oggi ci troviamo in una situazione in cui la polizia ogni tanto deve

«staccare» il «*Tutor*», perché altrimenti la quantità di contravvenzioni non riesce ad essere più gestita in termini di ricorsi amministrativi ai giudici di pace, perché particolarmente onerosa. Quindi semplificare la gestione amministrativa delle contravvenzioni, soprattutto per quelle non particolarmente gravi, permetterebbe di essere più incisivi nelle contravvenzioni, soprattutto riguardo all'utilizzo di sistemi automatici remoti.

Un'altra idea è quella di introdurre targhe ripetitrici prestampate per i rimorchi, questo per rendere più efficienti i sistemi da remoto.

Si dovrebbe poi introdurre il divieto di sosta in corsia di emergenza e in piazzola; ancora oggi, troppo spesso, i viaggiatori pensano che ci si possa fermare nelle corsie di emergenza e in piazzola di sosta. Da alcuni questionari fatti da noi agli automobilisti è emerso che più del 50 per cento delle persone ritengono che non ci sia problema a fermarsi lì, cosa falsa perché sia la corsia di emergenza sia la piazzola di sosta sono tra i posti più pericolosi che ci siano in autostrada.

Un'altra proposta è quella di introdurre pene accessorie per gravi infrazioni con dolo, per esempio nel caso di guida sotto l'effetto di alcol o droghe, ovvero con cronotachigrafo alterato, o ancora avendo un numero di ore di guida più elevato di quello consentito; per queste fattispecie, in caso di incidente, il guidatore, secondo noi, non dovrebbe essere passibile semplicemente di omicidio colposo, ma forse di qualcosa di più. Si dovrebbe quindi pensare a pene accessorie da poter introdurre non solo per i casi di omicidio, ma anche per i casi in cui, pur non essendoci omicidio, ci siano situazioni che facciano ritenere legittimo prevedere pene più pesanti.

Un altro tema importante è quello delle merci pericolose; in molti Paesi si sta riflettendo se obbligare gli autotrasportatori all'adozione di una scatola nera. La scatola nera è un oggetto che previene i comportamenti anomali, perché permette di verificare il comportamento di guida di chi trasporta merci pericolose, e soprat-

tutto permette un intervento più rapido in caso di incidente, perché all'interno della scatola nera sono contenute informazioni sugli eventuali antidoti, sulle modalità di trattamento della sostanza trasportata, sulla sua pericolosità, eccetera. Diciamo questo perché è meglio prevenire situazioni di pericolo: il giorno che dovesse succedere una cosa estremamente grave è meglio avere già la soluzione, piuttosto che agire sull'onda dell'emergenza. Rispetto a questa proposta bisognerebbe coinvolgere anche l'Unione europea, perché dovrebbe essere un obbligo anche per i trasportatori che vengono dall'estero.

Un profilo molto importante è l'introduzione nell'ordinamento della possibilità di sanzionare con accertamento non contestuale, quindi da remoto, le violazioni dei limiti minimi relativi alla distanza di sicurezza. Molti incidenti sono dovuti al fatto che la distanza di sicurezza non è rispettata. Ad oggi non esiste un meccanismo di integrazione tra codice della strada e norme amministrative che permetta di sanzionare questa infrazione, che viene di solito sanzionata, in quanto presunta, solo in caso di tamponamento. Va quindi introdotta una modifica al codice della strada, per permettere, quando la distanza di sicurezza scende al di sotto di un limite minimo invalicabile, di sanzionare questa infrazione. Ricordo che molti degli incidenti con i mezzi pesanti sono dovuti alla violazione del limite della distanza di sicurezza, perché i mezzi pesanti, per ridurre l'attrito aerodinamico e consumare meno gasolio, fanno il cosiddetto «trenino» a distanza di quattro o cinque metri uno dall'altro. Quando si hanno solo quattro o cinque metri di distanza con il mezzo che precede, e c'è un'auto in corsia di emergenza, il primo mezzo la vede e la evita, il secondo non ha il tempo di reazione per spostarsi. Questa purtroppo è la realtà dei fatti e questo, a nostro giudizio, è un intervento molto importante da realizzare.

Altro tema è quello di introdurre la possibilità di sanzionare da remoto, con

interventi sul codice della strada, la violazione del rispetto della capacità di carico dei mezzi pesanti.

Ancora, ci sembrerebbe utile introdurre una procedura amministrativa dedicata alla regolamentazione esclusiva delle misure di prevenzione per autisti stranieri. Come noi tutti sappiamo, per esperienza diretta o indiretta, all'estero in caso di violazioni di disposizioni del codice della strada, quando si viene fermati dalla polizia, occorre pagare subito oppure l'auto non la si porta più via. In Italia, purtroppo, questo non accade, il che induce a ritenere che forse va inserita, anche per questa fattispecie, una disposizione che permetta di essere più efficaci contro comportamenti ripetuti di camionisti, trasportatori o imprese di trasporto che vengono dall'estero, così come hanno fatto altri Paesi dell'Unione europea e anche alcuni Paesi extracomunitari.

