

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 10,15.

(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 della Confederazione titolari autoscuole agenzie d'Italia (CONFEDERTAAI).

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 della Confederazione titolari autoscuole agenzie d'Italia (CONFEDERTAAI).

Ricordo che ai progetti di legge menzionati sono stati abbinati i progetti di legge C. 419, C. 1190 e C. 1717, quindi i progetti di legge C. 844, C. 965, C. 1075, C. 1101, C. 1469, C. 1488, C. 1737, C. 1766 e C. 1998

Do la parola al dottor Giorgio Schiavo, presidente della CONFEDERTAAI.

GIORGIO SCHIAVO, *Presidente della CONFEDERTAAI*. Buongiorno e grazie per aver accolto la richiesta di essere auditi. Il

presidente, tra l'altro, mi ha informato che l'esame di questo progetto di legge è giunto alla fase finale.

Vorrei iniziare da un progetto nato addirittura nel 1987 e copiato dalla Francia che, già nel 1984, aveva avuto l'idea della guida accompagnata a sedici anni.

L'importanza di questo tipo di apprendimento è dimostrata dai risultati francesi, che ancora oggi si riscontrano, ma che, nel periodo iniziale, avevano mostrato addirittura un 35 per cento di minore incidentalità fra i 5 mila ragazzi che avevano seguito questo percorso rispetto ad altri 5 mila ragazzi che avevano preso la patente in modo tradizionale, a diciotto anni.

Questi sono dati che potete riscontrare presso il Ministero della polizia francese, che corrisponde al nostro Ministero dei trasporti. Quei risultati si sono ripetuti nel tempo, con diminuzioni sempre continue, anche se con numeri diversi, poiché questo sistema di apprendimento è diventato quasi la prassi.

Nel testo del progetto di legge, sulla guida accompagnata trovo passaggi che non rispondono al possibile interesse che questa pratica potrebbe avere, a partire dal primo articolo, laddove si dice che la guida accompagnata deve essere iniziata dopo avere già conseguito una patente.

Naturalmente, prevedendo genericamente «una patente», ci si riferisce ad una sola patente, quella per la guida dei motocicli. In questo modo, però, opereremmo una discriminazione fra uomini e donne. Come sapete, infatti, il 90 per cento delle donne non consegue la patente per la moto e quindi le donne non seguirebbero questo percorso. Anche i diversamente abili non prendono la patente per la moto, a causa di minorazioni fisiche a un braccio, a una gamba, o in qualsiasi altra parte

del corpo. Anche in questo caso, non prendendo la patente per la moto, non potrebbero neppure intraprendere questo percorso che, alla luce delle argomentazioni rese, ritengo invece virtuoso.

Vi posso garantire — per i miei cinquant'anni e più di vita nell'ambito delle autoscuole romane, considerando anche che la carica che ricopro mi ha portato naturalmente a seguire tutte le autoscuole esistenti in Italia — che, per sostenere il percorso di guida accompagnata, è necessario nutrire la convinzione (da parte vostra, prima di tutto) che esso porta ad una differenza molto rilevante nel conseguimento della patente.

Oggi svolgiamo, mediamente, dieci lezioni di guida. Alcuni non le vogliono fare e noi non possiamo obbligarli. Con dieci lezioni di guida riusciamo a percorrere, forse, cento chilometri, con i quali diamo la patente. Però, anche percorrendone solo ottanta (poiché si percorrono otto chilometri a lezione), o settanta, la patente si consegue ugualmente. Infatti, l'esame di guida, in particolare nelle grandi città, dura mediamente tra i dieci e i dodici minuti, contro i trenta minuti previsti dalla normativa. In città, ciò equivale letteralmente a compiere un giro dell'isolato e ad eseguire al massimo una manovra. In questo momento, tutto ciò corrisponde a sostenere un esame.

