

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

11.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 GENNAIO 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3
INDAGINE CONOSCITIVA SUI PROGETTI DI LEGGE C. 44, C. 419, C. 471, C. 649, C. 772, C. 1190 E C. 1717 IN MATERIA DI SICUREZZA NELLA CIRCOLAZIONE STRADALE	
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli:	
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 9, 16, 18
Biasotti Sandro (PdL)	11
Lovelli Mario (PD)	12, 16
Matteoli Altero, <i>Ministro delle infrastrut- ture e dei trasporti</i>	3, 11, 16
Meta Michele Pompeo (PD)	9, 11
Moffa Silvano (PdL)	13
Montagnoli Alessandro (LNP)	14
Nizzi Settimo (PdL)	15

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,05.

(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 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli.

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 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli. Ricordo che ai progetti di legge menzionati sono stati successivamente abbinati i progetti di legge C. 419, C. 1190 e C. 1717.

Do la parola al Ministro Matteoli.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Saluto i colleghi commissari. Essendosi già svolte altre audizioni nell'ambito di questa indagine conoscitiva, è molto probabile che alcune delle cose che dirò siano già state dette dai miei colleghi.

Ho ritenuto utile costruire l'intervento cercando di canalizzare tutte le conside-

razioni, le varie analisi e le possibili ipotesi risolutive in cinque distinti macroambiti. Il primo è relativo alla situazione generale e ai confronti con gli altri Paesi; il secondo attiene ai fattori che hanno innescato il deterioramento della sicurezza; il terzo riguarda i fattori di miglioramento della sicurezza stradale; il quarto le criticità ed i fattori di debolezza ed infine il quinto fattore concerne le esigenze e le prospettive.

Prima ancora di entrare nel merito di un confronto con altri Paesi, ritengo utile soffermarmi su alcuni dati sintetici che, a mio avviso, sono indicatori essenziali per capire la rilevanza e la drammaticità del fenomeno cui ci troviamo di fronte: in Italia, nel 2007, gli incidenti stradali hanno determinato 5.131 morti e 325.850 feriti, con un costo sociale per lo Stato, anche se certamente non è elegante parlare in termini di costi quando si parla di morti e feriti, per le imprese e per le famiglie di 31.137 milioni di euro pari al 2,4 per cento del PIL (quota sensibilmente più elevata della media europea); i morti per incidenti stradali risultano circa 10 volte più numerosi dei morti per atti delittuosi; infine, i morti per incidenti avvenuti in tutte le altre modalità di spostamento (nave, treno, aereo) sono meno dell'1 per cento dei morti per incidenti stradali.

Entrando nel merito del confronto internazionale è utile precisare che il confronto tra il livello di mortalità italiano e quello degli altri Paesi della UE-15 (l'Unione europea prima degli ultimi due allargamenti) colloca l'Italia all'11° posto nella graduatoria della sicurezza stradale (un livello di sicurezza inferiore a quello italiano si registra solo in Lussemburgo, Portogallo, Belgio e Grecia).

Ma la cosa più grave è che il nostro Paese ha, fra l'altro, oggi, il più alto numero di morti per incidenti stradali in assoluto tra i Paesi dell'UE-15 (182 morti per anno in più rispetto alla Germania, 511 rispetto alla Francia, 2.075 rispetto al Regno Unito).

Ma questo grave dato non tiene conto che dal 1997 fino al 2002 in Italia il numero di morti per anno era aumentato di 304 unità e quello dei feriti di 114.279 unità, con un incremento del costo sociale annuo di 8.835 milioni di euro.

Nel 2003 questa dinamica cambia di segno, l'Italia torna ad allinearsi sull'evoluzione media dell'Unione europea. In cinque anni i morti passano da 6.980 a 5.131 (1.849 morti in meno sul dato annuale) mentre i feriti passano da 378.492 a 325.850 (52.642 feriti per anno in meno) con un «risparmio» di costo sociale stimabile in 6.453 milioni di euro all'anno.

Il dato saliente dunque è che il nostro Paese è passato da una fase di deterioramento ad una fase di miglioramento della sicurezza stradale che si è progressivamente rafforzata nel corso degli anni e che, stando ai dati parziali relativi all'ambito autostradale e prevalentemente extraurbano rilevati dalla polizia stradale e dell'Arma dei carabinieri, è proseguita anche nel 2008.

Grazie alla nuova dinamica evolutiva e, soprattutto, ai rilevanti progressi realizzati proprio a partire dal 2003, l'obiettivo indicato dal Terzo programma di azione sulla sicurezza stradale della Commissione europea e dal Piano nazionale della sicurezza stradale — dimezzare le vittime degli incidenti stradali entro il 2010 — che ancora due o tre anni addietro appariva irraggiungibile, risulta oggi molto meno distante. In definitiva, quindi, nel giro di cinque anni l'Italia è riuscita a recuperare tutto il ritardo accumulato nel periodo precedente ed ha cominciato a recuperare posizioni nella graduatoria di sicurezza stradale dei Paesi europei.

Passando ad illustrare il secondo punto voglio solo ricordare, a titolo di esempio, che i principali fattori che hanno innescato il deterioramento della sicurezza

stradale degli anni compresi tra il 1997 e il 2002 sono stati: la limitatezza dei controlli sui comportamenti di guida a rischio (a titolo esemplificativo si indica che solo quattro o cinque anni addietro i controlli sull'alcolemia ammontavano a circa 200 mila controlli all'anno mentre oggi si sfiorano 1 milione 400 mila controlli); la mancanza di una strategia unitaria per il miglioramento dei diversi aspetti della sicurezza stradale e il basso livello di coordinamento tra i soggetti che presiedono al governo dei fattori connessi con la sicurezza stradale stessa.

I principali fattori che, nel 2003, hanno riavviato il processo di miglioramento della sicurezza stradale in Italia sono quattro: un'azione normativa più attenta e rigorosa; l'aumento dei controlli sui comportamenti di guida a rischio; l'avvio di una azione sistematica attraverso l'adozione del Piano nazionale della sicurezza stradale e la partecipazione alla sua attuazione di regioni, province e comuni; la creazione presso regioni, province e comuni di una prima rete di strutture tecniche dedicate al monitoraggio e alla gestione della sicurezza stradale, nonché la recente creazione della Direzione generale per la sicurezza stradale presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; infine una maggiore informazione e sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale.

Senza dubbio la nuova azione normativa è iniziata con l'introduzione della patente a punti, del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori, con l'ampliamento dei poteri di accertamento degli organi di polizia e con la riorganizzazione e l'inasprimento delle sanzioni per i comportamenti di guida più pericolosi.

Gli effetti sono stati immediati: nel 2003, nei primi sei mesi di applicazione della patente a punti, abbiamo avuto una riduzione di oltre 600 morti. Per quanto riguarda i feriti, sempre nel primo semestre di applicazione della patente a punti, siamo passati da una crescita di oltre 8 mila feriti negli anni 2001 e 2002 ad una riduzione di 27 mila feriti nel 2003. Nel 2005 e 2006 abbiamo registrato riduzioni

delle vittime più contenute. Morti e feriti sono però tornati a diminuire rapidamente a seguito di ulteriori interventi per la razionalizzazione e l'inasprimento mirato delle sanzioni su comportamenti ad elevato rischio, l'ultimo dei quali riguarda la confisca dei veicoli in caso di guida in stato di ebbrezza alcolica con tasso superiore ad 1,5 grammi per litro di sangue. Come vediamo, più inaspriamo le pene e meno incidenti registriamo.

