

## **Notizie dal Parlamento**

### **Camera. Audizioni sul Piano d'azione sulla mobilità urbana**

Sono stati ascoltati dalla commissione Trasporti i rappresentanti dell'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti (Isfort) e del Forum per il governo regionale, locale e urbano della mobilità sostenibile (Federmobilità). Le due distinte audizioni si sono tenute martedì 2 marzo nell'ambito dell'esame del Piano d'azione sulla mobilità urbana. Trattandosi di audizioni informali non ci sono però né documenti né trascrizioni delle due sedute.

### **Camera. Piste ciclabili, le misure in atto**

Un elenco di misure sulla mobilità eco-compatibile ed una risposta sulla campagna di incentivazione per l'acquisto di biciclette del settembre 2009. E' questo in sintesi il contenuto della risposta del sottosegretario per l'Ambiente Roberto Menia, pubblicata il 2 marzo, all'interrogazione con la quale Elisabetta Zamparutti del Pd chiedeva iniziative per verificare l'andamento dei prezzi in modo da valutare se l'incentivo avesse potuto trasformarsi in un vantaggio per il venditore e non per il consumatore, che avrebbe pagato sostanzialmente lo stesso prezzo. Menia ha spiegato che l'erogazione degli incentivi previsti dall'accordo è stata vincolata alla tipologia, ed ai relativi prezzi, dei veicoli contenuti in un listino approvato con apposito decreto del direttore generale della direzione per la salvaguardia ambientale del ministero. Questo decreto è stato adottato sulla base dei dati trasmessi al Ministero dalle associazioni cofirmatarie dell'accordo, Ancma e Cei-Cives, le quali a loro volta hanno ricevuto gli stessi dati dalle case costruttrici e importatrici aderenti. Ulteriore garanzia di trasparenza e prevenzione di eventuali abusi, per il sottosegretario, è stato il meccanismo di modifica del listino. L'Accordo, prevedeva che per tutta la durata della campagna, a fronte della possibilità di aggiornare il listino in caso di commercializzazione di modelli di nuova produzione e per i modelli prodotti da case costruttrici ed importatrici che aderiscono successivamente all'iniziativa, non fosse possibile modificare i prezzi indicati nel listino ufficiale. In merito alle misure di sostegno ad azioni di mobilità eco-compatibili messe in atto dal ministero è stato segnalato il "programma di finanziamenti per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane e per il potenziamento del trasporto pubblico", attuativo del fondo per la mobilità sostenibile, istituito dalla legge finanziaria del 2007). Per quanto riguarda le aree metropolitane, con le risorse delle annualità 2007 e 2008 sono stati ammessi a cofinanziamento 87 interventi, del valore complessivo di oltre 300 milioni di euro, con un contributo del Ministero pari a 148 milioni. Degli interventi cofinanziati, le categorie numericamente più significative sono il potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale (42 interventi), il sostegno alla mobilità ciclistica (13) e la realizzazione di parcheggi di interscambio (12). Gli interventi cofinanziati sono attualmente in fase di realizzazione.

Le risorse residue previste per l'annualità 2009 saranno invece erogabili a seguito di apposita istruttoria tecnica sui progetti che le singole aree metropolitane intenderanno presentare al ministero.

Relativamente ai comuni che non ricadono in aree metropolitane, sono stati ammessi a finanziamento 96 comuni per un totale di 112 interventi, del valore complessivo di circa 112 milioni di euro, con un contributo del ministero di 33,4 milioni.

Le categorie più significative dei progetti presentati sono lo sviluppo della mobilità ciclistica (37 per cento), il potenziamento del servizio di Tpl (36 per cento) e la realizzazione di parcheggi di

interscambio (11 per cento). In merito all'attivazione di politiche di sostegno alla realizzazione di piste ciclabili, limitatamente alle annualità 2007-2008 del fondo per la mobilità sostenibile riservato alle città metropolitane, si segnala che le risorse oggetto di cofinanziamenti sono state pari a circa 17 milioni di euro, per la realizzazione di progetti di un costo totale di oltre 44 milioni: con questi interventi sarà possibile realizzare, tra le altre attività previste, oltre 100 chilometri di piste ciclabili. Relativamente alla quota riservata ai comuni che non ricadono in aree metropolitane, gli interventi presentati e relativi alla promozione della mobilità ciclabile sono 40, in altrettanti comuni, per un valore complessivo superiore a 35 milioni di euro.