In altri Paesi, quali la Francia, la Svizzera e il Belgio, in cui mi sono recato per assistere ai loro esami, ho visto che dispongono di alcuni luoghi di riferimento, che si trovano in zone periferiche, come punti di partenza dell'esame, situati magari vicino ad autostrade o strade extraurbane. Ai fini del conseguimento della patente si deve compiere dapprima un percorso extraurbano, poi si torna percorrendo un tratto di autostrada, si rientra in città, si fa percorrere la città, dopo aver fatto eseguire, magari in punti liberi da ogni condizione di traffico (normalmente si tratta di spazi riservati a questo scopo) alcune manovre: l'inversione di marcia, un tratto di strada a marcia indietro, la svolta a destra o a sinistra. Si tratta di manovre che servono per la circolazione, poiché

una volta che ci si trova alla guida della macchina, da soli, non è possibile non saperle eseguire: si bloccherebbe il traffico, rimanendo in mezzo alla strada.

Bisogna tenere presente che una volta, fino a qualche anno fa, la patente veniva rilasciata dopo due mesi dallo svolgimento degli esami e ciò permetteva (dal momento che il ragazzo o la ragazza non aveva la patente, ma ancora soltanto il foglio rosa) di guidare con i genitori. C'era ancora questo vantaggio. Oggi, nel caso in cui si venga promossi, non si scende dalla macchina se non con la patente in mano, per cui non esiste più alcuna possibilità di un ulteriore tirocinio assistito. Con la patente in mano, si può entrare in autostrada, senza esserci mai entrato prima.

Abbiamo una norma del codice della strada che prevede che, con decreto del Ministro dei trasporti, si stabiliranno le modalità per andare in autostrada con le autoscuole. Questa norma esiste da vent'anni, ma nessun Ministro ne ha mai emanato il decreto applicativo e quindi siamo fermi alla condizione per cui chiunque sia reduce dall'esame e abbia guidato soltanto un'automobile in ambito cittadino, a 25-30 chilometri all'ora, è autorizzato a viaggiare in autostrada senza avere mai percorso un tratto di strada fuori città.

D'altra parte, diciamo pure che, fermo restando che gli esami dovrebbero essere molto più lunghi e approfonditi di quanto non avvenga oggi, i ragazzi e — purtroppo, debbo dire — anche i genitori che vengono da noi, ci dicono tranquillamente di voler soltanto conseguire la patente. Non si chiede di voler apprendere la guida. Ci si dice che dopo si farà pratica con papà o mamma e si imparerà. I genitori che vengono da noi ci chiedono di fare qualcosa per agevolare il conseguimento della patente, perché il ragazzo ha altri impegni, tipo la scuola di tennis, deve andare a nuoto e quant'altro: insomma tutto è più importante del conseguimento della patente.

Se proseguiremo nel far ottenere la patente in questo modo, commetteremo un errore molto rilevante. I 7 mila morti (che

si dice siano diventati 5 mila, grazie alla patente a punti, anche se nessuno li ha contati) rimarranno così numerosi perché, dopo la patente a punti, se non individuiamo un sistema per il rilascio della patente che sia non tanto più severo, quanto più approfondito e in grado di entrare veramente nel merito di quello che il ragazzo fa, non cambieremo niente. Continueremo a sfornare automobilisti che sono tali solo per sentito dire, che entrano nel sistema della circolazione stradale e che quindi sono pericolosi.

Siamo i primi a sostenerlo, ma è inutile che ci sproniate a fare di più in ordine alla preparazione e all'educazione stradale, a prescindere dagli esami. Non è così. Se io assicuro una buona preparazione, ciò avviene perché la ragazza o il ragazzo l'accettano, ma normalmente non è così: faccio una cattiva preparazione, tanto so che la verifica sarà superficiale. Così si generano i problemi.

La verifica non viene fatta nelle condizioni normali: l'esaminatore fa scendere il candidato dalla vettura dopo dieci minuti senza aver avuto il tempo di vedere niente; quindi non lo boccia, gli dà la patente. Questa verifica non è efficace.