Un secondo fattore di miglioramento della sicurezza è stato l'aumento dei controlli. Solo relativamente alla guida in stato di ebbrezza i controlli tra il 2005 e il 2008 sono aumentati di circa 7 volte, passando da 200 mila a 1 milione 400 mila all'anno.

Sempre in tema di controlli, a titolo di esempio, appare opportuno rammentare una attività di carattere innovativo e di alta specializzazione che coinvolge direttamente il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che si esplica attraverso l'utilizzo di 27 centri mobili di revisione attrezzati per l'effettuazione su strada di operazioni di verifica tecnica sui veicoli pesanti.

Detta attività, implementata negli ultimi anni ed in costante crescita, viene attuata in servizio congiunto con polizia stradale e carabinieri.

Nel 2003 è stata avviata l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale che sino ad oggi ha attivato 50 programmi attuativi (regionali e nazionali), ha promosso l'elaborazione di 2.600 proposte di interventi per migliorare la sicurezza stradale da parte di 1.500 amministrazioni locali, ha finanziato — tramite selettive procedure concorsuali coordinate dal Ministero e gestite dalle regioni —, circa 1.100 progetti per una spesa complessiva di 837 milioni di euro (di cui 335 milioni a carico della finanza nazionale e 502 milioni a carico della finanza locale).

L'attuazione del Piano è stata appesantita e rallentata sia dalla mancata sistematicità delle dotazioni finanziarie, sia dalla complessità delle procedure attuative.

Questi limiti, ed in particolare quelli relativi all'incertezza dei finanziamenti e della loro continuità, dovranno essere superati nei tempi più brevi sia per aumentare la resa e l'efficacia delle risorse attualmente disponibili, sia per aumentare le risorse dedicate alla sicurezza stradale e portarle al livello raggiunto dalla maggior parte dei Paesi europei. A questo proposito ricordiamo che i Paesi europei che hanno raggiunto le migliori prestazioni di sicurezza stradale esprimono un investimento *pro capite* in sicurezza stradale che risulta da 2 a 10 volte più alto di quello del nostro Paese.

Per quanto attiene la questione, più volte dibattuta, relativa al controllo sull'utilizzo dei proventi contravvenzionali di cui all'articolo 208 del Codice della strada, nella documentazione che intendo consegnare alla Commissione sono riportati nel dettaglio i dati del monitoraggio eseguito dal Ministero sulla base delle documentazioni presentate dalle amministrazioni locali.

In questa sede ci si limita a notare che il gettito complessivo delle sanzioni per trasgressioni al codice della strada irrogate dalla polizia locale è valutabile in oltre 1.700 milioni di euro; a questa cifra deve essere aggiunto il gettito delle sanzioni irrogate dalla Polizia di Stato e dall'Arma dei carabinieri. Il codice della strada prevede che il 50 per cento del gettito sia destinato alla sicurezza stradale, ma l'effettiva destinazione delle somme non sempre corrisponde al dettato normativo. Sarebbe quindi auspicabile: rendere più cogente l'obbligo ad investire il 50 per cento dei proventi contravvenzionali in sicurezza stradale; indirizzare gli investimenti in relazione alle priorità e modalità di intervento indicate dal Piano nazionale della sicurezza stradale; utilizzare questa quota di proventi per costruire un meccanismo di approvvigionamento finanziario del Piano più efficace di quello in essere.

Negli ultimi cinque anni l'azione informativa e di sensibilizzazione si è fatta sempre più chiara e diretta, ha cominciato ad utilizzare canali e situazioni che, in precedenza, erano stati meno disponibili a

offrire spazio ad un'informazione sulla sicurezza stradale. È stata sviluppata non solo dai soggetti istituzionali ma anche da un numero crescente di imprese, di associazioni volontarie, di rappresentanze sociali, si è giovata di un contributo di idee e di iniziative locali sempre più maturo.

Passando al quarto punto, concernente le criticità ed i fattori di debolezza, mi preme sottolineare che il sistema stradale del nostro Paese non è adeguato ai volumi di traffico.

Negli ultimi trent'anni il numero di veicoli (autovetture, motocicli, ciclomotori, veicoli per il trasporto merci, veicoli per il trasporto passeggeri, altri veicoli) è passato da 20 milioni a 50 milioni, con un incremento del 130 per cento circa. L'Italia, dal 1980 è il Paese della UE-15 con la più alta quota di veicoli *pro capite* e nel 2006 raggiunge il livello di circa 850 veicoli ogni 1.000 abitanti.

Nello stesso periodo l'aumento del sistema infrastrutturale è stato di pochi punti percentuali. Quindi è cresciuto il numero dei veicoli in circolazione, ma non sono state realizzate infrastrutture.

Un secondo fattore di debolezza è costituito da una regolamentazione del traffico ampiamente migliorabile. La regolamentazione del traffico, in area urbana e in area extraurbana, sembra rispondere a esigenze puntuali, a volte dettate da istanze particolari o da eventi che colpiscono l'opinione pubblica, mentre sono decisamente più rari i sistemi infrastrutturali governati da una regolamentazione organica.

Una delle espressioni più evidenti di questa regolamentazione occasionale è data dalla scarsa coerenza dei limiti di velocità e dall'uso strumentale che in alcuni casi se ne fa al solo fine di aumentare i proventi contravvenzionali.

Il sistema urbano costituisce una delle componenti più critiche della sicurezza stradale del nostro Paese. Nel 2007 gli incidenti stradali in area urbana hanno determinato: 2.269 morti, il 44 per cento del totale; 238.712 feriti, il 73 per cento del totale; 20.733 milioni di euro di costo sociale, il 67 per cento del totale. Tra i

Paesi della UE-15, l'Italia risulta essere quello con più morti in area urbana.

Sulla rete principale (autostrade, strade statali ed ex strade statali conferite alle regioni per un totale di 1.271 tratte stradali e un'area estesa di 53.774 chilometri) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha individuato le 50 tratte più pericolose per un'estesa complessiva di 2.900 chilometri (il 5 per cento della rete) dove si localizzano il 24 per cento degli incidenti, il 20 per cento dei morti e il 25 per cento dei feriti.

Si tratta di strade ad altissimo rischio. Il Ministero ha avviato le analisi per delineare la fattibilità di un programma specifico per la messa in sicurezza delle prime dodici strade più pericolose (in base al costo sociale), tra le quali, a titolo puramente esemplificativo, rientrano il GRA (Grande raccordo anulare di Roma), la SS7-*quater* (via Domiziana), la SS207 (Nettunense), la SS148 (Pontina), la SS309 (Romea).

Inoltre, appare necessario avviare un monitoraggio sistematico sullo stato di tutta la rete, sui flussi di traffico e sullo stato della sicurezza stradale, i cui risultati siano collegati ai programmi di intervento. Ciò consentirà di avviare una manutenzione programmata in grado di migliorare sistematicamente e costantemente il livello di sicurezza della rete stradale e autostradale di interesse nazionale, attribuendo priorità di intervento alle tratte stradali dove gli incidenti determinano, in modo ripetitivo, il maggior numero di vittime.

Un tema tutto particolare ed al tempo stesso con elevato grado di drammaticità è quello relativo ai ciclomotori ed ai motocicli. Gli incidenti a carico degli utenti delle due ruote a motore nel 2007 hanno determinato: 1.540 morti (il 30 per cento del totale); 90.551 feriti (il 27,8 per cento del totale); un costo sociale di 8.812 milioni di euro (il 28,3 per cento del totale).