ZAMPARUTTI, BERNARDINI, BELTRANDI, FARINA COSCIONI, MECACCI e MAURIZIO TURCO. - Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. - Per sapere - premesso che:

sono stati decisi nuovi fondi per favorire l'acquisto di biciclette, visto il successo di quelli precedenti, esauriti in poco tempo;

secondo fonti di informazione la misura avrebbe registrato uno straordinario successo con l'acquisto di 37 mila bici, dopo due giorni e mezzo dall'entrata in vigore degli incentivi, per oltre 4 milioni e 700 mila euro di incentivi già impegnati su un totale di 7,7 milioni di euro disponibili;

il prezzo di listino a volte differisce significativamente da quello di mercato;

secondo quanto riferito dal sito [www.greenreport.it](http://www.greenreport.it) succede spesso che le biciclette in vendita siano in offerta, per esempio 399 euro su un prezzo ufficiale di 500, ma se si chiede al commerciante di applicare il bonus, il prezzo non è più quello scontato ma quello pieno; per cui, con il bonus del 30 per cento l'acquirente va a pagare 350 euro invece di 399, con un guadagno di 49 euro, per cui il bonus giova in minima parte al consumatore ed in toto al commerciante con un aggravio però da parte dello Stato;

inoltre la maggior parte delle città non sono attrezzate (o lo sono poco o malamente) per favorire una mobilità ciclistica -:

quali iniziative intenda adottare per verificare l'andamento dei prezzi in modo da verificare se l'incentivo può trasformarsi in un vantaggio per il venditore e non per il consumatore, che avrebbe pagato sostanzialmente lo stesso prezzo;

quali altre misure intenda adottare a sostegno della mobilità sostenibile;

se e quali provvedimenti si intendano adottare a sostegno della realizzazione di piste ciclabili.

(4-04369)

Risposta. - *In merito all'interrogazione in esame, si rappresenta che l'accordo di programma sottoscritto il 30 giugno 2009 tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, l'Ancma - Associazione nazionale ciclo motociclo e accessori e il Cei-Cives - comitato elettrotecnico italiano-commissione italiana veicoli elettrici stradali, ha previsto l'erogazione di incentivi all'acquisto di veicoli eco compatibili: il 25 settembre 2009 ha avuto inizio la campagna di incentivazione per l'acquisto di biciclette, classiche e a pedalata assistita, alla quale sono stati riservati 7,7 milioni di euro. L'iniziativa ha riscosso un notevole successo presso la cittadinanza: le risorse, infatti, sono state esaurite in pochi giorni ed hanno consentito l'acquisto di circa 57.000 biciclette, di cui oltre 4.200 a pedalata assistita.*

*L'erogazione degli incentivi previsti dall'accordo è stata vincolata alla tipologia, ed ai relativi prezzi, dei veicoli contenuti in un listino approvato con apposito decreto del direttore generale della direzione per la salvaguardia ambientale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Tale decreto è adottato sulla base dei dati trasmessi al Ministero dalle*

associazioni cofirmatarie dell'accordo, Ancma e Cei-Cives, le quali a loro volta ricevono gli stessi dati dalle case costruttrici e importatrici aderenti.

Ulteriore garanzia di trasparenza e prevenzione di eventuali abusi, inoltre, è il meccanismo di modifica del listino. L'Accordo, infatti, prevede che per tutta la durata della campagna, a fronte della possibilità di aggiornare il listino in caso di commercializzazione di modelli di nuova produzione e per i modelli prodotti da case costruttrici ed importatrici che aderiscono successivamente all'iniziativa, non è possibile modificare i prezzi indicati nel listino ufficiale.

