

Seduta n. 374 del 6 maggio 2010 del Senato della Repubblica –
Disposizioni in materia di sicurezza stradale

DE TONI (IdV). Signor Presidente, non abbiamo svolto una relazione di minoranza, ma crediamo di aver contribuito in pari grado a questo importante sforzo per raggiungere un obiettivo comune.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, ci troviamo oggi a votare un provvedimento approvato in sede legislativa alla Camera e ampiamente discusso in 8ª Commissione. Era giunto in Commissione prima della pausa estiva; il senatore Cicolani lo illustrava il 29 luglio 2009. In quella occasione il presidente Grillo ricordava i numerosi inviti e sollecitazioni ricevuti volti ad assicurare, badate bene, l'approvazione definitiva del disegno di legge in esame entro la pausa estiva: eravamo al 29 luglio, come dire che il passaggio al Senato poteva anche essere inutile.

Su un quotidiano di ieri ci si chiedeva chi avesse vinto e chi avesse perso tra i portatori di istanze nel settore della sicurezza stradale. Questo è emblematico di come un tema fondamentale come quello al nostro esame rischi di essere banalizzato. La sicurezza stradale costituisce un problema assai complesso e multidimensionale caratterizzato da aspetti che vanno da quelli più propriamente demosociali (il numero di morti e di feriti e la gravità delle lesioni), a quelli di carattere culturale (la cultura della sicurezza stradale, l'informazione, la formazione, la comunicazione, la sensibilizzazione), per arrivare fino agli aspetti economici relativi alle risorse per garantire la stessa sicurezza.

L'Italia, come gli altri Paesi dell'Unione europea, si era posta nel 2001 l'obiettivo di ridurre del 50 per cento il numero dei morti e dei feriti causati da incidenti stradali nel termine del 2010. Nel 2009 il nostro Paese ha centrato tale obiettivo. Purtroppo, però, dai primi dati raccolti dal Ministero dell'interno e dalla polizia stradale, nei primi tre mesi di quest'anno emerge una netta inversione di tendenza: la mortalità è tornata a salire, di ben il 17 per cento, e anche i feriti aumentano nuovamente rispetto allo scorso anno. Secondo i dati forniti, responsabili di questo inatteso salto all'indietro sarebbero le autostrade. Sorprendente e direi irresponsabile è porsa, all'Italia dei Valori, la proposta di innalzare il limite di velocità a 150 chilometri orari in autostrada. Ci siamo battuti affinché si eliminasse questa norma, che non avrebbe contribuito a formare un'etica della responsabilità specie tra i giovani.

Vorrei sottolineare che senza dubbio vi sono delle parti del provvedimento sulle quali vi è stato un miglioramento rispetto al testo licenziato dalla Camera, che abbiamo contribuito a modificare e sulle quali certamente non vi poteva che essere una condivisione generale. Mi riferisco all'aumento delle sanzioni pecuniarie per chi fabbrica, pone in commercio o vende ciclomotori che sviluppino una velocità superiore a quella attualmente prevista. Si auspica che sia così che sia intensificato il giro di vite per chi modifica le ormai tristemente famose minicar, come è stato ricordato, attorno alle quali molti ancora sono i nodi da sciogliere e i problemi da affrontare. Ritengo inoltre importante anche il lavoro svolto dalla Commissione per prevedere l'impossibilità, per chi ha la patente sospesa, di guidare tali veicoli. Positivo è per noi il divieto di bere per i neopatentati, così come per coloro che sono in possesso di patenti professionali. Condividiamo l'inasprimento delle sanzioni per gli autotrasportatori che violino i turni di riposo, ma siamo contrari alle sanzioni da applicare a coloro che superino i turni di guida previsti, poiché troppo bassi, così come non concordiamo sull'innalzamento dell'età da 65 a 70 anni, dietro conseguimento di specifico attestato, della possibilità di guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati; siamo contro le deroghe.

C'erano dei capisaldi in questo disegno di legge che avevano indotto qualcuno a dipingere la futura legge come quella della «tolleranza zero». Al di là dello *slogan* mediatico, è ovvio che, nonostante i tentativi fatti congiuntamente dall'opposizione, non è più possibile definirla in questo modo. È stato eliminato l'obbligo per i medici - introdotto alla Camera - di comunicare al Ministero dei trasporti alcune patologie dei loro assistiti. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi, posso chiedere per favore maggiore attenzione? Il senatore De Toni ha il diritto di concludere serenamente il proprio intervento in un'Aula attenta. Raggiungete i vostri posti, e chi non è interessato lasci l'Aula.

DE TONI (IdV). È stata prevista la deroga di tre ore al giorno a chi si è visto sospendere la patente per guida in stato di ebbrezza, vanificando così di fatto il provvedimento. Le norme contro coloro che guidano in stato di ubriachezza, se non vogliono ridursi ad una presa in giro, devono essere dure e senza eccezioni. Non si tratta di essere illiberali, di introdurre soltanto divieti, si tratta piuttosto di anteporre il valore della vita, propria e degli altri, educando tutti ad un comportamento che aumenti la sicurezza complessiva. Non si può essere morbidi con chi guida ubriaco al volante. Basta tener presente, a questo proposito, il caso recentissimo dell'imprenditore di Melzo che,

ubriaco, ha ucciso un'intera famiglia. Ebbene questa persona era un recidivo, si era già visto sospendere per due volte la patente.