Circa il 60 per cento dei morti e l'80 per cento dei feriti a carico delle due ruote a motore è determinato da incidenti in area urbana.

Gli incidenti a carico della mobilità non motorizzata (pedoni e ciclisti) nel 2007

hanno determinato: 979 morti di cui 627 pedoni (il 19,1 per cento del totale); 35.060 feriti (il 10,8 per cento del totale); un costo sociale di 3.946 milioni di euro (il 12,7 per cento del totale).

I dati indicano che l'Italia è il Paese con il più elevato numero di pedoni morti per incidenti stradali. Gli altri Paesi europei contano da poche decine a un centinaio di vittime tra i pedoni. Anche per quanto riguarda i ciclisti, l'Italia conta il più elevato numero di vittime tra i Paesi della UE-15.

Il quadro del sistema urbano da un lato e quello degli utenti deboli (pedoni, ciclisti, utenti delle due ruote a motore) dall'altro, individuano il campo di intervento prioritario su cui operare per migliorare la sicurezza stradale nei prossimi anni. Oggi, i due terzi delle vittime sono determinati da incidenti in area urbana e poco meno della metà riguardano gli utenti deboli.

Infine passo a considerare le esigenze e le prospettive.

Ho voluto soffermarmi a lungo sui dati, sui confronti con altri Paesi, sulla ricerca delle motivazioni che rendono sempre preoccupante il fenomeno della incidentalità proprio perché ritengo che solo misurando i dati, misurando i risultati positivi raggiunti, verificando le distanze dagli obiettivi, si è in grado di dare consistenza ed attuazione ad una politica organica, non solo nazionale ma comunitaria, mirata davvero alla sicurezza stradale.

Senza dubbio il Paese ha recuperato la capacità di migliorare la sicurezza stradale e sta riducendo il numero delle vittime molto rapidamente ma sta migliorando la sicurezza solo su alcune componenti della mobilità: la grande viabilità (con l'eccezione delle strade a massimo rischio) e la rete autostradale. Restano ai margini di questo miglioramento le aree urbane, in particolare le grandi città, e gli utenti deboli. Per creare quindi una ulteriore forte discontinuità nel sistema, una maggiore incisività nell'approccio, occorrono alcune iniziative che mi accingo ad illustrare.

Bisogna portare a compimento la riforma codice della strada. Per ricondurre tale strumento normativo a coerenza ed unitarietà normativa, si ritiene opportuno chiedere al Parlamento una delega di ampio respiro per la sua revisione generale: lo scopo ultimo è quello di conseguire, attraverso un intervento di armonizzazione della disciplina delle norme di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale, l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale e degli istituti sanzionatori.

Ulteriore dichiarato intento è quello di delegificazione di tutte quelle disposizioni del codice della strada che, in quanto suscettibili di frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche ovvero a disposizioni comunitarie, richiedono uno strumento di produzione normativa che consenta tempi più rapidi e procedure più snelle.

Nell'attesa di tale auspicata legge delega — ed in maniera prodromica ad un migliore esercizio della stessa — si è inteso intraprendere un confronto con tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nella materia della circolazione stradale, al fine di acquisire i preziosi contributi che ciascuno di essi, dal proprio particolare ma privilegiato punto di osservazione del fenomeno, potrà fornire.

Nell'ottica della su esposta armonizzazione e delegificazione delle disposizioni del codice della strada, merita una riflessione l'opportunità politica di proseguire nei lavori parlamentari di una nutrita serie di disegni di legge che — nei più diversi settori — si propongono di introdurre una serie di integrazioni e modifiche alle disposizioni del codice e taluni — nell'ambito dell'articolato — prevedono anche una delega che tuttavia si pone non in linea con i criteri su indicati ed auspicati.

In secondo luogo è necessario aggiornare il Piano nazionale della sicurezza stradale e rivederne i meccanismi attuativi in modo da passare da una fase di sostegno sistematico alle regioni e alle amministrazioni locali che esprimono i progetti di sicurezza stradale più soddisfacenti ad una fase di incentivazione di un numero

più limitato di progetti di rilevanza strategica e finalizzati a risolvere i nodi critici della sicurezza stradale italiana.

In terzo luogo occorre rafforzare le sedi di coordinamento e confronto sulle misure di sicurezza adottate e sui risultati conseguiti proprio per consentire di accelerare il processo di messa a punto e di convergenza sulle soluzioni più efficaci.

Infine, per poter sviluppare un'azione più selettiva e mirata sulle problematiche di maggior rilievo che si manifestano nei diversi territori, occorre realizzare un sistema di monitoraggio degli interventi e dei risultati conseguiti.

Non meno importante è la necessità di migliorare il livello di educazione alla sicurezza stradale in tutte le scuole di ogni ordine e grado, fino a prevedere idonei corsi formativi al fine di poter radicare una reale cultura della sicurezza quale elemento fondante per pervenire ad un miglioramento della sicurezza stabile e duraturo.

Tenuto conto che le suddette linee di azione potranno manifestare appieno i loro effetti solo nel medio-lungo termine, quale azione prioritaria nel breve termine, al fine di stabilizzare i buoni risultati già conseguiti e di consentire un ulteriore avvicinamento all'obiettivo europeo del dimezzamento delle vittime entro il 2010, appare opportuno ribadire l'esigenza di continuare sulla strada dell'incremento nella quantità, nella capillarità e nella specificità dei controlli su strada in particolare sulla guida in stato di ebbrezza alcolica, sotto l'effetto di sostanze stupefacenti ovvero in stato di alterazione derivante dall'uso contemporaneo delle suddette sostanze; per questi ultimi due casi anche attraverso una attenta valutazione della possibilità di intervenire sulle procedure al fine di renderle più snelle ed elastiche.

Ho seguito gli interventi che hanno svolto i ministri Maroni e Sacconi in merito e concordo pienamente con quanto da loro affermato. Più si inaspriscono le pene e si aumentano i controlli, maggiore è la possibilità di veder crescere la sicurezza stradale.

Altri interventi devono essere fatti, anche in sintonia con l'Unione europea; mi riferisco per esempio alla questione della « scatola nera », di cui abbiamo già parlato in una precedente occasione, che non può essere frutto dell'iniziativa di un singolo Paese, ma deve essere concordata in sede europea.

Sulla questione si è aperto un dibattito in sede europea, vedremo a quali iniziative porterà.

In merito alla richiesta dell'onorevole Mario Lovelli di effettuare una ricognizione immediata dello stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche, faccio presente che questa ricognizione è stata attivata da me, all'interno del Dicastero, sin dal mese di ottobre del 2008 ed ha portato alla identificazione di 172 schede (il 96 per cento di tutti gli interventi della legge obiettivo). Tale analisi dettagliata ha già fornito i seguenti macro dati, tutti verificabili in quanto avallati dai vari responsabili delle unità di progetto (RUP): interventi ultimati 3.988 milioni di euro; interventi « cantierati » 20.354 milioni di euro; interventi in gara o già affidati 18.692 milioni di euro; interventi in fase di progettazione 76.774 milioni di euro; per un valore globale di 119.810 milioni di euro.

In realtà dal 2002 al 2008, attraverso la legge obiettivo, sono stati ultimati, cantierati e affidati interventi per oltre 43 miliardi di euro. Tale volano avrebbe raggiunto i 62 miliardi di euro se durante il Governo Prodi non fossero stati bloccati gli interventi sul Ponte sullo stretto, sulla Milano-Genova, sulla Milano-Verona, sulla Cecina-Civitavecchia e via dicendo.