In merito alle misure di sostegno ad azioni di mobilità eco-compatibili messe in atto dal Ministero, tra le più recenti si segnala il «programma di finanziamenti per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane e per il potenziamento del trasporto pubblico», attuativo del fondo per la mobilità sostenibile, istituito dalla legge n. 296 del 2006 (Finanziaria del 2007). Destinato alle annualità 2007, 2008 e 2009, attualmente il fondo ha una dotazione di 239 milioni di euro, dei quali il 75 per cento a favore delle aree metropolitane, il 14 per cento a favore dei comuni che non siano compresi nelle aree metropolitane e che siano aree a rischio di inquinamento atmosferico individuate dalle regioni, il 10 per cento per il rinnovo di accordi di programma già in essere ed una quota residua dell'1 per cento per attività di monitoraggio.

Per quanto riguarda le aree metropolitane, con le risorse delle annualità 2007 e 2008 sono stati ammessi a cofinanziamento 87 interventi, del valore complessivo di oltre 300 milioni di euro, con un contributo del Ministero pari a 148 milioni. Degli interventi cofinanziati, le categorie numericamente più significative sono il potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale (42 interventi), il sostegno alla mobilità ciclistica (13) e la realizzazione di parcheggi di interscambio (12). Gli interventi cofinanziati sono attualmente in fase di realizzazione.

Le risorse residue previste per l'annualità 2009 saranno erogabili a seguito di apposita istruttoria tecnica sui progetti che le singole aree metropolitane intenderanno presentare al ministero.

Relativamente ai comuni che non ricadono in aree metropolitane, sono stati ammessi a finanziamento 96 comuni per un totale di 112 interventi, del valore complessivo di circa 112 milioni di euro, con un contributo del ministero di 33,4 milioni.

Le categorie più significative dei progetti presentati sono lo sviluppo della mobilità ciclistica (37 per cento), il potenziamento del servizio di Tpl (36 per cento) e la realizzazione di parcheggi di interscambio (11 per cento).

Altro strumento predisposto dal ministero, al fine di avviare azioni strutturali sulla mobilità urbana e favorire forme di mobilità alternativa, è rappresentato dal «programma di cofinanziamento che promuove la realizzazione di interventi strutturali per la razionalizzazione della mobilità in ambiente urbano diretti alla riduzione dell'impatto ambientale derivante da traffico urbano», avviato nel luglio 2006.

Con tale programma, avente una dotazione complessiva di 8,3 milioni di euro, sono stati cofinanziati progetti relativi a 3 aree di intervento: l'area A prevedeva la realizzazione di sistemi di trasporto e distribuzione merci a basso impatto ambientale in ambito urbano, l'area B l'equipaggiamento di aree di parcheggio esistenti con infrastrutture che favoriscano l'intermodalità tra mezzi di trasporto privati e pubblici e, infine, l'area C la realizzazione di servizi di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro, per i dipendenti di aziende pubbliche e private, e casa-scuola, per gli studenti di due o più strutture scolastiche.

Gli interventi ammessi a cofinanziamento, attualmente in avanzata fase di realizzazione, sono 35, a favore di altrettanti comuni, di cui 17 rientranti nell'area A, 15 nell'area B e 3 nell'area C. Il valore totale degli interventi è pari ad oltre 28 milioni di euro.

In merito all'attivazione di politiche di sostegno alla realizzazione di piste ciclabili, limitatamente alle annualità 2007-2008 del fondo per la mobilità sostenibile riservato alle città metropolitane, si segnala che le risorse oggetto di cofinanziamenti sono state pari a circa 17 milioni di euro, per la realizzazione di progetti di un costo totale di oltre 44 milioni: con questi interventi sarà possibile realizzare, tra le altre attività previste, oltre 100 chilometri di piste ciclabili.

Relativamente alla quota riservata ai comuni che non ricadono in aree metropolitane, gli interventi

*presentati e relativi alla promozione della mobilità ciclabile sono 40, in altrettanti comuni, per un valore complessivo superiore a 35 milioni di euro.*

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare: Roberto Menia.