Vi sono poi tutta una serie di altre iniziative di cui si può immaginare l'utilità, e cito ad esempio le azioni di sensibilizzazione sui canali assicurativi per fare adottare la scatola nera, che riduce la rischiosità, e quindi migliora il comportamento di guida e il potenziamento dei centri mobili di controllo e di estensione del servizio Isoradio. Rispetto a quest'ultimo tema sottolineo che sono anni che chiediamo che venga realizzata una frequenza nazionale di pubblica utilità, alla quale non si pensò quando venne elaborato il piano nazionale di radiofrequenze. Sempre rispetto al canale Isoradio, pensiamo che sarebbe utile proseguire le trasmissioni anche nelle ore notturne, ma questo è più che altro un problema della RAI.

La mia illustrazione degli interventi che noi riteniamo importanti è stata assai rapida, anche al fine di lasciare la parola, se il presidente consente, all'avvocato Rienzi, che è qui con noi oggi in rappresentanza della Consulta della sicurezza, che è aperta, come dicevo, a vari organismi e a varie istituzioni. Sarei quindi disponibile a rispondere alle vostre domande.

CARLO RIENZI, *Presidente Codacons e membro della Consulta per la Sicurezza Stradale*. Ringrazio la Commissione e l'ingegner Castellucci. Noi come utenti della strada siamo grati quando un'impresa, come la società Autostrade, ma anche un organismo che abbiamo voluto fortemente, come la Consulta della sicurezza, compie il proprio dovere; anche se dico sempre che non bisogna ringraziare chi compie il proprio dovere, ma bisogna prenderne atto e andare avanti.

La battaglia fondamentale che è stata condotta dalla società Autostrade in ambito privatistico, cioè da quando è stata privatizzata, è stata quella del « *Tutor* », che rappresenta veramente un'importante iniziativa. Oggi, quando percorriamo i tratti dove c'è il « *Tutor* », so bene che ci innervosiamo perché non possiamo andare oltre i 130 km all'ora — del resto la nostra cultura è quella — ma alla fine andiamo tutti a 130 km orari, cioè andiamo tutti piano. Si tratta, dunque, di una prevenzione importantissima, perché in questo modo impariamo anche a guidare, impariamo a parlare con gli altri che sono in macchina con noi senza stare con le mani in tensione sul volante a 180 km all'ora, come adesso accade a tante persone.

Soprattutto, credo che se tenessimo presente — e su questo punto bisognerebbe dare una maggiore comunicazione al pubblico — che quello strumento determina la diminuzione del 50 per cento dei morti sulle strade, cioè se riuscissimo a capire che i nostri parenti forse si sono salvati grazie al sistema « *Tutor* », allora lo accetteremmo. Quando chiediamo alla gente se lo accetta o meno, risponde subito di no, perché questo sistema costringe ad andare piano; tuttavia poi le persone comprendono e ritengono che il sistema sia giusto e che debba essere esteso a tutta la rete autostradale.

Il proprio dovere deve essere svolto, però, anche dal Parlamento. Purtroppo, infatti, mentre queste iniziative private o semi-pubbliche vanno avanti, le leggi vanno indietro. Nel caso della patente a punti, ad esempio, la legge nasce e determina un grande risultato; se, però, nella

pratica non vengono tolti i punti, se i punti vengono recuperati pagando l'autoscuola, ma senza fare un corso — non vi do altri dettagli su una realtà che conosciamo tutti — quella che forse era l'unica legge importante in materia di sicurezza non raggiunge più gli obiettivi che si era prefissata.

Occorre, dunque, portare avanti la legislazione. Il codice penale, ad esempio, è troppo debole. Una delle proposte importanti che noi abbiamo presentato insieme in Consulta e che è stata portata avanti dall'ingegner Castellucci, riguarda l'omicidio. Quando una persona si droga o si ubriaca e si mette alla guida, quello non può essere considerato omicidio colposo. Io ho studiato procedura penale, si tratta di un omicidio con dolo eventuale. Non ci sarebbe nemmeno bisogno di una riforma legislativa, ma sappiamo che a volte la magistratura non è in grado di varcare la soglia — come invece è stato fatto per la Thyssen, dove si è parlato di dolo eventuale, o come è accaduto in alcuni rari casi di incidenti gravissimi, anche a Roma, dove persone ubriache o drogate hanno ammazzato gente innocente alla fermata dell'autobus — perché poi comunque in Appello o in Cassazione l'imputazione cade e diventa omicidio colposo, quindi non serve a nulla.

Ci vuole quindi un intervento normativo. Noi facciamo appello a voi proprio per questo.

In Italia non si possono fare nemmeno le contravvenzioni per il mancato rispetto della distanza di sicurezza, perché non abbiamo gli strumenti appropriati. Nel codice della strada non è previsto uno strumento che consenta di misurare la distanza di sicurezza, mentre all'estero tali strumenti esistono.