Tuttavia vorrei ricordare che dal 1985 ai 2001 le opere « cantierate » nel nostro Paese non avevano superato i 7,5 miliardi di euro e che in soli sei anni siamo riusciti, anche con un blocco di due anni, a « cantierare » 43 miliardi di euro.

La cosa più importante è che la legge obiettivo ha svolto un ruolo di catalizzatore degli investimenti in quanto dei 43 miliardi di euro solo 15,7 miliardi sono quelli stanziati dalla legge obiettivo.

Mi riprometto di tornare in Commissione per esporre in modo dettagliato l'intero lavoro che, attivato su nostra iniziativa sin dal mese di ottobre del 2008, consente oggi di misurare direttamente la validità di quanto fatto attraverso la legge obiettivo.

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

MICHELE POMPEO META. Abbiamo ascoltato gli interventi degli esponenti del Governo, che a vario titolo e per varie competenze si occupano di sicurezza stradale. Il Ministro Matteoli ha dichiarato di aver letto le relazioni dei suoi due colleghi e di condividere le posizioni espresse dal Ministro Maroni e dal Ministro Sacconi.

Vorrei sottolineare solo la dichiarazione del Ministro Maroni secondo cui, per quanto concerne le risorse, gli organici e i controlli, non si rileverebbero particolari problemi. Poiché anche nella scorsa legislatura ci siamo occupati di questa materia, sappiamo invece dell'esistenza di disagi e problemi riguardanti sia gli organici delle polizie che dovrebbero occuparsi di questa materia, sia la cronica ristrettezza delle risorse, dato non recente. Le risorse per la sicurezza stradale sono scarse.

Per affrontare questa emergenza con spirito *bipartisan*, le chiederei dunque, signor Ministro, di compiere ogni sforzo per adeguare le risorse che sono state tagliate, senza investirne altre. Su questa materia, infatti, « le nozze non si fanno con i fichi secchi ».

Dobbiamo sottoscrivere un patto per fronteggiare questa emergenza, che ci sta allontanando dall'Europa soprattutto in alcune macroaree del Paese. Prima di sollevare la questione della consuetudine dei comuni di utilizzare in modo improprio i proventi delle multe, questo patto dovrebbe garantire che gli esempi siano dati anche dell'amministrazione centrale, ovvero che i proventi delle multe comminate dalle forze dell'ordine vengano poi utilizzati per quella finalità. Si deve cominciare a dare l'esempio dall'alto. Per

ottenere quindi qualche successo in sede di Conferenza Stato-regioni, dobbiamo dare qualche segnale in modo unilaterale come amministrazione centrale.

È quindi necessario individuare le azioni da mettere in campo come Parlamento italiano e da sollecitare in sede europea, garantendo che ciascuno faccia la sua parte fino in fondo.

Sul fronte della produzione normativa, spesso numerose norme non sono coordinate. Negli ultimi anni, spesso siamo intervenuti sul codice della strada sull'onda dell'emotività. La durezza delle norme esiste. Possiamo anche inasprirle, ma appare inutile agire solo in questa direzione senza intervenire contestualmente anche su altri versanti.

È una fase in cui è necessario riordinare e riformare il codice della strada guardando all'Europa ma anche ai nodi non sciolti della nostra legislazione, alla fotografia sull'intero scenario del Paese. Lei, signor ministro, ha citato la questione della delega, che siamo anche disponibili a conferire, ma, considerando i mesi scorsi, i ministri del Governo coinvolti non sembrano parlare lo stesso linguaggio e avere lo stesso ritmo di avvicinamento alla materia in tutti i dicasteri. Questo problema comunque si risolve con la volontà politica e con un migliore coordinamento.

Avremmo piacere, essendo i suoi « dirimpettai », se la delega fosse affidata a lei; però deve riflettere bene prima di realizzare tavoli mentre qui si discute un disegno di legge non condizionato da ondate emotive. Lei ha organizzato un tavolo con i protagonisti più particolari coinvolti nella vicenda della sicurezza stradale, i familiari delle vittime, in cui, a mio giudizio, si è creato qualche elemento di rigidità che non aiuta l'esercizio dialettico e il confronto per giungere a una sintesi non rigidamente condizionata da nessuno dei molteplici attori della sicurezza stradale.

Se lei vuole la delega, è necessario negoziarla e discuterla soprattutto in questo luogo. Noi siamo favorevoli a dargliela, così come l'aveva il Dicastero dei trasporti la volta scorsa. A noi farebbe piacere che fosse nelle sue mani come lavoro di coor-

dinamento all'interno del Governo, ma non vogliamo abdicare a questo ruolo di indirizzo e di controllo.

Ora dovremo esaminare il decreto Maroni sulla sicurezza contenente norme importanti, abbiamo in cantiere il nostro progetto di legge per il quale sono previste una serie di audizioni e c'è la questione della delega per la modifica del codice della strada.

Questa può essere una grande occasione per realizzare in questa materia ciò che maggioranza e opposizione non riescono a fare in altri settori, perché eccessivamente condizionate da distinzioni preconcepite o da incomunicabilità politica. Noi — ma credo anche la maggioranza — abbiamo la libertà di fare un'esperienza che risolva questi problemi e dia un segnale politico nell'interesse di tutte le parti politiche.

Mentre in questa fase ci incamminiamo su questo terreno per riformare e produrre norme all'altezza delle sfide europee, è necessario lanciare un segnale in direzione del reperimento di maggiori risorse. Poiché questa crisi durerà nel tempo, dopo il decreto anticrisi avremo occasione di intercettare qualche strumento che consenta di investire risorse sulla sicurezza stradale. Tali risorse serviranno anche per accentuare i controlli, che, pur essendo aumentati nel giro di qualche anno sino a raggiungere 1,2-1,3 milioni, rimangono molto lontani dalle medie europee e dalle esperienze tedesche e francesi, nelle quali si è giunti a circa 7 milioni di controlli. Tali Paesi hanno sconfitto il fenomeno conducendo una battaglia di civiltà, perché sono intervenuti sulle infrastrutture, sulla segnaletica, sugli stili di vita, interagendo anche sui comportamenti scorretti alla guida. Per farlo, però, hanno investito soldi e « suonato l'insieme della tastiera ».

Dobbiamo inasprire le pene, ma queste si inaspriscono se si aumentano i controlli. Si può anche prevedere l'ergastolo, ma senza i controlli si rivela inutile. Lei, signor Ministro, rilevava che abbiamo il parco auto e motocicli più grande d'Europa, che, rapportato alla densità abita-

tiva, è il secondo al mondo, ma una rete infrastrutturale che non regge 50 milioni di autoveicoli.

Per alcune fenomenologie molto originali al Nord, quelle delle grandi aree urbane, i comportamenti scorretti al Sud, i tassi alcolemici in alcune zone del Paese giustificati apparentemente dal clima, l'incidentalità dei pedoni nelle aree urbane, siamo sempre ai primi posti. Questa è la vera emergenza, laddove trattandosi di 5-6 mila morti scontiamo una Nassiriya a settimana. È quindi necessario contrastare questo dato e allinearsi con le tendenze europee per avvicinarsi agli obiettivi del 2010, anche per ragioni economiche, perché tutto ciò costa 1,5 punti di PIL. Le chiediamo quindi di suggerire ai suoi colleghi del Governo dotati di portafoglio che hanno una qualche resistenza ad investire sulla sicurezza stradale che un intervento in questa direzione rappresenta un investimento, considerato il costo a consuntivo di 1-1,5 punti del PIL, al di là di tutte le ragioni etiche, umane, di solidarietà e di civiltà.