### **Camera. Piano nazionale per la sicurezza stradale punta a riduzione del 50 % dei decessi**

Sicurezza stradale, una delle priorità di intervento del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Lo ha affermato il ministro Altero Matteoli nella risposta scritta pubblicata l'8 marzo, all'interrogazione di Augusto Di Stanislao dell'Idv. Nel testo si legge che con l'attuazione del piano nazionale per la sicurezza stradale (Pnss), istituito ai sensi dell'articolo 32 della legge n. 144 del 1999 a partire dal 2002, grazie anche ai programmi annuali di attuazione dello stesso piano, è stata avviata una numerosa serie di interventi che ha consentito al nostro Paese una riduzione di circa il 33 per cento della mortalità stradale tra il 2002 ed il 2008. Il Pnss è stato concepito e redatto in sintonia ed in perfetto allineamento a quanto previsto dal vigente programma di azione europeo per la sicurezza stradale, ovvero, con l'obiettivo di riduzione del 50 per cento dei decessi entro il 31 dicembre 2010. Nella risposta Matteoli ha inoltre spiegato che con l'introduzione dei corsi di educazione alla sicurezza stradale nelle scuole, ai sensi dell'articolo 230 dell'attuale codice della strada, i tecnici del ministero hanno sempre svolto un intenso lavoro in collaborazione con il ministero dell'Istruzione dell'università e della ricerca e direttamente con molti istituti scolastici. Inoltre, è all'attenzione del legislatore nell'ambito dei lavori del disegno di legge sulla sicurezza stradale la possibilità d'intensificare i corsi di educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, eventualmente rendendoli obbligatori a decorrere dall'anno scolastico 2010/2011. Per quanto attiene le campagne di comunicazione istituzionale, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha condotto questa attività con un impegno economico di notevole entità – si legge ancora nel testo - su tutti i principali media (Tv, radio, internet, giornali) e nel corso del 2010 sarà avviata la nuova campagna che si protrarrà per tutto l'anno in prosecuzione di quella svolta nel 2009 dal claim «Sulla buona strada...». Circa il problema infrastrutturale, il ministro ha quindi segnalato che con l'attuazione della direttiva 2008/96/CE, che dovrà essere recepita nel nostro ordinamento entro il 19 dicembre 2010, gli enti proprietari e gestori di strade facenti parte della rete Ten-T (Trans European Network-Transport) dovranno attivarsi per monitorare il livello effettivo di sicurezza delle loro strade e attivarsi per sanare eventuali non conformità.

### **Di seguito il testo dell'interrogazione e la risposta del governo.**

DI STANISLAO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Per sapere - premesso che: la sicurezza stradale interessa tutti i cittadini e tutti devono contribuire a rendere le strade più sicure, sebbene le azioni finora intraprese siano state efficaci, nell'Unione europea il numero degli incidenti stradali mortali continua ad essere troppo elevato: ogni anno 1,3 milioni di incidenti stradali provocano 43.000 morti e 1,7 milioni di feriti. Il costo diretto o indiretto, è stato stimato a 160 miliardi di euro, che corrispondono al 2 per cento del PNL dell'Unione europea (UE). Certi gruppi della popolazione e certe categorie d'utenti sono particolarmente colpiti: i giovani di età compresa fra 15 e 24 anni (10.000 morti l'anno), i pedoni (7.000 morti) e ciclisti (1.800 morti); il comportamento degli utenti della strada è considerato la causa principale di mortalità: alta velocità, consumo di alcool o droga, stanchezza, mancato utilizzo delle cinture di sicurezza o del casco, e altro; questa problematica sta ricevendo una crescente attenzione in tutta l'Unione europea. L'obiettivo proposto è ambizioso: ridurre entro il 2010 il numero degli incidenti stradali mortali del 50 per cento. Per il raggiungimento di questo obiettivo è necessario un approccio sistematico;