La sicurezza stradale non può essere certamente un fatto soltanto repressivo, punitivo, di inasprimento delle pene, ma deve consistere anche nella prevenzione, educazione, previsione e capacità di determinare alcuni fenomeni. Quando si parla di educazione alla legalità - argomento che a noi sta molto a cuore - si fa giustamente riferimento alle grandi questioni riguardanti l'usura, le varie forme di mafia, la produzione e lo spaccio di droga. Molto raramente si registra una percezione della pericolosità sociale dei comportamenti di guida che mettono a repentaglio non solo l'incolumità personale del conducente, ma anche di coloro che hanno la disavventura di trovarsi nella condizione di passeggeri o di terzi. Non riusciamo a spiegarci come si sia potuto procedere a sopprimere la previsione relativa all'educazione stradale nelle scuole, come si fa a non capire che il nodo centrale della sicurezza riguarda un fatto della massima importanza. Il rispetto della legge non può limitarsi all'area della repressione, ma deve essenzialmente riguardare la comunicazione delle motivazioni che sottostanno alla scelta normativa. La scelta del legislatore ha il compito precipuo di tutelare un bene, nel nostro caso il bene dell'incolumità e della vita in generale, ma tale scelta deve essere innanzitutto trasmessa.

Sembra che la prevenzione sia un aspetto non importante della sicurezza. Cercare di evitare che le cose accadano è per noi invece fondamentale. Così si spiega, al di là delle sterili polemiche che l'hanno accompagnata, la nostra proposta emendativa sul divieto di fumo per chi è alla guida, trasformata in una "rondine" del giorno, più che in un ordine del giorno. Non si tratta, cari colleghi, di proibizionismo, ma solo di evitare che un calo del livello di attenzione mentre si guida possa provocare un incidente. Altri Paesi, senza dubbio più lungimiranti del nostro, come l'Inghilterra e la Svezia, lo prevedono già. Il nostro codice della strada dispone a sua volta che non possono essere usati apparecchi radiotelefonici mentre si è alla guida. Ci chiediamo allora: prendere la sigaretta, accenderla e poi tenerla in mano mentre si guida, che differenza fa con il tenere tra le mani un cellulare e comporre un numero di telefono? Non è una banalità.

Voglio aggiungere che la patente a punti ha portato una riduzione dell'incidentalità di circa il 20 per cento ma ha ormai esaurito l'effetto propulsivo: l'incidentalità ha ripreso infatti a crescere. Questo denota che tale modello va ripensato con un approccio diverso, ma certo non indebolito, come è avvenuto in questa occasione, in cui alcune sanzioni sono state ammorbidite e pochissimo è stato fatto in tema di controlli e di risorse per metterli in atto.

Per noi dell'IdV è altresì prioritario da parte dei gestori e proprietari delle tratte stradali il rispetto dell'obbligo di mantenere adeguata l'infrastruttura. Non affrontare il problema della manutenzione delle strade equivale, se non stiamo attenti, a vanificare tutti gli sforzi di carattere legislativo sul tema. Le principali cause di incidentalità sono legate al comportamento umano, ma non esclusivamente a questo. Riteniamo positiva l'introduzione della destinazione, con precise percentuali e modalità, dei proventi degli autovelox tra Comuni ed enti proprietari delle strade.

La sicurezza stradale può essere vista un po' come un sistema complesso, caratterizzato da diverse variabili. Si è affermato che la bicicletta è sia un mezzo di trasporto, sia un mezzo per il tempo libero. Non è un caso che, quando viene periodicamente diffusa la notizia relativa all'alto numero di morti tra ciclisti in Italia rispetto ad altri Paesi europei, l'unica indicazione che compare sulla stampa è l'invito ad utilizzare caschi e seggiolini omologati. Senza dubbio sono interventi utili, ma, dal punto di vista dell'efficacia, molti di tali interventi risponderebbero al problema della sicurezza solo se il ciclista non intersecasse mai il traffico ordinario.

Voglio concludere facendo soltanto un riferimento alla questione delle patenti dei conducenti delle famose auto blu. La nostra battaglia affinché venisse ritirato quell'emendamento non è stata vana. Ne abbiamo guadagnato tutti in termini di civiltà e di ricerca di un costume morale che ormai abbiamo perso.

Per concludere, signor Presidente, mi rivolgo a tutti i colleghi e al Governo. Potevamo fare meglio e invece abbiamo perso una buona occasione. Non si possono annunciare riforme e tagliare i finanziamenti. Senza soldi non si cantano messe, non si fa manutenzione stradale, non si fanno controlli sufficienti, non si fa prevenzione. Per questo restano zone grigie nel disegno di legge sul quale oggi ci accingiamo a votare. L'Italia dei Valori, con grande responsabilità, oggi non può votare a favore del testo licenziato. Ci si augura che la Camera voglia porre rimedio ad alcune criticità che permangono e che abbiamo segnalato.

Per tali motivi, il nostro Gruppo annuncia il voto di astensione.