Normalmente l'autoscuola, per tenere gli esami presso la propria sede, versa allo Stato il compenso dell'esaminatore. Normalmente si pagano cinque ore di straordinario, per fare questa operazione, ma dopo un'ora e mezzo o due ore gli esaminatori sono già andati via. Secondo loro, hanno svolto bene il proprio lavoro, ma questo non va bene. Mancanza di personale? Può darsi. Certo è che né noi, né loro, abbiamo mai fatto un corso di aggiornamento. Tenete presente che, cinquant'anni fa, impartivo le lezioni di guida che si fanno oggi e svolgevo gli esami che si fanno oggi: eppure qualcosa sarà cambiato! Abbiamo, in definitiva, una situazione statica che si confronta con una realtà che corre sempre di più, con il progresso che avanza.

So che sto facendo affermazioni che non aggradano, che creano un po' di disagio, ma la situazione è questa.

Sono anni che dico queste cose, non certamente per la voglia di predicare! Vi dimostro — se avete potuto guardare i documenti — che la guida a sedici anni è nata nel 1987 da una serie di considerazioni. Sono stati presentati progetti di legge, una volta alla Camera e una volta al Senato. Abbiamo sempre perorato questa causa, perché crediamo sia funzionale: il ragazzo, a sedici anni, si forma molto meglio; a diciotto è maggiorenne, fa come gli pare, non sente nessuno. Se vuole sostenere gli esami, non glielo si può vietare. Posso anche dire che prima il parere dell'istruttore era determinante e adesso non più. Gli esaminatori sono completamente autonomi e il loro giudizio è insindacabile.

Nei documenti che abbiamo depositato c'è la disposizione sulla guida accompagnata tradotta dal francese, in modo tale che si possa fare un paragone con la nostra proposta di legge, che ne rappresenta un derivato. L'unica cosa che manca, ma che è importante, è un esame di teoria al termine del corso. Infatti, prima della patente B, questi ragazzi potrebbero non aver conseguito nemmeno l'attestato di guida per il ciclomotore. A molti, infatti, non interessa conseguire quest'ultimo, per cui si arriverebbe così a concludere questo percorso avendo solo effettuato la guida: non è possibile.

Sosteniamo che sono necessarie, invece, venti ore di teoria, una teoria particolare che non ha nulla a che vedere con l'esame di teoria che oggi serve per valutare l'allievo che prende la patente.

Parleremo più avanti dei quiz che ora facciamo: forse, se ne facessimo dieci invece che trenta, ma fatti bene, sarebbe meglio che rispondere a trenta quiz che, alla fine, non rappresentano situazioni realistiche della circolazione stradale.

I ragazzi che intraprendono la guida accompagnata avrebbero bisogno di un corso teorico e di un corso pratico. Il corso teorico proposto qui è di venti ore; il corso pratico è ancora di dieci ore, ma con sole dieci ore, non potremmo certamente portarli in autostrada. Se dedichiamo sei o quattro ore alla guida in

autostrada più due ore alla guida in visione notturna, abbiamo già giocato tutto il monte ore disponibile. Qualcuno potrebbe obiettare che nel progetto di legge è scritto «almeno», ma vale anche in questo caso quanto vi ho detto prima: non posso costringere nessuno a fare ulteriori ore, se non le vuole fare.

In Francia quando viene scelto questo percorso — ne ho parlato anche all'ANIA verificando la piena disponibilità delle imprese assicuratrici — per i primi tre anni l'assicurazione è molto più cara, con un aumento del costo dell'assicurazione pari a circa il 50 per cento, ma tale aumento viene ridotto a un 20-30 per cento — le assicurazioni sono libere di decidere come vogliono — perché sanno che la persona che ha scelto la guida accompagnata ha percorso tra i 1.500 e i 2 mila chilometri, rispetto ai 50-80 dell'altro sistema. Il conducente quindi non sarebbe più un neofita, bensì una persona che già è in grado di guidare in sicurezza.

Per quanto riguarda i costi, a Roma e, in genere, nel centro Italia, vi sono i prezzi più bassi in assoluto. Questo capita un po' in tutti settori. Tante volte sento dire che molti vengono con i pullman a Roma per fare la spesa, proprio perché si riscontra che abbiamo i prezzi più bassi.