Termino parlando anche del problema dei TIR. Noi non siamo contro il trasporto sui TIR, anche se sarebbe certamente meglio spostare il trasporto sulla ferrovia, ma questo è un sogno che abbiamo da troppi anni.

Ogni anno andiamo al ministero, dove siamo convocati come unica associazione rappresentativa dei consumatori, e fac-

ciamo presente che gli esodi ormai sono il venerdì sera non più il sabato. Vorrei che mi diceste, infatti, chi parte il sabato pomeriggio per una vacanza. Abbiamo chiesto, dunque, di vietare il transito dei TIR il venerdì sera; vorremmo ampliare questi divieti, perché il trasporto delle merci anche deperibili, ormai, grazie i camion frigoriferi, può avvenire in qualsiasi giorno e la merce può essere conservata anche per cinque, sei o sette giorni.

Se non vi è la volontà di emanare questi divieti è soltanto perché i cosiddetti « padroncini » devono guadagnare di più; se si fermano due giorni, infatti, non guadagnano, mentre vorrebbero lavorare a ciclo continuo di 24 ore. Quest'anno faremo una manifestazione davanti al ministero indossando magliette che mostrino quanti morti hanno provocato gli incidenti con i TIR. È inutile fare proposte e avere sempre una risposta negativa e tantissime deroghe.

Mi scuso se mi dilungo, ma questo è un problema che mi sta molto a cuore.

L'ultima proposta è quella dello sfoltimento dei giudici di pace; noi, e parlo come avvocato, vediamo che nella pratica non si riesce mai a portare a termine una contravvenzione. E quando ci si riesce, magari va in prescrizione perché è troppo tardi.

Sono proposte normative che non possono essere elaborate a livello di volontariato, di consulte sulla sicurezza e nemmeno di società concessionarie. È un compito che spetta soltanto al Parlamento e noi, come consumatori, ci aspettiamo da voi un intervento deciso, perché questa è materia di vita o di morte.

PRESIDENTE. Vi ringrazio a nome di tutta la Commissione per la relazione e anche per gli spunti che ci avete dato sulle modifiche normative che secondo voi devono essere attuate, in parte conosciute, in parte nuove anche per noi. Oggi si confuta il luogo comune secondo il quale gli incidenti avverrebbero in autostrada; non è

assolutamente così e questo sarebbe un utile messaggio da riuscire a comunicare all'opinione pubblica.

Rivolgo anche io una domanda: vorrei sapere cosa pensate del divieto di sorpasso tra TIR nelle autostrade a due corsie.

Do la parola ai colleghi che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

SANDRO BIASOTTI. Innanzitutto, vi ringrazio per le proposte che ci avete trasmesso.

Vorrei entrare nell'argomento della sicurezza sulla vostra rete. Chiaramente non posso giudicare tutti gli interventi che avete fatto; tuttavia, da utente, io lamento che ancora siamo insoddisfatti per tante questioni come, ad esempio, le gallerie. Non so in cosa consistano i 197 interventi di cui ci avete parlato, però obiettivamente sulle nostre gallerie bisogna intervenire. La mia esperienza si riferisce alla Liguria, che è un territorio particolare, ma ho preso l'autostrada anche in altre località. Le gallerie nella nostra regione richiedono una manutenzione particolare.

In secondo luogo, vorrei proporre una riflessione sulle aree di servizio. Dato che il nostro è un territorio dedicato al turismo, io lamento — so che non è una responsabilità diretta vostra, però voi potete certamente intervenire — una carenza nei servizi igienici molto rilevante in certe situazioni. Non voglio entrare nel dettaglio, magari lo faremo in un secondo momento, ma è proprio una questione di presentazione.

Infine, come ultimo chiarimento, vorrei sapere se è vero o meno che non realizzate interventi in relazione agli accordi di programma con il Governo. Noi sentiamo tutti i giorni lamentele nei confronti di Autostrade o perché non fate investimenti o perché non provvedete alla manutenzione secondo quelli che sono gli accordi. Vi sarei grato se ci poteste smentire o giustificare questi dati, cosicché possiamo far terminare questa discussione, altrimenti ce la prendiamo sempre con voi perché ci riferiscono che non avete attuato gli interventi stabiliti o i raddoppi e via dicendo. Un'ultima osservazione sui TIR:

certamente ci sono molte carenze, tuttavia non si può attribuire tutta la colpa ai TIR, perché si tratta di una categoria che ha enormi problemi di sopravvivenza. Togliere loro un giorno di attività — e lo dico da ex trasportatore — è impraticabile. Occorre trovare altre soluzioni. Attualmente non è possibile, perché metteremmo sul lastrico centinaia di migliaia di persone. Questa è la realtà con cui dobbiamo fare i conti.

