

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 719}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

TERESIO DELFINO, TASSONE, VOLONTÉ

Norme per la sicurezza della circolazione e contro la criminalità sulle autostrade e istituzione del Fondo per la sicurezza autostradale

Presentata il 10 maggio 1996

ONOREVOLI COLLEGGHI! — L'Europa è attraversata da circa 50 mila km di autostrade. In Italia si snodano per quasi seimila km, attraversano tutte le regioni, rappresentano il più efficiente sistema di collegamento tra realtà sociali ed economiche diverse. Si discute da tempo, e non accennano a placarsi le polemiche, sul rapporto « gomma-rotaia », sul trasporto intermodale e sulla anomalia di una quantità abnorme di merci e di persone che diversamente da quanto avviene in altri Paesi, utilizzano strade ed autostrade, anziché ferrovie o mezzi fluviali.

Così com'è sul territorio europeo, anche nello spazio italiano la densità delle infrastrutture autostradali risulta disomogenea, penalizzando aree geografiche invece bisognose di più razionali sistemi di collegamento per il progredire e la valorizzazione di prodotti poveri, gravati da eccessivi noli

per il trasporto e, di conseguenza, resi non competitivi.

Nell'Unione europea, mediamente, su 1000 Km² di superficie, insistono circa 16 Km di autostrade. L'Italia con 1,017 km/1000 km², è molto al di sotto la media europea: 1472 km/1000 km². Lontana, quindi, dai rapporti esistenti in Olanda, Germania, Francia, Regno Unito.

Lo squilibrio fa giustizia delle sbrigative e sommarie affermazioni di certi ambienti; dimostra infatti, in misura incontrovertibile, che l'occupazione del territorio da parte della rete stradale italiana, non è affatto sproporzionata. Anzi, la presenza capillare, gli attivi insediamenti produttivi, anche in zone a bassa densità demografica, sollecita e richiede una maggiore estensione del sistema stradale ed autostradale, la realizzazione di bretelle di collegamento, di trafori e di infrastrutture di servizio.

Un'altra anomalia è inoltre verificabile nel nostro Paese, ed è data dalla più alta consistenza veicolare: 105,5 veicoli per ogni km di strada, mentre la densità media sull'intera rete europea è di 32,6 veicoli/km e di 48,3 veicoli/km nei Paesi dell'UE. I 57,8 veicoli/km della Germania risultano poco più della metà del dato italiano.

La riscontrata e penalizzante insufficienza del nostro sistema stradale ordinario e autostradale, l'inadeguata risposta del « trasporto pubblico » urbano e sulle brevi e/o medie distanze per quanto riguarda il movimento di merci e persone, ha fatto guadagnare all'Italia un altro non invidiabile primato: il più alto livello di motorizzazione di tutti i Paesi aventi un PIL *pro-capite* elevato. Un veicolo, è mediante « al servizio » di due persone, ma da noi il rapporto scende a 2,8. Più basso della Germania e della Francia.

La media dell'Unione europea è di 2,1 abitanti/veicolo.

Gli alti valori del riferimento al parco circolante-rete stradale e di quello popolazione-veicoli, generano una serie di pesanti fenomeni negativi:

a) congestione da traffico, con ripercussione sui costi del trasporto e sulla stessa qualità della vita a causa del crescente inquinamento atmosferico, abbassamento degli *standard* di sicurezza della circolazione;

b) ridotta competitività dei prodotti delle imprese utilizzatrici della rete viaria, incapace di garantire adeguata fluidità.

È soprattutto l'imprenditoria del centro e del sud, a subire gli eccessivi costi del trasporto per l'approvvigionamento di materie prime e per la distribuzione dei prodotti lavorati.

Non è qui il caso di rinverdire polemiche sul perché la rete autostradale italiana abbia finito per assorbire una quota consistentissima del traffico attraverso l'Italia. Portare a livelli razionali il rapporto strada-rotaia richiede un potenziamento della rete ferroviaria e del materiale rotabile; operazioni queste indispensabili per decongestionare le autostrade. Obiettivo però

per il quale sono necessari tempi lunghi e la disponibilità di risorse finanziarie oggi introvabili. E poiché la situazione impone solleciti interventi, almeno in termini di sicurezza della circolazione, in attesa di più radicali decisioni, si propone di dare seguito a quanto discusso e concordato nel tradizionale incontro tra i rappresentanti della polizia stradale e delle società concessionarie operanti nelle autostrade italiane, tenutosi a Rapallo il 24 settembre 1995.

In quella occasione, il presidente della società autostrade, professor Giancarlo Elia Valori, suggerì un più specifico e diretto coinvolgimento delle forze dell'ordine per una sistematica lotta alla criminalità e per elevare il livello di sicurezza della circolazione, specialmente in condizioni particolari. Ciò perché, nonostante la sorveglianza posta in atto dalla polizia di Stato, i controlli delle concessionarie, le precauzioni adottate dalla stessa utenza, nelle autostrade e nelle adiacenti aree di servizio, con allarmante frequenza si registrano gravi reati: furti, rapine, violenze, su cose e persone. Inoltre, in determinate condizioni meteorologiche ed in ben circoscritte zone, la circolazione raggiunge alte e ricorrenti pericolosità per la presenza di nebbia, neve, ghiaccio. Fenomeni che insieme alla congestione del traffico, danno luogo ad incidenti a catena, con un alto costo di vite umane ed ingenti perdite patrimoniali. La strage sulla autostrada « Serenissima » del gennaio scorso con il suo tragico bilancio (11 morti, più di 100 feriti, 300 veicoli coinvolti nel maxi tamponamento, decine di miliardi perduti), pone drammaticamente il problema della sicurezza.