C'è troppa concorrenza, anche nelle autoscuole: con 450 autoscuole sul territorio provinciale di Roma, è evidente che la difficoltà esiste.

Il costo della patente ammonta a circa 600 euro nel centro (con le venti ore previste), 800 euro al nord e 900 euro al sud. È un dato strano, che non mi aspettavo neanche io. Del resto, ho svolto un'analisi proprio per evidenziare tali elementi.

Di questi soldi, valutando mediamente, si recuperano 750 euro nei tre anni, ossia 250 euro l'anno, con le assicurazioni avvantaggiate, destinate a chi ha scelto il percorso della guida accompagnata. Quindi, in fin dei conti la famiglia non spende, o meglio, anticipa soldi che poi recupera, sotto il profilo pratico, attraverso il minor costo assicurativo.

I punti più importanti della questione sono, quindi: avere la possibilità di far guidare i ragazzi per due anni e il fatto che non ci debba essere una patente a monte per poter seguire il percorso della guida accompagnata.

Infatti, la patente conseguita attraverso i quiz di cui parlavo prima, non da una vera garanzia di preparazione; potremmo fare, invece, come spiegato anche nei documenti depositati, un corso di teoria *ad hoc* per questi giovani.

Siccome parliamo di persone ancora giovani, dovremmo cercare di insegnare loro un'educazione stradale, una cultura della circolazione; dovremmo cercare di far capire loro che se si perde una precedenza quando sta passando un pedone, in fondo, non si è perso niente: si rinuncia e si passa dopo. L'anziano che attraversa può essere evitato, passandogli dietro, senza mettergli paura. Lo stesso discorso vale per i bambini vicino alla scuola.

Occorre cioè diffondere un'educazione, una cultura che deve essere diversa da quella che impartiamo nelle autoscuole, in cui tutto il lavoro è indirizzato al mero conseguimento della patente, quindi ci concentriamo sui quiz. Questo non serve. Facciamo qualcosa di diverso per questi ragazzi.

Se loro intendono seguire questo percorso, che io chiamo virtuoso, allora bisogna escludere l'ipotesi di dover già avere una patente e il limite dei diciassette anni.

I sedici anni sono necessari, perché in questo modo abbiamo due anni — questo è il vantaggio — per prepararli. Considerate che sei mesi sono necessari per seguire tutto il corso, quindi già prevedendo sedici anni il periodo di tempo a disposizione si ridurrebbe a un anno e mezzo. Del resto, il ragazzo non viene da noi il giorno del suo compleanno, ma magari un mese dopo aver compiuto i sedici anni, quando i genitori decidono.

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

AURELIO SALVATORE MISITI. Ringrazio per l'illustrazione di questo tema,

che ritengo molto importante. Tuttavia, mi sembra che anche in Francia, oltre che da noi, si punti il dito, o comunque si intervenga, sugli effetti e non sulle cause, di cui anche lei ha parlato, denunciandole.

Probabilmente, dunque, dovremmo intervenire maggiormente sulle cause. Per intenderci, dovremmo mandare il Ministro Brunetta a occuparsi di queste situazioni. A nessuno dovrebbe essere consentito di fare, invece di quattro ore, due ore o mezz'ora. Non dovrebbe neanche essere possibile sostenere l'esame in maniera soltanto formale.

Bisognerebbe arrivare a far sì che la questione fosse affrontata meglio a monte: tutto il resto viene da sé. Diversamente, si interviene solo al fine di educare il patentato. Credo, invece, che la guida accompagnata debba essere forse qualcosa in più di quanto è scritto nella nostra proposta legislativa.

Esistono casi che non sono previsti: i diversamente abili, quelli che non vogliono prendere la patente di categoria inferiore e quant'altro. Però è chiaro che, con la linea che lei suggerisce — a quanto ho capito, adottando la proposta francese — si interviene per educare i soggetti che già hanno la patente perché non risultano ben preparati.