Lei, signor Ministro, ci ha portato una buona relazione. Ritengo che i cinque punti siano tutti condivisibili. Per quanto riguarda la delega, la nostra parte politica è favorevole ad accelerare questa decisione, però lavorando con uno spirito collaborativo in base al quale Parlamento e Governo devono parlare lo stesso linguaggio e agire nella stessa direzione.

Poiché ci occupiamo della materia da qualche anno, rilevo come il tavolo istituito presso il suo Ministero non abbia aiutato, avendo trattato solo una parte delle argomentazioni, che ogni giorno le associazioni delle vittime e una parte delle fondazioni sollecitano. La sicurezza stradale è invece un fenomeno molto articolato e molto complesso, privo di colore politico.

Il decreto Maroni, questo progetto di legge in discussione ora in Commissione e la delega possono inaugurare una stagione politica, in cui scrivere questo punto fondamentale nell'agenda politica. Conviene a tutti, perché rappresenta una grande sfida di civiltà.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Concordo pienamente con lei sul fatto che questo non sia un problema di una parte politica, ma riguardi tutti. Da questo punto di vista, quello che stiamo dicendo è pleonastico.

A me pare — se non sono stato chiaro, me ne scuso — di aver riconosciuto con onestà intellettuale che le risorse sono inadeguate, rilevando come l'Italia spenda il 2 per cento del PIL, a differenza degli altri Paesi europei che spendono anche il 10 per cento.

Questo però non è in contrasto con ciò che ha detto il Ministro Maroni, che per quanto riguarda il suo dicastero evidentemente ha risorse a disposizione. Siamo passati da 200 mila a 1 un milione e 400 mila controlli. Intendiamoci: questo non è certo accaduto solo da quando si è insediato il Governo Berlusconi, sarei sciocco se lo sostenessi...

MICHELE POMPEO META Negli ultimi cinque anni...

ALTERO MATTEOLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Si è verificato nell'ultimo anno e mezzo, quindi era iniziato con il precedente Governo. Tuttavia, soltanto negli ultimi due mesi, si è rilevato un aumento di 200 mila controlli. Questo significa quindi che il Ministro Maroni ha avuto a disposizione le risorse.

Nel mio intervento iniziale, ho affermato chiaramente che le risorse derivanti dalla riscossione delle infrazioni dovrebbero essere realmente assegnate alla sicurezza stradale, come attualmente non accade.

Concordo con lei nel sostenere che inasprire le pene può rivelarsi insufficiente. Prevedere infatti il divieto di mettersi alla guida di un'auto quando si sia bevuto un bicchiere di vino — anche piccolo — senza però avere la possibilità di effettuare i controlli, fa sì che la norma risulti inutile. Su questo siamo perfettamente d'accordo.

È comunque innegabile che l'introduzione della patente a punti nel nostro Paese abbia prodotto risultati eccezionali.

In seguito, ci siamo abituati e non è stato più un forte deterrente. Questo significa che il codice della strada non potrà mai essere uno strumento definitivo. Ha bisogno di adeguamenti in tempi brevi, perché ci sono nuove tecnologie. Anche forti provvedimenti di inasprimento perdono rapidamente forza come deterrente.

Il Parlamento — il Governo, se verrà fatta la proposta sulla delega; la ringrazio in proposito, onorevole Meta, per quello che ha detto — deve lavorare molto su un dato: quello relativo ai luoghi in cui avvengono gli incidenti. Naturalmente si deve evitare anche un solo incidente, ma gli incidenti sulle autostrade, sebbene più clamorosi e di maggiore effetto, sono numericamente molto inferiori a quelli che avvengono sulle strade normali. Nel preparare questi dati, infatti, mi ha colpito il numero degli incidenti dei motocicli, che avvengono tutti nell'ambito delle città e dei comuni anche piccoli. Su questo dobbiamo individuare modalità di intervento.

SANDRO BIASOTTI. Mi complimento per la relazione, signor Ministro, per la sua articolazione e soprattutto per le conclusioni.

Le pongo velocemente due domande, la prima riguardante la patente a punti. Nel 2003, anno in cui è stata introdotta la patente a punti, ci sono stati 600 morti, un risultato eclatante. Chiedo a lei, come ho chiesto al suo collega Maroni, se non consideri troppo facile recuperare i punti. Sembra infatti ormai svanita la paura di perdere la patente, visto che nessuno la perde più, salvo casi eccezionali. Nella modifica del codice della strada, la inviterei quindi a rivedere questo aspetto anche in chiave di effettività della pena.

Mi sembra inoltre che sia necessario avvisare del controllo della velocità, oppure, se il controllo viene effettuato con un sistema tecnologico, contestare immediatamente l'eccesso di velocità, situazioni che vanificano l'ottima decisione dell'introduzione della patente a punti.

Lei, signor Ministro, ha rilevato come i due terzi degli incidenti mortali e dei ferimenti si verifichino nelle aree urbane.

Anche in questo caso la tecnologia può sopperire alla carenza di personale: se infatti in certe aree della nostra Italia non si indossa il casco, non si mettono le cinture di sicurezza e si va in tre sul motorino, è sufficiente la tecnologia, senza ricorrere a maggiore personale. La tecnologia deve quindi essere recepita nel codice della strada e applicabile. Se le persone vengono colpite, tutti indosseranno il casco. Personalmente, detesto la cintura, però la metto nel timore di essere multato.

Per quanto riguarda l'uso del telefonino, come accennato nella relazione, la disattenzione è causa di un'altissima percentuale di incidenti stradali. La tecnologia potrebbe quindi aiutare a individuare le persone che guidano parlando al telefonino. Su questo la inviterei a intervenire con severità.

MARIO LOVELLI. Vorrei porre due domande ed esprimere una considerazione sulla risposta fornitami tempestivamente dal Ministro sull'ordine del giorno che ho presentato.

In gran parte sono stato preceduto da chi è intervenuto prima di me, ma vorrei sapere se ritenga la questione dei controlli un problema di risorse disponibili o di organizzazione. Anche nella precedente legislatura abbiamo condotto un'indagine conoscitiva sulla sicurezza stradale e audit ministeriali e sottosegretari. È dunque necessario tirare le somme, perché siamo di fronte o a un'insufficienza di risorse, di personale e strumentale per affrontare il problema oppure a un'insufficiente organizzazione dei controlli e a un utilizzo improprio del personale per altre attività, fattori che impediscono di effettuare i controlli. Su questo bisognerà tirare le conclusioni, che riguardano sia la polizia stradale, sia gli altri corpi di polizia locale.

La seconda domanda riguarda il Piano nazionale della sicurezza stradale e l'aggressione dei punti critici. Lei ha indicato le priorità e, senza entrare nel merito, svolge una considerazione che credo possa trovare tutti concordi. Manca solo un anno al 2010, per cui solo un miracolo potrebbe permetterci di raggiungere l'obiettivo del

50 per cento europeo. Sul superamento delle criticità stradali, però, occorre fare un investimento immediato. È infatti necessario uscire dalla logica secondo cui la questione della sicurezza stradale troverà soluzione quando sarà risolto il Piano generale dei trasporti e della viabilità, perché ciò non accadrà mai. Si deve invece entrare nella logica per cui a livello locale, regionale e nazionale è necessaria la mappa degli interventi da effettuare.