GIANLUCA BUONANNO. Signor presidente, vorrei porre una domanda all'amministratore delegato, che immagino vorrebbero porre tutti i cittadini della nostra nazione. Io viaggio molto sulla Milano-Torino, un'autostrada che grida vendetta, perché credo che sia una delle più trafficate nel nostro Paese ed è un cantiere permanente da tanti anni, dove si verificano tantissimi incidenti mortali e dove molto spesso sembra di andare su una pista da bob a causa delle numerose deviazioni causate dai lavori. Naturalmente, come sindaco, mi rendo conto che quando si deve fare un lavoro, non c'è la bacchetta magica che permette di compierlo di sera e fare in modo che il mattino dopo sia tutto a posto; tuttavia vi sono una serie di problematiche da risolvere.

Quando in autostrada c'è tanto traffico oppure quando ci sono cantieri, io penso che le autostrade non stiano offrendo un servizio adeguato rispetto al «dazio» che paghiamo. Se io vado al ristorante e, giustamente, devo pagare per quello che mangio, pretendo di mangiare quello che chiedo e, naturalmente, con una buona qualità. Le chiedo, dunque, se non sia possibile proporre uno sconto sulle autostrade quando ci sono dei problemi, ovvero quando l'utente non ha il giusto servizio che le autostrade fanno pagare e che comunque è giusto pagare, se si vuole percorrere un certo tratto di strada in maniera più veloce.

Credo che quando si creano code magari di 20 chilometri o quando ci sono tanti cantieri che non permettono di percorrere il tratto di strada come si vor-

rebbe, sarebbe giusto che in maniera automatica si applicasse, nei confronti dell'utente, uno sconto che forse non potrà gratificarlo totalmente, perché si innervosirà lo stesso, ma che sia un segnale — da parte delle società che gestiscono le autostrade — di un rispetto verso il cliente.

SILVIA VELO. Signor presidente, anche io ringrazio i rappresentanti di Autostrade. Mi pare evidente che le proposte normative che sono state avanzate siano di grande interesse e necessitino di approfondimento. Sono interessanti soprattutto con riferimento al lavoro che si sta svolgendo e allo sforzo che si sta compiendo rispetto alla modifica di una cultura della sicurezza.

Come è stato detto in una battuta, tutti piangiamo le decine di morti ogni fine settimana, anche se magari siamo infastiditi dal « *Tutor* » o dalla sanzione che ci viene comminata. Tutti lamentiamo la scarsità di controllo sulle strade, ma se qualcuno di noi incappa nel controllo siamo pronti a protestare.

Io sono un sindaco e sono subissata — come credo lo siano tanti sindaci — di lettere che contengono lamentele e anche fantasiose argomentazioni di cittadini che hanno effettivamente superato il limite di velocità, ma che però espongono le loro motivazioni. Vi è un lavoro culturale che le istituzioni e tutti i soggetti coinvolti debbono svolgere, perché i numeri che ci parlano di 6-7 mila morti l'anno sono da Paese meno che sottosviluppato.

Voi siete un soggetto particolare, che opera in un settore di viabilità a pagamento, quindi ciò che vi si chiede sono gli interventi sulle infrastrutture. Le domande sono analoghe a quelle che ha posto il collega Biasotti: cosa significano 197 interventi rispetto a una mole di gallerie che credo sia infinitamente più alta? Soprattutto, nella nota — credo sintetica — che ci avete consegnato e che contiene le proposte per il 2009, non si dice niente sulle gallerie. Vorrei sapere, dunque, se c'è un programma a riguardo e in che tempi tale programma sarà realizzato.

L'altra questione riguarda le barriere spartitraffico che nella precedente legislatura — i colleghi Moffa e Lovelli lo ricorderanno — sono state oggetto di una discussione che si è svolta a partire da un nostro disegno di legge. Ne abbiamo modificato più volte la dicitura che ora è contenuta in una delle proposte che sono in discussione. Anche su questo aspetto, sui 3.400 chilometri da voi gestiti si parla di arrivare a coprirne, tra due anni, 2.850; ebbene, bisognerebbe capire quali sono le pianificazioni.

Dopodiché il tema principale è quello sollevato dal collega Biasotti, ma che io porrei in maniera leggermente diversa. La domanda è se gli accordi di programma sugli investimenti siano stati rispettati. Io do per scontata una risposta positiva. Il problema è capire in che modo siano stati realizzati questi accordi.

Noi abbiamo discusso ad inizio legislatura sul rinnovo di concessioni autostradali che consideravamo troppo favorevoli — lo dico senza diplomazia — nei confronti dei gestori di autostrade, soprattutto per quanto riguarda la corrispondenza tra investimenti e andamento tariffario dei pedaggi. Ci è stato detto che non era così.

In questi giorni, quando si è discusso e si sono cominciate a vedere sui giornali le dichiarazioni del Governo sulle misure anticrisi, il Ministro Tremonti ha dichiarato che ci sarebbe stato un intervento sui piani di investimenti delle autostrade per rendere più stringente l'aumento tariffario rispetto all'andamento degli investimenti. Questo, dunque significa che quello approvato a maggio non era abbastanza stringente?

La domanda — per usare un'espressione popolare — è rivolta a suocera perché nuora intenda, ma è un tema sul quale forse, come Commissione, dovremmo interrogarci.

