

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori LAVAGNINI, BARBIERI, ROCCHI, PINTO,
MANARA, MONTELEONE, BEDIN, CASTELLANI, DI ORIO, LO
CURZIO, SARTORI, PAROLA, LAURIA, DIANA Lino e
CARPINELLI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 MAGGIO 1996

Interventi per la sicurezza della circolazione e contro la
criminalità in autostrada. Istituzione di un fondo per la
sicurezza autostradale

ONOREVOLI SENATORI. - L'Europa è attraversata da circa 50 mila chilometri di autostrade. In Italia si snodano per quasi 6 mila chilometri, 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-rotai», 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 1.000 kmq di superficie, insistono circa 16 km. di autostrade. L'Italia con 1,017 km/1000 kmq è molto al di sotto la media europea: 1472 km/1000 kmq. 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 di 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, data dalla più alta consi-

stenza 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'Unione Europea. 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 guadagnato all'Italia un altro non invidiabile primato: il più alto livello di motorizzazione di tutti i Paesi con PIL *pro-capite* elevato. Un veicolo è mediamente «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 eccessivi costi del trasporto per l'approvvigionamento di materie prime e per la distribuzione dei prodotti lavorati.

Questo è il quadro generale da cui discendono considerazioni attinenti al disegno di legge proposto all'attenzione del Senato.

Non è qui il caso di rinverdire polemiche sul perché la rete autostradale italiana ab-

bia finito per assorbire una quota consistentissima del traffico attraverso l'Italia. Portare a livelli razionali il rapporto strada-rotaiia 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 poichè 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 perchè, 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 della «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 ca-

rabinieri, 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 «Serenissima». 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 particolare attrezzature e di tecnologie avanzate e dalla tempestiva utilizzazione di squadre di pronto intervento opportunamente acquisite.

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

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

Da questi interventi conseguiranno 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 23 luglio 1980, n. 389 e successive modificazioni.

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.

Il disegno di legge proposto all'attenzione dei colleghi è naturalmente aperto a contributi che ne rendano possibile la sollecita approvazione.

DISEGNO 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 opereranno sulla rete autostradale secondo i principi del controllo del territorio.

2. L'organico iniziale è di 400 unità per ciascuna forza di polizia.

Art. 2.

1. Presso il Ministero dell'interno, per la finalità di cui all'articolo 1, viene istituito un apposito «Fondo per la sicurezza autostradale», per sostenere il costo del nuovo organico di polizia destinato alla lotta alla criminalità in autostrada.

Art. 3.

1. Il «Fondo per la sicurezza autostradale» 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 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 da emanarsi di concerto tra i Ministri del tesoro, dell'interno e della difesa, saranno stabilite modalità e procedure di operatività del «Fondo per la sicurezza autostradale».

3. Il «Fondo per la sicurezza autostradale» potrà ricevere, 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 a pedaggio 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, 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.