Se, dopo quello anticrisi, dovesse uscire un altro decreto o essere emendato l'attuale (dubito, perché non ci sarebbe il tempo) e fossero investiti ulteriori 8 miliardi di euro, una fetta di stanziamento dovrebbe essere destinata alla sicurezza stradale; altrimenti questo tema non diventerà mai di rilevanza nazionale, ma rimarrà argomento di dibattito accademico, di giuste invettive da parte delle associazioni delle vittime della strada, di quanti se ne occupano in questa Commissione, ma la soluzione verrà posticipata a quando ci saranno le risorse.

Infine, ringraziandola per le informazioni che ha voluto fornirmi, desidero precisare che il mio ordine del giorno — non so se abbia avuto occasione di leggerlo, le chiederei di approfondirlo; è stato accolto dal Governo nella discussione parlamentare sul decreto anticrisi — non chiedeva che quello per cui mi ha risposto. Qui potremmo aprire una discussione infinita. Lei continua a insistere sul buco nero del biennio del Governo Prodi; credo di poterle dimostrare il contrario, ma non mi interessa in questo momento.

Il mio ordine del giorno riguardava sia le ferrovie, sia le infrastrutture in vista dell'appuntamento della prossima seduta del CIPE, nella quale deve essere predisposto il programma puntuale degli interventi in base agli stanziamenti previsti dal decreto anticrisi, dalle leggi finanziarie e « razzolati » dal FAS (Fondo aree sottoutilizzate). Chiedo quindi di compiere una ricognizione prima di quell'appuntamento con il CIPE e di riferirne in Commissione. Riprenderemo invece in seguito le altre

questioni ferroviarie. Spero quindi che potremo ritrovarci prima di allora per fare questo approfondimento.

SILVANO MOFFA. Desidero ringraziare il Ministro Matteoli per la dovizia di particolari, che ci aiuta a inquadrare ulteriormente il tema su cui stiamo lavorando.

Mi permetto soltanto di sottolineare un aspetto, che è stato al centro dell'audizione del Ministro Sacconi e di quella del Ministro Maroni. Ritengo che la scelta di istituire presso il dicastero una direzione generale che si occupi della sicurezza stradale testimoni la sensibilità del Governo e in particolare del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su questo tema, argomento spesso affrontato in passato senza peraltro che ci fosse una iniziativa sul piano dell'organizzazione e una struttura di questo tipo presso il Ministero. Il tema della sicurezza stradale è infatti di assoluta priorità per i dati evidenziati e per la sua complessità.

Non riproporrò domande che sono state al centro del confronto con il Ministro Sacconi, perché il fatto che il Ministro abbia dichiarato di concordare con quell'impostazione mi fa capire che siamo in sintonia anche rispetto al lavoro che stiamo cercando di produrre nel comitato ristretto, per giungere a un testo unificato delle varie proposte di legge, che comprende anche una delega importante al Governo per la riforma del codice della strada.

Mi soffermo brevemente su questo aspetto, perché ritengo che un moderno codice della strada degno di questo nome, che abbia anche una funzione di anticipazione rispetto ad altri modelli europei, debba essere estremamente semplificato ed essere un codice di principi, non di dettaglio e regolamentare. Non deve quindi giungere a definire i modi in cui operare nella costruzione delle strade, aspetto che fa parte di altre competenze, di un sistema regolamentare che, proprio perché necessita di essere celermente adeguato ai cambiamenti e alle innovazioni tecnologiche, non può che inserirsi in un

codice di principi, e deve avere la necessaria flessibilità.

Non abbiamo finora considerato un aspetto, sul quale chiedo al Ministro un autorevole parere. Nella precedente legislatura, un sostanziale intervento ha riguardato l'aspetto della formazione alla guida e del ruolo delle autoscuole. Ho maturato un convincimento, rispetto al quale vorrei eventualmente essere corretto. Il decreto Bersani di liberalizzazione, che ha riguardato soprattutto le autoscuole, è stato devastante, perché oggi il conseguimento della patente è estremamente facilitato, il tasso di professionalità delle autoscuole, che si cercava di aumentare, è sostanzialmente diminuito. Pongo al centro dell'attenzione questo tema, perché, come rilevato in un passaggio della sua relazione, è necessario intervenire sullo stile di vita che riguarda anche la guida corretta, la formazione scolastica e, nei luoghi deputati al rilascio della certificazione, la verifica di una capacità acquisita, per evitare il verificarsi di incidenti come quelli denunciati, soprattutto in area urbana, con particolare riferimento anche ai ciclomotori. L'80 per cento degli incidenti è infatti connesso a una responsabilità del guidatore, non riguarda il sistema infrastrutturale, che pure ha rilevanza in termini percentuali, ma si verifica per il mancato rispetto del codice, per comportamenti irregolari. Considero quindi necessario riprendere il tema della scuola guida.

Ritengo importante un approfondimento su un ultimo argomento. Stiamo lavorando su due leve: un intervento non modificativo dei tassi alcolemici, così come determinati dopo ampio dibattito e dopo una sovrapposizione fra decretazione d'urgenza e legislazione della precedente legislatura, e un intervento volto ad aggredire un fenomeno che provoca 6 mila vittime l'anno nel nostro Paese e che colpisce una fascia particolarmente a rischio di giovani dai 18 ai 21 anni, per abuso di alcol e di droghe.

Mi soffermo su questo aspetto sul quale mi sembra ci sia una concordanza circa l'inasprimento della pena e la tolleranza

zero, cui sono assolutamente favorevole, ritenendo necessario dimostrare coraggio nell'affrontare un'emergenza. Questo significa non imporre per sempre una simile barriera, ma riconoscere che fare solo dibattiti significa non aggredire il problema senza risolvere la questione in modo definitivo.

Nel lavoro che stiamo esaminando, stiamo cercando di individuare un meccanismo virtuoso, che consenta di fare quanto lei ha suggerito, ovvero di drenare risorse soprattutto dai proventi delle multe, che dovrebbero essere *naturaliter* la fonte di finanziamento utilizzata per intervenire sul tema della sicurezza stradale. Abbiamo quindi individuato una norma di controllo sugli enti proprietari di strade ai fini dell'individuazione delle risorse da impiegare in quel settore.

Sono infatti assolutamente convinto che le risorse siano inadeguate, ma che il problema sia di risorse e di organizzazione, due aspetti della stessa medaglia. Il problema di organizzazione deriva da una frammentazione di responsabilità per quanto riguarda le strade, da una frammentazione di poteri che intervengono in questa materia, con l'esigenza quindi di intervenire per razionalizzare l'attuale sistema, e da un problema di risorse, che nella situazione attuale dobbiamo individuare destinandole alla finalità della sicurezza.

Concordiamo sull'esigenza di individuare una priorità di risorse come il collega suggeriva e mi auguro che sia possibile farlo, però ritengo molto più importante definire le risorse che per la loro particolare natura debbano essere impiegate nel campo della sicurezza. Si deve quindi dare priorità a questa modalità di intervento.

Concludo ringraziando il Ministro per il dato citato in risposta al collega Lovelli e auspicando che in futuro si possa realizzare un ulteriore confronto per entrare nel dettaglio di queste questioni.

ALESSANDRO MONTAGNOLI. Condivido *in toto* i cinque punti della sua relazione, signor Ministro, considerando

opportuno partire dai dati per verificare lo stato dell'arte. Ci sono questi progetti di legge e la volontà della Commissione di uscire con un testo definitivo che ci trovi concordi. Dobbiamo però chiarire l'aspetto dei dati, per cui la invito a confrontarsi con gli altri due Ministeri, del *welfare* e dell'interno, per avere un dato esatto. Ieri, infatti, il Ministro Sacconi parlava di 1 milione 100 mila controlli, lei oggi riporta un dato secondo cui tali controlli sarebbero 1 milione 400 mila, mentre il Ministero dell'interno, che ha i dati più aggiornati della Polstrada, ha parlato di 1 milione 700 mila controlli nel 2008 con un aumento del 76 per cento rispetto all'anno precedente. E questo si verifica anche per quanto riguarda i dati sulle vittime.