SILVANO MOFFA. Signor presidente, sarò rapidissimo. In primo luogo vorrei unirmi al ringraziamento per il contributo importante che viene dato da Autostrade per l'Italia al nostro lavoro. Quindi, non mi soffermerò sulle stesse questioni, anche

perché mi riconosco nelle domande che i colleghi, prima di me, hanno posto.

Vorrei, invece, andare puntualmente su due questioni che sono all'interno del quadro di riforme normative che avete avuto modo oggi di suggerire alla nostra attenzione. La prima riguarda la semplificazione dell'*iter* amministrativo dei ricorsi. Si tratta di un tema assolutamente importante, non c'è dubbio che vi sia un ingolfamento della mole delle contravvenzioni, per cui alla fine si arriva al paradosso che anche il « *Tutor* » deve essere sospeso nella sua attività, il che francamente lascia molto a desiderare.

Ebbene, in una situazione così complessa qual è quella della semplificazione degli *iter* amministrativi — chi si confronta tutti i giorni con questa materia sa benissimo di che cosa si sta parlando — avete richiamato qui una semplificazione radicale, ovvero quella di consentire al giudice di pace di intervenire d'ufficio, senza udienza, laddove la penalizzazione riguarda la decurtazione di cinque punti dalla patente. Questo è condivisibile in linea di principio perché potrebbe costituire una semplificazione immediata, anche se — apro e chiudo una parentesi — francamente, qualche riserva sui giudici di pace la ho.

Tuttavia, al di là di questo, non ritenete che in questo caso forse dovremmo parlare di un sistema differenziato — anche per quanto riguarda l'applicazione della decurtazione dei punti — tra il sistema autostradale e il resto della viabilità? Noi abbiamo, infatti, un altro problema con il quale ci stiamo misurando non da oggi, che riguarda sostanzialmente il modo in cui vengono applicati i controlli su molte strade statali e soprattutto di interesse comunale, dove c'è un incremento delle contravvenzioni, a fronte di uso spesso eccessivo di un controllo di questa natura.

Il problema, dunque, è capire se non sia il caso di rivitalizzare lo strumento positivo della patente a punti, che sta perdendo forza. Anch'io condivido le preoccupazioni dell'ingegner Rienzi: è stato un fenomeno positivo all'inizio, ma successivamente la mancanza di concre-

tezza e di continuità ne ha depotenziato un po' l'impatto. Forse dobbiamo ragionare anche su una differente normativa per i sistemi di viabilità, ovviamente diversi per la portata e l'interesse che hanno.

Vi è poi un'altra questione: per quanto riguarda il divieto di sosta in corsia di emergenza e piazzola, si verifica un'incongruenza tra il dispositivo del codice ad esso relativo e l'articolo 176 del codice stesso.

Voi ritenete che sia sufficiente soltanto riportare in quella parte del codice quanto previsto dall'articolo 176 o che dobbiamo affrontare un tema più complesso, di tipo infrastrutturale — e quindi vi riguarderebbe direttamente — per una diversa concezione del modo in cui vengono realizzate le piazzole di sosta e le zone di fermata per l'emergenza lungo l'asse autostradale?

Questo è un tema che implica evidentemente quell'impatto di tipo infrastrutturale che rimanda anche agli accordi e ai programmi che in qualche modo sono stati richiamati dai colleghi.

Infine, vengo alla segnaletica orizzontale per la violazione delle distanze di sicurezza. Su questo tema occorre svolgere un lavoro complesso e, dunque, vorrei capire qual è il limite del dato normativo rispetto allo strumento tecnico del controllo. Noi non abbiamo ancora uno strumento tecnico di controllo, che invece all'estero esiste. Se, dunque, dobbiamo emulare qualche esperienza positiva che è stata realizzata all'estero, poiché ve ne sono di tipi differenti, secondo voi, quale di queste meglio si adatta alla rete autostradale italiana, così da poter poi intervenire con un quadro di regolamentazione?

PRESIDENTE. Do la parola all'ingegner Castellucci per la replica.

GIOVANNI CASTELLUCCI, *Amministratore delegato di Autostrade per l'Italia*. Sarò rapidissimo.

Per quanto riguarda il divieto di sorpasso per i TIR, ogni autostrada è diversa

dall'altra. È una soluzione teoricamente semplice, ma che non porta sempre risultati. Noi in alcuni casi abbiamo fatto esattamente il contrario: abbiamo eliminato il divieto di sorpasso laddove — ad esempio in zone cantiere — avevamo tre corsie per gli ampliamenti a quattro e questo ha ridotto notevolmente l'incidentalità. Una delle fonti principali di incidentalità, infatti, è proprio il tamponamento tra camion. Se il traffico supera un certo livello e i camion sono troppo vicini tra loro, mettere il divieto di sorpasso aumenta in maniera esponenziale il rischio. Evitiamo, dunque, dei provvedimenti demagogici, che possono conseguire esattamente un risultato opposto.