il programma di azione europeo per la sicurezza stradale individua alcuni settori di intervento principali: incoraggiare gli utenti della strada ad assumere un comportamento più responsabile (garantendo un maggiore rispetto della normativa vigente e reprimendo con interventi più rigorosi i comportamenti pericolosi), rendere i veicoli più sicuri incoraggiando innovazioni tecnologiche, migliorare le infrastrutture stradali attraverso le tecnologie dell'informazione e della comunicazione; tra le altre importanti iniziative in programma si segnalano la raccolta e l'analisi dei dati relativi alle lesioni fisiche dovute agli incidenti stradali, nonché attività di ricerca per trovare soluzioni ottimali. Per il successo di tali iniziative, è importante che vi sia una condivisione delle responsabilità tra le parti interessate (Stati membri, enti regionali e locali, industrie, società di trasporto e utenti privati). Il programma di azione propone che tutte le parti coinvolte aderiscano alla Carta europea della sicurezza stradale;

ad avviso dell'interrogante, lo Stato italiano ha risposto a questa problematica con un sempre calante presidio del territorio e con un grave ritardo nell'adeguamento degli organici delle forze dell'ordine e delle norme del Codice della strada;

dopo ogni incidente grave, inizia un doloroso ed estenuante *iter* legale che dovrebbe portare alla individuazione delle responsabilità, alla punizione delle responsabili con pene commisurate alla gravità dei loro reati, e ad assicurare alle vittime o ai loro familiari un risarcimento equo. Anche in questo campo l'Italia si distingue negativamente dal resto d'Europa, con una giustizia lenta ed approssimativa, che calpesta continuamente la dignità dell'uomo e quei valori che la nostra Costituzione dovrebbe tutelare;

secondo il rapporto presentato da Aci e Istat nel 2008 sono state 4.731 le vittime sulle strade italiane, i più colpiti sono sempre i giovani tra i 25 e 29 anni. Ad oggi, ogni giorno in Italia si verificano in media 598 incidenti stradali con la morte di 13 persone e il ferimento di 849. Tra i conducenti morti a seguito di incidente stradale i più colpiti sono i giovani tra i 25 e i 29 anni (370 in valore assoluto). A partire dai 33 anni i conducenti che hanno riportato conseguenze in incidente stradali iniziano progressivamente a diminuire. I pedoni nel rapporto sono indicati come la vera «utenza debole della strada», con il 6,6 per cento dei feriti e il 13,7 per cento dei morti: nel 2008 sono state 648 le vittime da investimento. In pratica 57 pedoni ogni giorno vengono investiti e ricoverati e 2 perdono la vita. Un pedone su tre viene investito sulle strisce. Il rischio è particolarmente elevato per la popolazione anziana. Il valore massimo per quanto riguarda i morti (84) si registra nella fascia di età tra 80 e 84 anni, mentre per i feriti in quella tra 70 e 74 anni (1.556 nel 2008). Si sono poi dovuti stendere anche 19 lenzuoli bianchi per i bambini;

sono le strade extraurbane quelle più pericolose e che causano maggiori danni agli automobilisti. Le autostrade registrano 452 i morti. Ben diversa la situazione sulle strade di collegamento extraurbane, spesso teatro di autentici disastri: su questi tratti 5,7 decessi ogni 100 incidenti (2.203 morti). Gli incidenti sulle strade urbane sono oltre 168.000;

il fenomeno, oltre a mietere lutti e dolore, pesa sulla collettività anche in termini di costi sociali per una cifra complessiva di 30 miliardi di euro, l'equivalente di una finanziaria;

è pertanto necessario:

a) incoraggiare a un migliore comportamento mediante il rispetto più rigoroso della normativa esistente, armonizzando le sanzioni a livello europeo, ricorrendo alla formazione continua dei conducenti privati e professionali, migliorando i controlli di polizia e incoraggiando campagne d'istruzione e di sensibilizzazione degli utenti;

b) fissare migliori livelli di sicurezza per i veicoli, armonizzando le misure di sicurezza passiva (come l'obbligo dell'installazione delle cinture di sicurezza) e sostenendo il progresso tecnico, generalizzare i sistemi di fissazione universali destinati ai dispositivi di sicurezza per bambini,

migliorare le automobili per ridurre la gravità degli incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti, eliminare l'angolo morto per i mezzi pesanti, agevolare la circolazione delle persone a mobilità ridotta, migliorare la sicurezza dei motocicli;