Bisogna riconoscere che l'attuale Governo ha quasi raddoppiato i controlli rispetto all'anno precedente. Anche per quanto riguarda le vittime di incidenti mortali, i 5.131 da lei indicati sono relativi ai morti della polizia locale del 2006, a cui, per ottenere il dato complessivo, bisogna aggiungere i 2.981 della Polizia di Stato. Su questo fronte una delle proposte è quella di collegare per via informatica le polizie locali e che i dati vengano comunicati secondo le stesse modalità in cui ciò avviene attualmente per la polizia stradale e non tramite ISTAT.

Condivido l'esigenza di snellire il codice della strada, materia che può essere delegata al suo Ministero, e di intensificare i controlli soprattutto dei mezzi pesanti, che entrano nelle realtà più produttive nel nord del nostro Paese guidati da persone con usi e costumi diversi dai nostri, soprattutto i neocomunitari.

Gradirei una specifica risposta per chiarire definitivamente un aspetto. Un'altissima percentuale delle morti avviene nei centri urbani. Numerosi enti locali si stanno quindi attivando con molteplici strumenti, con dissuasori di sosta che spesso hanno creato difficoltà, con semafori intelligenti talvolta utilizzati solo per fare cassa. Noi proponiamo invece di adottare un sistema di prevenzione, ricorrendo per esempio a semafori con i segnapunti e i contasecondi, come sta accadendo in

qualche comune del Veneto. Sappiamo infatti che tanti comuni fanno cassa con i soldi derivanti dalle sanzioni per le infrazioni al codice della strada. Occorre quindi invertire il modo di affrontare tale problematica, prendendo ad esempio quelle realtà che hanno usato i *tutor*, come la società Autostrade per l'Italia, che ha ottenuto risultati. Poiché nei centri urbani si concentra il maggior numero di incidenti, feriti e morti, credo sia opportuno utilizzare un sistema di semafori tale da svolgere una funzione analoga a quella del *tutor*, che può dare risultati anche a livello locale.

È necessario chiarire che l'utilizzo per la sicurezza della strada del 50 per cento dei proventi derivanti dall'applicazione dell'articolo 208 del codice vale anche per lo Stato. Una statale che passa per il mio territorio, la SS. 434, fino a cinque anni fa deteneva un record nazionale per quanto riguarda le vittime, ma dopo l'inserimento del *guard rail* non ci sono stati più morti. Suggeriamo dunque di puntare, oltre che sulle nuove opere secondo il programma di Governo, per una parte importante sulla manutenzione dell'esistente. La segnaletica verticale è sicuramente datata non solo nelle infrastrutture gestite dagli enti locali, ma anche nelle strade di proprietà dello Stato.

Lancio l'idea dell'aggiornamento del Piano nazionale della sicurezza, prendendo spunto anche da iniziative che stanno dando ottimi risultati, quali il progetto pilota del *drug test* iniziato a Verona e condotto dalla polizia stradale di concerto con i Ministeri interessati.

Ci manca il dato concernente il catasto delle strade, per cui invito all'aggiornamento informatico che deve partire dal Ministero e dagli enti locali.

Anche noi condividiamo la scelta di dare la delega al Governo su una materia importantissima come questa, ma la Commissione intende redigere un testo condiviso. Ricordo che in occasione della modifica della normativa sui lavori pubblici è stato licenziato dalla Commissione all'unanimità un testo condiviso in materia di

appalti, ma la riforma del Governo non ha accolto numerose proposte della Commissione.

Se da questa Commissione uscirà un testo condiviso, auspichiamo quindi che possa essere considerato dal Governo come una linea da seguire, perché intendiamo dare ai cittadini risposte chiare anche sulle recenti polemiche sull'alcol. La nostra posizione è quella attualmente adottata dall'Unione europea, eventualmente abbassando il tasso per i neopatentati e per chi si occupa di servizi pubblici.

È interesse comune risolvere questo problema anche a beneficio delle casse dello Stato visto che alle fine si tratta di risorse finanziarie. Confido in questo Governo e nei ministri per avere una risposta chiara e immediata al problema delle vittime della strada.

SETTIMO NIZZI. Ringrazio il Ministro per l'ottima relazione. Concordiamo sull'esigenza di incidere drasticamente sulle norme oggi esistenti, in cui si rilevano purtroppo numerosi buchi neri. La maggior parte degli incidenti in cui i nostri giovani muoiono o restano feriti in maniera molto grave in motorino avviene nelle città, dove purtroppo mancano obblighi normativi per mantenere in perfetta efficienza la segnaletica. Spesso, infatti, manca la segnaletica verticale, nelle vie di più antica segnalazione la segnaletica non esiste più, non abbiamo una norma. Poiché i lavori pubblici riguardano anche le opere di urbanizzazione primarie all'interno delle città, rileviamo nella normativa la mancanza dell'obbligo di realizzare non soltanto i cordoli, i marciapiedi, la pubblica illuminazione, ma anche la segnaletica, per cui spesso i dirigenti nei comuni non richiedono insieme al progetto di urbanizzazione il progetto della segnaletica. Finché il comune non riesce a installare la segnaletica verticale anche in zone di nuova realizzazione, una parte della città ne rimane priva.

Vorrei sapere se abbiate svolto uno studio sulla diversità. Noi abbiamo circa 60 milioni di abitanti come la Francia, mentre la Germania adesso ne ha 90

milioni. La Francia effettua 9 milioni di controlli, noi circa 1 milione 300 mila all'anno. Il nostro sistema con Polizia, Carabinieri, Guardia di finanza è superiore a quello di Francia e Germania. Ci chiediamo quindi perché non riusciamo a effettuare i controlli con un numero di operatori della pubblica sicurezza così elevato. Spero che con questa delega per il nuovo codice della strada si possa discutere insieme ai ministri competenti, in particolare con quello del *welfare* e della sicurezza, individuando interventi in grado di influire in maniera determinanti su questi aspetti.

Per quanto riguarda infine la principale causa delle morti soprattutto tra i giovani, siamo favorevoli alla « tolleranza zero »; si può discutere se prevederla per una determinata fascia di età, ma è necessario che chi guida non beva. Manca l'educazione soprattutto tra i ragazzi, che in alcune aree del Paese vanno in due in moto senza indossare il casco senza subire controlli, cosicché a diciotto anni credono di poter fare quello che vogliono, perché nessuno è stato capace di sanzionarli adeguatamente magari con il sequestro del motorino. Le norme devono essere realmente severe.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro Matteoli per la replica.

ALTERO MATTEOLI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ringrazio tutti per l'attenzione rivolta a questo problema sicuramente sentito nel Paese.

Concordo pienamente, onorevole Biasotti, sul fatto che oggi il recupero dei punti della patente è una presa in giro. Uso un termine forte per un Ministro, ma si tratta sicuramente di una presa in giro, perché è sufficiente dimostrare di aver frequentato cinque lezioni per vedersi riaccreditare i punti persi. Credo che si debba introdurre il riesame da parte di un ingegnere.