Per quanto riguarda la sicurezza sulla rete e le lamentele da parte degli utenti con riferimento alle gallerie, preciso che queste ultime sono meno rischiose del resto della rete, perché quello che determina il rischio è la percezione di pericolo. Chi entra in galleria, giusto o sbagliato che sia, ha una percezione di pericolo superiore, guida con più attenzione e questo rende le gallerie molto più sicure. L'incidenza di morti in galleria è ben inferiore rispetto all'incidenza di morti o incidenti gravi al di fuori della stessa. Tuttavia la manutenzione va certamente migliorata. Entro il 2014 avremo terminato completamente il piano di ristrutturazione dei 500 fornicci che abbiamo e che corrispondono, quindi, a 250 gallerie. Il piano prevede il rifacimento di tutta l'illuminazione, che sarà interamente a LED, con l'obiettivo di un risparmio energetico; l'impermeabilizzazione parziale delle pareti — quella totale non si può fare — che consisterà in un intervento di captazione e convogliamento acque per rendere queste superfici più bianche e visibili, con liscivia per mezzo di malta aeroplastica. Questo è lo *standard* delle gallerie che noi avremo al 2014.

Ci sono alcune gallerie che sono già state ristrutturate con questi *standard*. Altre saranno realizzate nel corso degli anni. Ovviamente non possiamo ristrutturare tutte le gallerie insieme, altrimenti si

chiuderebbero le autostrade italiane. È comunque un progetto sul quale stiamo lavorando.

Per quanto riguarda le aree di servizio, ne abbiamo ristrutturate più del 60 per cento. La pulizia dei servizi igienici è una delle nostre maggiori priorità, tanto è vero che abbiamo creato due società interne per curare la pulizia dei servizi igienici con nostro personale e creare uno *standard* che possa essere esteso anche agli altri soggetti che operano nelle aree di servizio — come ad esempio Agip e Autogrill — che hanno sempre considerato la pulizia dei servizi igienici come qualcosa di cui nessuno si dovrebbe curare.

Con le nuove gare appena terminate la cui responsabilità era dell'ingegner Lo Presti, che è responsabile dell'esercizio della rete, abbiamo definito degli *standard* più stringenti. A testimonianza di quanto siamo attenti a questo aspetto, faccio presente che quando un'ispezione determina una segnalazione di servizio igienico non pulito, arriva un sms a Lo Presti e anche a me e noi mandiamo immediatamente una lettera al gestore, che sia Autogrill, che sia Agip o chi altro.

In ogni caso, il *feedback* che abbiamo dai consumatori sulla qualità delle aree di servizio è molto migliorata negli ultimi anni. È comunque una battaglia che dobbiamo continuare a combattere. Ad esempio, da gennaio sarà vietato contrattualmente l'utilizzo del piattino da parte della signora che sta nell'antibagno per farsi dare i soldi. Questo sarà vietato e se sarà riscontrato ancora, rescinderemo il contratto con il gestore. Tuttavia, siccome il tema è complesso e ha a che fare anche con la civiltà delle persone e degli utilizzatori, è una battaglia che non si vincerà mai.

Quanto alle manutenzioni, preciso che ne eseguiamo più di quante siano previste dalla convenzione, perché possiamo farlo senza autorizzazioni esterne. Mi farebbe piacere sapere chi dice che ne facciamo di meno.

Per quanto riguarda gli investimenti, nelle convenzioni abbiamo delle previsioni di investimento, stabilite nell'ipotesi che le

conferenze dei servizi e le valutazioni di impatto ambientale terminino nei tempi di legge. Ogni volta che si fa una convenzione, infatti, noi assumiamo nominativamente l'onere di eseguire quella tale opera, nell'ipotesi che Conferenza dei servizi e VIA durino come da tempi di legge. Se poi in Italia la legge dice che per questi adempimenti occorrono 60 o 90 giorni, mentre in realtà si tratta di 1.500 giorni per la VIA e 900 giorni per la Conferenza dei servizi, non possiamo essere noi responsabili dei ritardi amministrativi di procedure che sono al di fuori del nostro controllo.

Questo è testimoniato anche dall'indagine svolta dall'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici che recentemente ha espresso la sua valutazione complessiva, dichiarando che i ritardi non sono responsabilità di Autostrade per l'Italia, ma di processi amministrativi complessi, lunghi e farraginosi con un esito non certo.

Mi farebbe piacere avere la possibilità, non dico di un confronto all'americana, ma di entrare più nello specifico su questo tema che viene sempre evocato, ma poi mai affrontato nei temi più specifici.

Rispondo all'onorevole Bonanno. La cito testualmente: la Milano-Torino è uno scandalo, grida vendetta. Questo è uno dei problemi che noi abbiamo. La tratta Milano-Torino non è nostra, ma è gestita da un altro gruppo. Noi possiamo dire, invece, che un'autostrada analoga, la A4 tra Milano e Bergamo, è stata terminata in due anni e mezzo, poiché abbiamo avuto la possibilità di utilizzare l'impresa controllata. Chi di voi percorre la strada Milano-Bergamo sa che in due anni e mezzo dall'autorizzazione abbiamo finito i lavori. Si trattava di un'area sicuramente molto complessa, anche se non posso dire che fosse più complessa, perché non mi piace parlare degli altri. Per esempio, abbiamo dovuto rilocalizzare degli stabilimenti della Star. Ebbene, tutto è stato terminato in due anni e mezzo.