c) migliorare le infrastrutture stradali, identificando ed eliminando i punti pericolosi con una proposta di direttiva sulla sicurezza delle infrastrutture stradali, lo sviluppo d'indirizzi tecnici riguardanti i metodi di *audit*, la gestione della sicurezza in ambiente urbano, le tecniche di riduzione della velocità, l'elaborazione di una guida di buona pratica per la sicurezza dei passaggi a livello, la realizzazione di progetti di ricerca e di dimostrazione sul tema delle «strade intelligenti», la realizzazione di studi d'impatto sulla sicurezza dei nuovi progetti, il miglioramento dei livelli di sicurezza in galleria;

d) ridurre il numero d'incidenti legati agli automezzi pesanti e disciplinare la formazione di conducenti professionisti e il rispetto dei tempi di guida e di riposo;

e) esaminare le migliori prassi nel campo delle cure mediche post-trauma. Molte migliaia di vite potrebbero essere salvate migliorando la rapidità d'intervento e di diagnosi al momento dell'incidente stradale. Il numero d'emergenza 112 consente agli operatori della rete telefonica di fornire ai servizi di soccorso le informazioni che consentono l'individuazione delle chiamate urgenti in caso d'incidente. È opportuno altresì avere informazioni precise sulla gravità delle ferite per capire come ridurre nel modo migliore i danni e per misurare l'efficienza dei servizi di pronto soccorso. A tal proposito occorrono progetti di dimostrazione, coinvolgendo tutta la catena dei soccorsi, e studio delle migliori pratiche post-incidente;

f) migliorare la raccolta e l'analisi dei dati relativi agli incidenti per individuare i campi d'azione prioritari. Gli incidenti sono eventi imprevedibili, ma non sono una fatalità ed è necessario conoscerne le cause, le circostanze e le conseguenze per controllarli ed evitarli, o almeno attenuarne la gravità. Le indagini devono essere condotte a livello nazionale con diligenza e adottando una metodologia europea; risultati dovrebbero essere comunicati a un comitato di esperti indipendenti con l'incarico di migliorare la normativa e di adattare la metodologia all'evoluzione della tecnica -: se il Governo intenda affrontare in maniera completa, sistematica e costante il problema della sicurezza stradale, prendendo in considerazione il «Programma di azione europeo per la sicurezza stradale»;

se il Governo intenda introdurre nelle scuole corsi, progetti e campagne di educazione stradale e guida sicura, al fine di sensibilizzare non solo i futuri giovani automobilisti, ma i cittadini in generale;

se il Governo intenda mettere in primo piano il problema infrastrutture e quali iniziative concrete intenda avviare, nel medio e nel lungo termine, e con quali risorse.

(4-05282)

Risposta. - *In riferimento all'interrogazione in esame, si forniscono i seguenti elementi di risposta. Si premette che le problematiche evidenziate nell'atto ispettivo rappresentano una delle priorità di intervento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Con l'attuazione del piano nazionale per la sicurezza stradale (Pnss), istituito ai sensi dell'articolo 32 della legge n. 144 del 1999 a partire dal 2002, grazie anche ai programmi annuali di attuazione dello stesso piano, è stata avviata una numerosa serie di interventi che ha consentito al nostro Paese una riduzione di circa il 33 per cento della mortalità stradale tra il 2002 ed il 2008. I dati ufficiali e completi relativi al 2009 non sono ancora disponibili, anche se le stime, basate sui dati parziali di polizia e carabinieri, indicano una ulteriore riduzione della mortalità.*

*Il Pnss è stato concepito e redatto in sintonia ed in perfetto allineamento a quanto previsto dal*

vigente programma di azione europeo per la sicurezza stradale, ovvero, con l'obiettivo di riduzione del 50 per cento dei decessi entro il 31 dicembre 2010.

Per quanto attiene l'introduzione dei corsi di educazione alla sicurezza stradale nelle scuole, ai sensi dell'articolo 230 dell'attuale codice della strada, i tecnici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno sempre svolto un intenso lavoro in collaborazione con il Ministero dell'istruzione dell'università e della ricerca e direttamente con molti istituti scolastici. Inoltre, è all'attenzione del legislatore nell'ambito dei lavori del disegno di legge AS 1720 la possibilità d'intensificare i corsi di educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, eventualmente rendendoli obbligatori a decorrere dall'anno scolastico 2010/2011.

Per quanto attiene le campagne di comunicazione istituzionale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha puntualmente condotto tale attività con un impegno economico e finanziario di notevole entità su tutti i principali media (TV, radio, internet, giornali) e nel corso del 2010 sarà avviata la nuova campagna che si protrarrà per tutto l'anno in prosecuzione di quella svolta nel 2009 dal claim «Sulla buona strada...».

Circa il problema infrastrutturale, si segnala che con l'attuazione della direttiva 2008/96/CE, che dovrà essere recepita nel nostro ordinamento entro il 19 dicembre 2010, gli enti proprietari e gestori di strade facenti parte della rete TEN-T (Trans European Network-Transport) dovranno attivarsi per monitorare il livello effettivo di sicurezza delle loro strade e attivarsi per sanare eventuali non conformità.

Tale direttiva si prefigge lo scopo di migliorare il livello di sicurezza delle infrastrutture attraverso una serie di misure preventive di analisi e verifiche sotto il profilo della sicurezza a livello di pianificazione e progettazione delle strade, e dei relativi adeguamenti, oltre che di una serie di controlli, ispezioni e monitoraggi della rete stradale esistente. Il recepimento della direttiva consentirà di estenderne i principi alle strade non appartenenti alla rete TEN, seppur in modo non cogente, ed in ogni caso di rendere fruibili a tutti i gestori di strade strumenti e procedure per la valutazione della sicurezza delle loro strade.

Oltre a questa specifica e contingente attività, che vedrà i frutti a medio-lungo termine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attraverso la società Anas, che per conto dello Stato gestisce la rete di interesse nazionale, attua una serie di interventi infrastrutturali che sono direttamente o indirettamente finalizzati alla sicurezza. Il contratto di programma Anas 2009, prevede la realizzazione di una serie di nuovi interventi o adeguamenti di tratte esistenti, per un ammontare complessivo di 862 milioni di euro e interventi di manutenzione straordinaria per un ammontare complessivo di circa 569 milioni di euro.

Inoltre, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti conduce sempre attraverso l'Anas e mediante specifici finanziamenti derivanti dalla legge n. 166 del 2002, nell'attuale periodo, un piano di adeguamento e messa in sicurezza della rete di interesse nazionale, che comprende in particolare l'eliminazione dei cosiddetti «punti neri», caratterizzati da una forte incidentalità. L'articolo 15, della citata legge n. 166 del 2002 prevede la realizzazione di un programma, cofinanziato con un limite di impegno quindicennale di 20 milioni di euro (complessivi 300 milioni di euro), quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui che la società Anas è autorizzata ad effettuare. Nel marzo 2006, l'Anas spa ha contratto un mutuo di euro 228.417.413,12, con durata 2006-2020, i cui oneri sono corrisposti direttamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla banca mutuante. L'Anas spa si è impegnata a finanziare il programma, con proprie risorse, per 200 milioni di euro. Il programma comprende circa 214 interventi di cui 79 ultimati, 57 in corso di attuazione o approvati ed altri in corso di approvazione, per un importo complessivo di 483,771

*milioni di euro.*

*Infine, la rete autostradale in concessione, peraltro già caratterizzata da tassi di incidentalità decisamente inferiori alla media delle altre strade, subisce continui e progressivi adeguamenti ed integrazioni consistenti in una serie di interventi diffusi sul territorio nazionale, finalizzati non solo alla soluzione di problemi di congestione del traffico ma anche e soprattutto all'incremento del livello di sicurezza della circolazione.*

*Oltre a ciò il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è impegnato, nell'ambito delle proprie competenze, nella predisposizione di norme di progettazione e gestione delle infrastrutture, anch'esse mirate ad un innalzamento del livello di sicurezza delle strade di tutte le classi e tipologie.*

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti: Altero Matteoli.