Credo che non sia giusto fare così: occorre svolgere rigorosamente tutta la fase iniziale, poiché voi siete capaci e perché è chiaro che in passato si faceva così. Adesso si deve fare di nuovo così, con corsi di formazione per voi formatori e quant'altro. Alla fine, la guida accompagnata la si riserva soltanto a chi non può essere pronto per ragioni oggettive, fisiche, di età, eccetera.

Credo che sia giusto il vostro richiamo, ma penso che si debba intervenire a monte, non a valle della preparazione.

SETTIMO NIZZI. A me è piaciuta molto la relazione del presidente Schiavo e concordo del tutto. Sarebbe molto meglio — così replico anche al collega Misiti — che i nostri ragazzi iniziassero a sedici

anni a utilizzare il mezzo di trasporto privato, così come succede anche in altri Paesi.

Succede già in Canada, in Francia e negli stessi Stati Uniti d'America si inizia molto presto a guidare.

Concordo anche con il fatto che a sedici anni i ragazzi stanno più attenti e ascoltano molto di più che a diciotto anni. Questo è un principio importantissimo, ma non so se avremo la forza di modificare la normativa, cercando di inserire questo principio.

Personalmente sono assolutamente d'accordo, vedremo se altri lo saranno.

PRESIDENTE. Do la parola al presidente Schiavo per la replica.

GIORGIO SCHIAVO, *Presidente della CONFEDERTAAI*. L'onorevole Misiti prima ha detto che bisognerebbe agire a monte. È giusto quello che dice. Però, possiamo agire sia a monte che a valle: cambiamo il sistema, spingiamolo verso qualche miglioramento, fermo restando che la guida accompagnata è una misura autonoma, che noi possiamo introdurre fin da domani, teoricamente, in quanto si tratta di una soluzione che il sedicenne adotta volontariamente, non obbligatoriamente. Chi lo decide potrà quindi venire da noi e potrà guidare la macchina due anni prima, insieme ai genitori. Anche questa può essere una misura utile.

Sappiamo che il ragazzo, a sedici anni, incomincia a voler uscire di casa, ad uscire con la ragazza e a fare cose del genere. Si è preoccupati, ci si pensa sempre, pensiamo anche alle ragazze che escono. Se si può utilizzare l'esca dell'auto, probabilmente i figli rimangono più in famiglia, più vicini al sistema e questo avvantaggia sicuramente sia loro, sia la famiglia. Tutti e due i punti, onorevole Misiti, ci interessano, anche il rivedere, a monte, tutto ciò che riguarda il conseguimento della patente a diciotto anni.

Ma la guida accompagnata resta una misura completamente autonoma, che deve partire prima possibile, perché insegniamo a questi giovani qualcosa di di-

verso rispetto a quello che gli abbiamo insegnato fino ad ora.

SETTIMO NIZZI. Mi scusi, presidente, volevo chiedere se la guida accompagnata preveda anche il trasporto di terze persone, cioè la guida dell'auto a pieno carico, senza restrizioni.

GIORGIO SCHIAVO, *Presidente della CONFEDERTAAL*. In Francia non ci sono restrizioni. In Italia, invece, sin dall'inizio sono state previste. È giusto quello lei dice: mi sembra che queste restrizioni vadano eliminate. Si va a spasso con la famiglia e si fa guidare il ragazzo, che così si esercita. D'altra parte c'è un *tutor* — normalmente è il padre o la madre — che è lì accanto. Se si fa guidare il ragazzo, ciò significa che ci sono le condizioni per consentirlo.

Per raggiungere i 2-3 mila chilometri che si devono totalizzare nel percorso,

occorre un certo tempo, quindi il ragazzo deve avere la possibilità di guidare. Se non lo facciamo guidare durante la settimana, perché lavoriamo e, quindi, abbiamo sempre fretta, possiamo fare un'uscita sabato e domenica, magari in campagna, facendolo guidare, esercitare e prendere dimestichezza col veicolo.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Giorgio Schiavo per il suo intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 10,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
l'8 aprile 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

