

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,10.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

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 del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649 e C. 772, in materia di sicurezza nella circolazione stradale, l'audizione di rappresentanti del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL).

Do la parola ai nostri auditi.

RAFFAELE MORESE, *Presidente della V Commissione del CNEL*. Grazie, presidente. Noi siamo qui in primo luogo perché presso il CNEL è istituita la Consulta nazionale per la sicurezza stradale, una delle strutture istituite dal Piano nazionale della sicurezza stradale.

Abbiamo consegnato alla presidenza un documento in cui sono contenute le proposte che potrebbero essere utili per arrivare a una buona legislazione, ma siamo

qui per focalizzare la vostra attenzione su alcuni punti specifici, innanzitutto sui finanziamenti, che in genere si collocano all'ultimo punto. In taluni anni, infatti, il Piano nazionale della sicurezza stradale non è stato affatto finanziato e anche la recente legge finanziaria ha ridotto quanto previsto da quella del 2007.

Con risorse modeste si possono realizzare solo interventi modesti, per cui il piano perde di significato. La prima esigenza consiste dunque nel garantire la certezza delle risorse, cosicché le amministrazioni regionali e locali possano fare effettivamente attività di sicurezza stradale.

Sarebbe inoltre opportuna una legislazione in grado di chiarire che tutto ciò che deriva da attività di contrasto all'illegalità stradale e quindi dal potenziamento della sicurezza deve essere destinato a potenziare l'attività di sicurezza stradale, senza investire gli introiti derivanti dalle multe anche per rifare la pavimentazione di una strada. Tutto può rientrare sotto il titolo « sicurezza stradale », ma questo non appare congruo.

In terzo luogo, sempre nell'ambito della positiva collaborazione fra CNEL e Ministero delle infrastrutture e in relazione alle modeste risorse a nostra disposizione, abbiamo sperimentato che ha funzionato solo la Consulta. Questa ha « tirato dentro » anche il Comitato, che invece la legge prevedeva distinto. Il Comitato era formato dalle istituzioni pubbliche, mentre la Consulta dalle parti sociali. Questa ha funzionato per avere insieme gli uni e gli altri. Ci siamo adoperati in ogni modo, ma nell'affrontare la nuova legislazione sarebbe opportuno risolvere questo problema. Se infatti dobbiamo mantenere il

Comitato e la Consulta, questi devono essere messi nelle condizioni di funzionare.

È quindi necessario un osservatorio scientifico, che supporti la competenza delle singole istituzioni nel perseguire insieme il rispetto degli obiettivi europei di sicurezza stradale. Poiché in questo siamo un po' indietro rispetto alla media europea, sebbene si stiano facendo dei passi in avanti, è opportuno che vengano date delle indicazioni corrette.

Sui *mass media* l'incidente autostradale fa crescere l'*audience*, mentre invece la sicurezza stradale è un problema nelle città e soprattutto nelle ore di punta in cui ci si reca e si torna da lavoro. Il problema riguarda dunque l'organizzazione della città e l'educazione. I nostri centri urbani sono fatti in una certa maniera, però, se bisogna definire delle priorità, quella riguardante la sicurezza stradale nelle città deve essere « presa di petto » e affrontata a tutto tondo per realizzare un risultato. Se invece la città conserva le caratteristiche attuali, accade, per esempio, che Roma sia la capitale europea con meno corsie preferenziali e che pertanto l'unica salvezza per chi deve recarsi al lavoro continui ad essere il motorino, che è pericolosissimo. Il problema della sicurezza stradale diventa quindi un problema più generale di organizzazione della vita all'interno di una comunità.

Riteniamo inoltre che l'educazione degli studenti alla mobilità debba essere prioritaria, affinché possano potenziare questa attenzione alla vita e al benessere dell'ambiente in cui vivono.

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

SILVANO MOFFA. Desidero innanzitutto ringraziarvi per l'incontro di oggi. Ho avuto modo di leggere le vostre osservazioni e proposte che risalgono al 2007. Queste erano già frutto di un'analisi importante soprattutto per quanto riguardava gli aspetti della sicurezza connessi al comportamento, in particolare sotto l'influenza di alcool e droghe.

Nella parte finale della vostra esposizione c'era un riferimento a un intervento normativo volto, da un lato, ad inasprire le sanzioni e, dall'altro, ad introdurre il concetto di « tolleranza zero ». In quel periodo, eravate su questa posizione e in Commissione ci fu un dibattito molto forte, che successivamente subì una battuta d'arresto per l'interruzione della legislatura. In questi giorni, stiamo riprendendo la questione nel Comitato ristretto, per cui vorrei da voi un conforto, ma anche sapere se vi siano stati eventuali approfondimenti su questo tema, giacché sul problema della « tolleranza zero » stiamo discutendo in maniera molto vivace e forte.

Sono convinto dell'esigenza di introdurre questo argomento in maniera molto drastica, per incidere su quel cambiamento di stile e di comportamento che mi sembra essere al centro della riflessione del CNEL. Altrimenti rischieremmo di introdurre solamente dei palliativi, prevenendo un inasprimento delle sanzioni ma mantenendo un riferimento a rapporti tabellari e a misurazioni di tassi alcolemici inefficaci.

Vorrei sapere se su questo argomento si sia sviluppata un'ulteriore riflessione, se possiate fornire un contributo anche per quanto concerne l'applicazione di questo principio che vogliamo introdurre, cercando di essere consequenziali anche sul piano delle sanzioni.

PRESIDENTE. Do la parola a Silvano Miniati, coordinatore della Consulta nazionale per la sicurezza stradale, per la replica.

SILVANO MINIATI, Coordinatore della Consulta nazionale per la sicurezza stradale. Noi abbiamo un appuntamento di cui stiamo discutendo date e modalità in queste ore e nel quale cerchiamo di mettere a confronto la incidentalità di alcune grandi capitali europee, cercando di evitare graduatorie e classifiche, ma volendo indagare sulle cause profonde. Quando infatti il presidente Morese parla di educazione o affermiamo polemicamente che

i soldi delle multe non debbono essere utilizzati per tappare le buche, vogliamo lanciare un messaggio più generale e dire alla gente che si muore anche perché si prende una buca, ma non perché si prendono le buche. Molte volte la buca è in testa. Si muore infatti anche nelle strade belle, ripristinate, laddove una serie di dati ancora da approfondire dimostra come in alcune strade in cui sono state realizzate grandi opere per sistemare il manto stradale l'incidentalità sia aumentata in seguito all'aumento della velocità.

Vorremmo organizzare questa riflessione partendo dagli atteggiamenti dei cittadini.

Vorrei esprimere un parere personale riguardo al tema della « tolleranza zero », termine che non amo, perché usato con estrema facilità su troppi argomenti. Ritengo tuttavia che per quanto riguarda gli incidenti stradali si rilevi un problema molto delicato soprattutto nella terminologia. Non si può sostenere che una persona che sotto gli effetti della droga o dell'alcol investe o uccide abbia un atteggiamento « colposo », perché ha scelto volontariamente di assumere sostanze. Capisco che non si possa paragonarla a chi prende la pistola, spara e uccide un'altra persona, ma non si può neppure assumere un atteggiamento comprensivo e permissivo verso simili posizioni.

Da qui emerge la questione posta dal presidente Morese. A Roma, un'associazione di volontariato ha condotto un'indagine, che ha riguardato mille anziani, sul loro rapporto con le strisce pedonali. Da questo sondaggio emerge che la metà di loro non le usa; di questi la metà afferma di avere sempre attraversato in

altro modo senza essere stato investito. L'altra metà ci pone invece un problema molto semplice, ovvero come usare le strisce che o non si vedono o sono raggiungibili con cento metri di marciapiede intasati da motorini o dalle auto. Questo problema riguarda non solo gli anziani, ma anche i disabili, le donne incinte e numerose altre persone.

Il problema della sicurezza stradale in una città parte anche da queste considerazioni. È necessario innanzitutto chiedersi quale sia il soggetto prioritario a cui rivolgere la nostra attenzione, se il pedone in tutte le sue articolazioni, o il motociclista, cui si perdona che faccia rumore o l'elevata velocità.

Si tratta di un argomento molto delicato, che stiamo affrontando in una situazione non semplice, perché, per come si è venuta a configurare la Consulta, in un dibattito di questo genere prendono la parola i sostenitori della grande velocità e dello scorrimento e i rappresentanti delle vittime della strada con il loro dramma. Si tratta però di una questione che vorremmo assolutamente affrontare.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 13 febbraio 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