Quando, dunque, abbiamo la possibilità di fare investimenti con imprese controllate, alle quali possiamo dare istruzioni precise, certi che queste verranno eseguite,

non perdiamo tempo. Purtroppo, nel 2006, con il collegato alla finanziaria ispirato dal ministro Di Pietro, è stato reso definitivamente impossibile affidare i lavori alle società controllate, operazione che invece era prevista e permessa dalla legge Merloni.

Oggi, dunque, non siamo più nelle condizioni di realizzare quello che abbiamo fatto in passato sulla Milano-Bergamo o sulla Modena-Bologna o sulla tangenziale di Bologna, perché non siamo più nelle condizioni di poter affidare incarichi a società controllate e collegate, a causa del provvedimento del 2006.

La questione di concedere sconti nel caso in cui si creino delle code rappresenta il tema annoso di stabilire cosa si paga quando si entra in autostrada, cioè se si paga l'accesso ad una infrastruttura o si paga un servizio. È un po' come quando si va al mare in agosto, quando l'ombrellone in prima fila costa di più anche se poi si sta tutti appiccicati, quando magari a luglio la qualità del servizio è migliore; però si paga di più in agosto.

Non c'è una soluzione. In alcuni Paesi è stata individuata una soluzione teorica che consiste nello stabilire che quando c'è più fila si paghi di più, per incentivare le persone a viaggiare quando c'è meno fila. Si intende, in questo modo, prezzare la capacità e non il servizio. Noi pensiamo che sia « politicamente » impossibile. Questo è il motivo per cui entro la fine dell'anno annunceremo un'iniziativa in Lombardia di *car-pooling*, concedendo sconti relevantissimi al pedaggio per coloro che viaggiano con l'auto piena.

Questo per dare un nostro contributo, senza contropartite, a rendere la viabilità più fluida. Posso anche riferire che, in ogni caso, abbiamo ridotto il numero di code o il tempo perso in autostrada del 30 per cento in un anno, grazie agli interventi sui cantieri e agli interventi di potenziamento delle infrastrutture. Sono dati accessibili che comunichiamo regolarmente.

L'ultimo punto riguarda il caso in cui ci sia neve tale da causare un blocco. Fortunatamente dal 2005 non ne abbiamo più avuti, neanche durante la grande nevicata

del gennaio 2006, se non ricordo male, quando in Lombardia cadde più di un metro di neve e noi — unica infrastruttura del nord Italia — non ci fermammo. In questo caso, però, abbiamo delle sanzioni che vanno in tariffa, non specificamente su chi è stato danneggiato, ma divise per tutta la collettività, perché è molto difficile poi risalire a chi è rimasto coinvolto direttamente. Amministrativamente rimborsare 2 euro per chi è rimasto bloccato ha un costo molto superiore che ridurre le tariffe l'anno successivo per tutti. Esiste, dunque, un sistema di sanzioni.

Passo alle domande dell'onorevole Velo. Sulle gallerie penso di aver risposto. Entro il 2014 avremo completato l'intervento che prevede la captazione acqua, la lisciatura e la reilluminazione, oltre alla ventilazione, per quelle che la richiedano. Questo è l'anno fatidico.

Abbiamo avuto qualche ritardo in questo caso, perché con l'attuazione della legge del 2006, il collegato alla finanziaria, a causa dell'articolo 12 di tale provvedimento, abbiamo avuto necessità di cambiare totalmente le procedure di affidamento. È stata introdotta una commissione ministeriale che doveva essere nominata e abbiamo perso anni che avremmo potuto non perdere se avessimo potuto continuare con le precedenti regole di affidamento dei lavori, ovvero quelle previste dalla legge Merloni. Tutto si può dire su questa legge, ma non che sia una legge che non garantisce, anche perché è stata realizzata proprio per garantire un sistema che prima non lo era.

Sottolineo, per inciso, che ogni volta che si cambiano leggi di affidamento, di tariffe, di concessioni e via dicendo, si perdono anni senza saperlo, perché il nostro sistema è molto complesso da ridirezionare.

Per quanto riguarda le barriere spartitraffico, i numeri sono semplici: già nel 1999 era stato riqualificato circa il 50 per cento della rete. Da allora abbiamo riqualificato tutto, tranne gli ultimi 300 chilometri che mancano e sui quali interverremo quest'anno. Alla fine di quest'anno, dunque, tutte le barriere spartitraffico

saranno riqualificate. Alcune di queste sono state riqualificate nel passato sulla base delle indicazioni dell'albo del CNR del 1988 e come voi sapete — l'abbiamo già detto in passato — riteniamo uno spreco di risorse andare a sostituire di nuovo delle barriere che facevano parte di un catalogo del CNR e del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 1988, che abbiamo installato tra il 1988 e il 1992-1993 e che sono i « *New Jersey* » identici a quelli che installeremmo oggi.