Il progetto presentato a Rapallo dal professor Valori, tende dunque ad affrontare insieme i problemi della criminalità e del traffico con la creazione di « squadre speciali » della polizia di Stato e dell'Arma dei carabinieri, operative esclusivamente nella rete autostradale a pedaggio.

La presenza costante in autostrada, di personale addestrato nei tratti a più alto rischio potrebbe ridurre, se non evitare del tutto, incidenti come quello della « Sere-

nissima ». Risultato ottenibile ricorrendo ad un'efficace opera di segnalazione e di prevenzione, assicurato da una centrale operativa specifica, dall'impiego di attrezzature speciali, dalla disponibilità di particolari attrezzature e di tecnologie avanzate e dalla tempestiva utilizzazione di squadre di pronto intervento opportunamente acuartierate.

La praticabilità del progetto, orientato ad un obiettivo di interesse generale molto sentito dai cittadini, è naturalmente condizionata dalla disponibilità di adeguare risorse finanziarie, recepibili secondo le indicazioni contenute nell'articolo 3.

Da parte loro le concessionarie autostradali realizzeranno sistemi ed impianti di monitoraggio e controllo del traffico, così da attivare lungo tutta la rete « occhi elettronici ».

Da questi interventi conseguirà l'ottimizzazione del servizio di prevenzione e controllo da parte dell'Arma dei carabinieri e della polizia di Stato ed una più efficace capacità di intervento rapido da parte dei nuclei di polizia giudiziaria.

Per finanziare tali interventi, verrebbe utilizzata parte delle risorse attualmente

prodotte dal settore autostradale mediante le maggiorazioni sui pedaggi (attualmente fissate in 3 lire a km per i veicoli leggeri e 9 lire a km per i veicoli pesanti) e destinate al Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane presso il Ministero del tesoro, di cui all'articolo 1 della legge luglio 1980, n. 389.

Si prevede infatti che senza aumentare l'attuale livello tariffario, gli importi relativi a 0,5 lire a chilometro per veicolo transitato, vengono trasferite dal fondo centrale di garanzia ad un « Fondo per la sicurezza autostradale » istituito presso il Ministero dell'interno.

Sarà questo Fondo, alimentato dai proventi di cui sopra, a finanziare i costi delle squadre speciali anticrimine in autostrada.

Le concessionarie autostradali utilizzeranno delle attuali maggiorazioni tariffarie, ulteriori 0,5 lire a chilometro per veicolo transitato, per finanziare la realizzazione di strutture e impianti per la sicurezza.

La proposta di legge posta all'attenzione dei colleghi è naturalmente aperta a contributi che ne rendano possibile la sollecita approvazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Al fine di rafforzare le misure per la sicurezza della circolazione e contro la criminalità in autostrada, il Ministro dell'interno, d'intesa con il Ministro della difesa, è autorizzato a costituire squadre speciali anticrimine della polizia di Stato e dell'Arma dei carabinieri che operano sulla rete autostradale.

2. L'organico iniziale della squadra di cui al comma 1 è di 400 unità per ciascuna delle forze dell'ordine di cui al medesimo comma 1.

ART. 2.

1. Nello stato di previsione del Ministero dell'interno, per la finalità di cui all'articolo 1, è istituito il Fondo per la sicurezza stradale, diretto a sostenere il costo per il funzionamento delle squadre speciali di cui all'articolo 1.

ART. 3.

1. Il Fondo di cui all'articolo 2 è alimentato mediante il trasferimento dal Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, di cui all'articolo 1 della legge 23 luglio 1980, n. 389, e successive modificazioni, di una parte dei proventi delle attuali maggiorazioni tariffarie sui pedaggi autostradali, di cui all'articolo 11 della legge 29 dicembre 1990, n. 407, in misura pari a 0,5 lire a chilometro per ciascun veicolo transitato in autostrada.

2. Con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con i Ministri dell'interno e della difesa, sono fissate le modalità e le procedure del funzionamento del Fondo di cui all'articolo 2.

3. Al Fondo di cui all'articolo 2 possono essere concessi, per il perseguimento delle proprie finalità, contributi da parte di enti, società ed organismi pubblici e privati, in base ad apposite convenzioni.

ART. 4.

1. Le società concessionarie di autostrade e trafori e pedaggi sono autorizzate a trattenere 0,5 lire a chilometro per veicolo transitato in autostrada, a valere sulle attuali maggiorazioni tariffarie destinate al Fondo centrale di garanzia per le autostrade, per la realizzazione di strutture e impianti di monitoraggio del traffico, di controllo elettronico dei punti a rischio, sistemi di allarme e di comunicazione in autostrada, per la prevenzione ed il pronto intervento, nonché di attrezzature e strutture logistiche.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