Per quanto riguarda l'altro aspetto sollevato dall'onorevole Biasotti sulle aree urbane — il mancato utilizzo della cintura, del casco, l'uso dei telefonini e via dicendo

— si rileva un problema su quella che viene definita in maniera impropria « la scatola nera ». Oggi, alcune tecnologie possono dimostrare tranquillamente se uno ha usato il telefonino, se è senza casco, se non ha messo la cintura, ma questo aspetto tecnologico non può essere preso in considerazione solo da un Paese e soprattutto da un Paese come il nostro, che ha forte propensione turistica. Anche qualora installassimo tali tecnologie sulle nostre automobili, ogni anno circolerebbero milioni di vetture provenienti dagli altri Paesi europei senza esserne dotate.

Abbiamo sollevato in Europa questo problema, che è stato molto apprezzato; si sono già svolte due riunioni sotto la presidenza francese, ma anche la presidenza ceca ha dimostrato di voler continuare a dibattere su questo argomento.

L'onorevole Lovelli solleva il fondamentale tema del controllo, che è un problema di risorse e anche di organizzazione. Le risorse servono per rendere capillari i controlli, l'organizzazione è invece legata al rapporto con chi gestisce la città, forze dell'ordine e vigili. Occorre dunque una maggiore capacità di coinvolgimento tra Governo centrale, regione e soprattutto comuni.

Per quanto riguarda le strade periferiche e di collegamento, abbiamo un programma molto forte di realizzazione infrastrutturale e sono certo di poterlo realizzare. Tuttavia, chi ottiene una concessione per porre in essere un'infrastruttura autostradale deve farsi carico anche di realizzare una parte del collegamento con il comune o con la città senza pedaggio. Discuteremo sulla durata della concessione, ma dobbiamo fare questo.

Ho preso visione dell'ordine del giorno da lei presentato, in cui chiedeva lo stato di attuazione del contratto di programma e mi pareva di averle risposto. Si chiedeva poi dello « stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche ».

MARIO LOVELLI. La domanda era riferita all'appuntamento con il CIPE.

ALTERO MATTEOLI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Sottoporro al

CIPE un piano coerente con il piano strategico che ho avuto modo di illustrare due o tre mesi fa in questa sede. Non può essere diverso da quello.

Lei ha sollevato l'altro aspetto delle reti a rischio. Dal 2003, l'ANAS effettua azioni mirate. Senza dubbio, si può fare di più e cercheremo di farlo.

Quanto all'intervento dell'onorevole Moffa relativo alla formazione alla guida, alle autoscuole, come ho già detto qui o in Senato, sono convinto che lo Stato non possa scaricare la responsabilità di rilasciare una patente di guida all'ingegnere della Motorizzazione, laddove dietro ci deve essere una preparazione che parte dalla famiglia, dalla scuola, per arrivare poi all'ingegnere. Nel nostro Paese, le scuole guida sono una *lobby* fortissima. Nelle mia esperienza pluridecennale in Parlamento ho constatato come tutte le volte che abbiamo messo mano alle scuole guida ci sia stata la richiesta di incontri, o come singoli parlamentari o come ministri se coinvolti in responsabilità di Governo, perché si chiede soprattutto di non cambiare mai nulla. Non voglio eliminare le scuole guida, che però devono attrezzarsi per formare in maniera più pressante di quanto avviene oggi.

L'aspetto culturale è legato all'educazione familiare e all'educazione nella scuola. Su mia richiesta, dunque, la sicurezza stradale è stata inserita dal Ministro dell'istruzione Gelmini tra gli aspetti dell'educazione civica nella scuola. Molto dipende da come la scuola svolgerà questa funzione, faremo i controlli, ma anche le famiglie devono fare il loro dovere.

Condivido le caratteristiche che dovrebbero supportare il codice. Prima non avevamo tecniche e logiche adeguate per individuare il tasso alcolemico e non potevamo quindi identificare la soluzione. In proposito mi chiedo quante patologie, quali la distrazione, siano ancora non leggibili. Su questo aspetto dobbiamo certamente attrezzarci.

Per quanto riguarda l'onorevole Montagnoli, ritengo che non sono stati forniti dati diversi dai vari ministri, ma si tratta di un problema di agenti abbinati. Perso-

nalmente, ho scelto di indicare come un controllo il caso in cui si fermi una macchina per effettuare un controllo, mentre altri possono indicarli come due nell'ipotesi in cui nella macchina ci sono due persone e un agente controlla uno e l'altro agente il secondo. Si può quindi verificare la differenza tra 1 milione 200 mila a 1 milione 600 mila. Si possono leggere i dati in diverso modo, ma indubbiamente i controlli da 200 mila sono aumentati di sette volte. Ignoro se nella cifra si considerassero o meno gli agenti abbinati.

Ho preso visione, anche se non l'ho approfondito, il piano pilota nella città di Verona, che mi sono fatto mandare e stiamo studiando, perché potrebbe essere anche esportabile in altre realtà.

Mancano gli obblighi normativi nei centri e nei comuni, manca la segnaletica. In Parlamento, qualcuno ha proposto di cambiare la segnaletica, che negli anni è diventata scadente, ma qui mi arrendo di fronte alla mancanza di risorse, perché per un'opera di cambiamento o di adeguamento nel nostro Paese non sarebbe sufficiente una legge finanziaria e non si può nemmeno far ricadere la spesa sui comuni. Siamo consapevoli dell'esigenza di migliorare la segnaletica, ma è inutile assumere un impegno che non potrei mantenere per mancanza di risorse.

Per quanto riguarda la necessità di ridimensionare l'incidentalità nell'urbano, sollevata dall'onorevole Lovelli come da altri deputati, dal 2002 il Governo continua ad investire in metropolitane il 20 per cento del programma delle leggi obiettivo. Questo naturalmente può ridurre gli incidenti nelle città.

Poiché si rileva collaborazione sull'argomento e vado via constatando come prevalga il buonsenso e non la posizione di maggioranza od opposizione rispetto alle cose che dobbiamo fare, è necessario riconoscere che su alcuni incidenti non è possibile intervenire, laddove ad esempio potremo solo arrestare chi provochi un incidente per aver guidato la macchina senza avere la patente. Vi sono però indubbiamente molti incidenti che pos-

sono essere evitati individuando normative precise ed intensificando soprattutto i controlli. Se si garantisse la possibilità di controllare tutti coloro che bevono, certamente il numero degli incidenti calerebbe.

C'è inoltre un problema legato alle nostre autostrade. Sebbene il numero degli incidenti sia inferiore, bisogna decidere definitivamente che tipo di *guard rail* e di segnali rappresenti l'ottimo per le nostre autostrade. Pur non essendo un tecnico, in questi anni ho visto montare sulle autostrade un certo tipo di *guard rail*, ma poi dopo qualche anno levarlo per sostituirlo con un altro considerato migliore. I tecnici devono stabilire definitivamente — non con la penna di chi fa l'imprenditore — quale tipo di *guard rail* assicuri la maggiore sicurezza. In questi otto mesi da Ministro ho cercato di capirne di più, ma ho ancora più confusione di prima. I tecnici devono scrivere le relazioni di loro pugno senza suggerimenti di altri. Del resto, chi co-

struisce questi sistemi di protezione, può realizzare qualunque tipo serva a garantire un maggior rispetto della sicurezza stradale.

Ovviamente, signor presidente, sono sempre a disposizione, come mio dovere, nei confronti del Parlamento.

PRESIDENTE. Nel ringraziare ancora il signor Ministro, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 23 febbraio 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

€ 0,70



16STC0002570