Per quanto riguarda gli accordi di programma, in parte ho già risposto. I nostri accordi di programma prevedono che noi costruiamo, ad esempio, la quarta corsia Bologna-Milano e questo viene stabilito sulla base di un progetto preliminare che noi sviluppiamo. Dopodiché, tale progetto deve diventare definitivo, ed essere approvato dalla VIA e dalla Conferenza dei servizi. Quello che succede regolarmente, dunque, è che a fronte di un tempo teorico di 2 mesi più 3 mesi (quindi 5 mesi complessivi per queste due fasi), possono essere necessari da un anno e mezzo a due anni, a volte anche quattro anni. Questa è l'esperienza di tutti, quella di Autostrade così come di altre società.

In questi 2-3 anni il costo si moltiplica o comunque lievita per le richieste di opere compensative e per le richieste di modifica progettuale, e il costo è totalmente a nostro carico; questo significa che noi ci assumiamo il rischio dei sovracosti, ma è anche evidente che c'è un allungamento dei tempi. Il contratto di concessione, tuttavia, non prevede che quei tempi siano vincolanti, altrimenti avrebbero già levato le concessioni a tutti noi. Del resto, sarebbe anche folle che noi ci vincolassimo a tenere dei tempi che non abbiamo le leve per poter gestire; se, infatti, ci impegnassimo a eseguire la Conferenza dei servizi e la VIA in cinque mesi ci impegneremmo per qualcosa di cui non possiamo disporre. I piani finanziari, dunque, in realtà sono previsionali e non vincolanti.

Noi abbiamo l'obbligo — una volta che l'abbiamo inserita nel contratto — di eseguire l'opera, costi quel che costi, ma non nei tempi che sono previsti. I tempi pre-

visti hanno solo un carattere programmatico, ma non vincolante. Non potrebbe essere altrimenti.

Per quanto riguarda il legame tariffe-investimenti, le nostre tariffe sono legate in parte agli investimenti e nel 2009 ci sarà un aumento di una frazione di punto; l'anno scorso è stato di circa lo 0,8, se non ricordo male; una parte di questo aumento è legata al recupero dell'inflazione, ovvero una percentuale dell'inflazione reale. Abbiamo, dunque, il 70 per cento di recupero dell'inflazione reale — questo per coprire i maggiori costi di gestione, l'inflazione sul personale eccetera — e una quota legata agli investimenti, che l'anno prossimo sarà lo 0,4.

Complessivamente l'anno prossimo le tariffe potrebbero salire di qualche decina di milioni di euro, o almeno dovrebbero salire, sulla base del contratto. Noi abbiamo investito l'anno scorso 1,2 miliardi circa; quest'anno qualcosa di più; l'anno prossimo circa 1,4 miliardi di euro: abbiamo quindi un rapporto di 1 a 20 tra aumento di tariffa e investimento complessivo.

Vorremmo poter investire di più e vorremmo essere messi nelle condizioni che erano previste precedentemente alla modifica operata nel 2006, ovvero di possibilità di affidamento alle società controllate, per poter accelerare ulteriormente. Noi abbiamo circa 1,5 miliardi di investimenti che potremmo attivare già l'anno prossimo, qualora potessimo affidarli direttamente alle nostre società, senza dover compiere le lunghissime procedure di gara.

Sulla semplificazione dei ricorsi sono assolutamente d'accordo. Condivido l'idea di un sistema differenziato per la gravità dell'infrazione. Sono meno d'accordo su

un sistema differenziato per tipo di infrastruttura, perché darebbe l'impressione che ci sono infrastrutture sicure e altre meno sicure. Sono più dell'idea di differenziare le sanzioni in funzione della gravità, ma questa è un'opinione personale.

Vengo al tema delle piazzole di sosta. Vi ricordo che ristrutturare le piazzole di sosta richiede l'approvazione di VIA e Conferenza dei servizi. Se non si ottiene la VIA, bisogna fare la procedura di esclusione della VIA, che costa anni. La Conferenza dei servizi costa anni e le procedure di esproprio costano mesi.

Purtroppo, dunque, non è praticabile pensare di costruire nuove piazzole di sosta per rendere più sicura la sosta lungo l'autostrada. Questo è il motivo per cui noi abbiamo deciso di concentrarci e allargare le aree di servizio e le aree di sosta esistenti per dare un miglior servizio soprattutto ai camionisti. L'obiettivo è passare da duemila a circa otto mila stalli. Questo è l'intervento che noi pensiamo di poter realizzare.

Vi ringrazio per le domande che avete posto. Mi scuso se ho messo un po' di trasporto nelle risposte, ma sono temi che ci stanno particolarmente a cuore.

PRESIDENTE. Ringraziamo l'ingegner Castellucci.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 22 dicembre 2008.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO